МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ

Циклова комісія соціально-гуманітарних, філологічних дисциплін та фізичної підготовки

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

з навчальної дисципліни «Транспортне право»
вибіркових компонент освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти
Авіоніка

за темою № 2- Транспортно-правові норми

Вінниця 2023

ЗАТВЕРДЖЕНО
Науково-методичною радою
Харківського національного
Університету внутрішніх справ
Протокол № 2 від 22.02.2024

СХВАЛЕНО
Методичною радою
Кременчуцького льотного
коледжу Харківського
національного
Університету внутрішніх справ
Протокол № 6 від 17.01.2024

ПОГОДЖЕНО
Секцією Науково-методичної ради
ХНУВС з гуманітарних та соціально-
економічних дисциплін
Протокол № 2 від 22.02.2024

Розглянуто на засіданні циклової комісії соціально-гуманітарних, філологічних дисциплін та фізичної підготовки КЛК ХНУВС

Протокол №_14_від _05.01.2024__

Розробник: викладач циклової комісії соціально-гуманітарних , філологічних дисциплін та фізичної підготовки, спеціаліст вищої категорії Хомяк О.В.

Рецензенти:

1. Викладач циклової комісії соціально-гуманітарних, філологічних дисциплін та фізичної підготовки КЛК ХНУВС, к.пед.н., доктор філософії, спеціаліст вищої категорії, Кірюхіна М.В. .
2. Доцент кафедри юридичних наук Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського кандидат юридичних наук Латишева В.В.

План лекції

1. Поняття, ознаки, структура норм транспортного права. Види норм транспортного права
2. Джерела транспортного права
3. Транспортні правовідносини. Поняття, ознаки та їхня характеристика

Рекомендована література:

Основна:

1. Е.Ф. Демський, В.К. Гіжевський. Транспортне право України. К.: Дрінком Інтер, 2002.
2. Ю.В. Корнеев. Транспортне право України ,ЦУЛ,2020.

Допоміжна

1. Гижевський В.К.,Мілашевіч А.В. Правове регулювання транспортною системою України.- К.,2000.
2. Конституція України. 1996
3. Про дорожній рух. Закон України від 30 червня 1993 р // Відомості Верховної Ради України. – 1993. - № 31. – Ст.338 (із змінами та доповненням)
4. Про транспорт. Закон України від 10 листопада 1994 р // Відомості Верховної Ради України. – 1994. - № 51. – Ст.446 (із змінами)

Інформаційні ресурси

1. www.rada.gov.ua – сайт Верховної Ради України.
2. www.kmu.gov.ua – сайт Кабінету Міністрів України.
3. www.nbuv.gov.ua – електронний каталог Національної бібліотеки України ім. Вернадського.

Текст лекції

1. Поняття, ознаки, структура норм транспортного права. Види норм транспортного права

Вказуючи на транспортне право, як на цілісну правову систему, що має складне утворення, ми не можемо обійти увагою такої первинної категорії даної системи, якою є норма транспортного права. Така норма є передумовою існування транспортного права, її слід розглядати, насамперед, як первинний фактор усієї транспортної правової системи.

Відповідна (загальна) норма права (в тому числі й транспортного) - це загальнообов'язкове формально визначене правило поведінки, що

встановлюється і охороняється компетентними органами держави, навіть якщо ці правила поведінки зазначені у транспортних договорах. Норми транспортного права, як і норми інших галузей права, виконують функції регулятора відповідних суспільних відносин. Вони відрізняються від норм інших галузей права тим, що предметом їх регулювання є суспільні відносини, що формуються й відбуваються у сфері транспорту. Вони або вимагають від особи чи організації визначеної поведінки (тобто виконання тих чи інших дій, а іноді й утримання від них), або дозволяють їм здійснення дій за своїм власним розсудом. Так існує правова норма, в силу якої автотранспортні підприємства й організації зобов'язані систематично поліпшувати свою економічну роботу, вдосконалювати методи перевезень і шукати додаткові резерви для зниження собівартості й підвищення рентабельності перевезень. Тобто ця норма пропонує автотранспортним підприємствам визначену активну поведінку. І навпаки, якщо вказано, що не допускаються до перевезення ручна поклажа вогненебезпечні та вибухові речовини, то це означає, що пасажир повинен утриматись від подібних дій. Правова норма, згідно з якою пасажир має право заявити при здаванні багажу його цінність, надає пасажиру можливість діяти за власним розсудом.

Як було вже вказано, ***норма транспортного права*** - це правило поведінки, що набуває якостей нормативності і загальнообов'язковості в чітко встановленому порядку. Проте, такою норма транспортного права стає лише тоді, коли вона видається уповноваженим на те органом в межах його компетенції і в рамках визначеної процедури. Обов'язковою ознакою норми транспортного права є те, що вона являє собою правило, здійснення якого забезпечується державою. Тобто реалізація норм транспортного права забезпечує, з одного боку, створенням державою реальних умов і засобів, що сприяють безперешкодному добровільному здійсненню відповідними суб'єктами сформульованих у правовій нормі зразків поведінки, а з іншого - засоби заохочення, переконання і примусу до бажаної поведінки, а також можливого застосування санкцій у разі невиконання вимог транспортної правової норми.

Виходячи з вищезазначеного можна вказати такі ознаки норм транспортного права:

1) вони є формально визначеним правилом поведінки;
2) вони являють собою правило поведінки, яке має загальнообов'язковий характер, оскільки формулюється і встановлюється державою;
3) вони набувають властивостей нормативності та загальнообов'язковості в суворо встановленому порядку;
4) забезпечуються державою.

Ще один важливий фактор у зазначенні транспортної правової норми: як і іншим правовим нормам, їй притаманна певна структура. Транспортно-правова норма, як і норми інших галузей права, має свою структуру, під якою розуміється: внутрішня побудова норми, визначений порядок взаємозв'язків, взаємообумовленості складових частин та елементів норми.

У правовій науці найпоширенішою є ідея про триелементну побудову правової норми, відповідно до чого вона логічно складається з диспозиції, гіпотези й санкції.

Така структура найбільш повно відповідає й нормі транспортного права з точки зору її логічної побудови.

Одначе С.С. Алєксєєв відокремлює структуру логічної норми від структури норми-припису, остання з яких складається з двох елементів - гіпотези та диспозиції або санкції. На існування двочленної структури правових норм звертає увагу А.М. Колодій. Він зазначає, коли норма права реалізується у правовідносинах, то мають реалізуватися всі три її елемента. Проте, якщо правовідносини розвиваються без порушень, то санкція не реалізується, що дає підстави зробити висновок про можливість існування двочленної структури норми, яка складається з гіпотези й диспозиції. Причому те, що називають санкцією, є диспозицією особливого виду правових норм (охоронних).

Гіпотеза - це частина транспортної правової норми, в якій міститься вказівка на ті умови, за яких наступає чинність правил, що встановлені в диспозиції.

Диспозиція - це частина транспортної правової норми, в якій у вигляді владного примусу визначається те, як повинні (чи можуть) вести себе суб'єкти - учасники транспортних суспільних відносин.

Санкція - це частина транспортної правової норми, що містить вказівку на ті правові наслідки, що наступають через порушення правила, зафіксованого в диспозиції, чи умови, зазначеної в гіпотезі.

Для прикладу відносно структури транспортної правової норми можна зазначити таке: згідно з діючими правилами, пасажир при проїзді в пасажирському потязі зобов'язаний сплатити вартість проїзду - придбати квиток. Якщо він їде без квитка, то з нього стягують штраф.

Гіпотезою в цьому разі буде вказівка на ті обставини, за якими з'являється обов'язок пасажира сплатити проїзд і придбати квиток при проїзді в пасажирському потязі.

Диспозиція в даному випадку - це вказівка на відповідний обов'язок пасажира.

Санкція - це встановлені правовою нормою заходи стягнення, що застосовуються до пасажира, який не сплатив свій проїзд (штраф за безквитковий проїзд).

Зміст зазначених структурних елементів може бути цілком визначений, частково визначений або відносно визначений.

Транспортному праву притаманна також класифікація правових норм, яку можна диференціювати за такими напрямами:

а) за функціональною спрямованістю - регулятивні й охоронні;

б) за предметом регулювання - матеріальні та процесуальні;

в) за формою (характером) припису - зобов'язуючі, забороняючі, дозволяючі, заохочувальні, рекомендаційні;

г) за метою дії - за простором, часом, суб'єктами.

Регулятивні норми - це певна сукупність норм, які встановлюють юридичні права і обов'язки суб'єктів транспортних відносин, розрахованих на правомірну поведінку і, як правило, не містять у собі санкцій. Наприклад, Закон України «Про автомобільний транспорт» (ст. 9) встановлює, що надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування підлягає ліцензуванню відповідно до закону.

Охоронні норми - це певна сукупність норм, які передбачають державний припис за вчинення правопорушення і містять відповідні санкції. Наприклад, ст. 93 Повітряного кодексу України встановлю відповідальність перевізника за втрату, нестачу або пошкодження вантажу й багажу в розмірі його оголошеної цінності або в розмірі дійсної вартості.

Матеріальні норми - це певна сукупність норм, за допомогою яких здійснюється вплив на суспільні відносини шляхом прямого і безпосереднього закріплення порядку утворення транспортних органів, їх діяльності та встановлення правового статусу, прав і обов'язків суб'єктів транспортних правовідносин. Наприклад, Закон України «Про дорожній рух» (ст. 34) встановлює обов'язкову реєстрацію й облік усіх видів транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування.

Процесуальні норми - це певна сукупність норм, що встановлюють процедуру здійснення прав і обов'язків учасників транспортних відносин. Наприклад, Правилами державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усих типів, марок і моделей, причепів і мотоколясок встановлено єдиний на території України порядок реєстрації, обліку й видачі реєстраційних документів і номерних знаків зазначених транспортних засобів, строки й послідовність подання необхідних документів, а також органи, правомочні розглядати питання реєстрації. Справа в тому, що процесуальні норми - це не тільки норми передбачені кримінально-процесуальним, цивільно-процесуальним, адміністративно-процесуальним правом, а й норми, не пов'язані з примусовою реалізацією відповідних норм матеріального права. Регулятивні й правоохоронні, матеріальні й процесуальні норми діалектично пов'язані між собою. Внутрішній структурний взаємозв'язок між ними ґрунтується на принципі їх рівновеликого співвідношення в правовій системі. Вони існують у вигляді єдиної системи законодавства, поділяються на певні види й підлягають систематизації.

Залежно від характеру припису або способу впливу на адресата транспортні норми класифікують на:

- ***зобов'язуючі,*** які містять юридично владний припис щодо обов'язкового вчинення відповідних дій, передбачених тією чи іншою нормою. Наприклад, цивільні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації і можуть бути зареєстровані тільки в одній державі (ст. 25

Повітряного кодексу України);

- ***забороняючі,*** які містять юридично владні приписи щодо заборони вчинення тих чи інших дій, передбачених відповідною нормою. Наприклад, забороняється водієві керувати транспортним засобом, не зареєстрованим у Державтоінспекції, без номерного знака або талону про проходження державного технічного огляду (п. 2 8 Правил дорожнього руху);
- ***дозволяючі,*** які надають право діяти на власний розсуд у межах юридичного владного припису. Наприклад, начальник залізниці й уповноважені ним посадові особи за заявою вантажовідправника без додаткової оплати дозволяють завантаження понад план і поза планом, дозволяють внутрішньостанційні перевезення вантажів, змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення в порядку й розмірах, установлених Правилами (ст. 21 Статуту залізниць України);
- ***заохочувальні,*** які стимулюють відповідні дії суб'єктів транспортних відносин. Наприклад, будь-яка дія з корисним результатом щодо рятування судна, дає право на отримання певної винагороди (статті 328 і 333 Кодексу торговельного мореплавства України;
- ***рекомендаційні,*** які містять поради відносно доцільності окремих дій при певних умовах транспортних відносин. Наприклад, рекомендації щодо поліпшення взаємовідносин міліції з учасниками дорожнього руху й власниками транспортних засобів (наказ МВС України від ЗО червня 1998 р. № 482).

Транспортні норми можна класифікувати й за межею дій:

- за простором – загальнодержавні, регіональні, місцеві;
- за часом – безстрокові, строкові, разові;
- за суб'єктами – регулюють діяльність у сфері транспортних відносин фізичних осіб, юридичних осіб, соціальних спільнот.

Можна зазначити й інші підходи до класифікації норм транспортного права, що вказують як на творчий процес у цій сфері, так і на значний масив даних, який потрібно охопити.

Визначаючи категорію норми транспортного права, слід зазначити те, що вона не є якимось абстрактним поняттям, а має свій зовнішній вираз у статті нормативно-правового акта (транспортного) або у договорі.

Залежно від того, як у статті викладено елементи норми транспортного права (всі або їх частина), можна визначити способи викладання норми у статті транспортного нормативно-правового акта.

Традиційно правова наука визначає такі способи викладання норми в статті: прямий, посильний, бланкетний, які мають місце і в транспортному праві.

Так, за прямим способом усі елементи норми транспортного права містяться у статті нормативно-правового акта; за посильним - здійснюється посилання на іншу статтю (статті); за бланкетним - стаття транспортного нормативно-правового акта відсилає до іншого акта.

Наявність усіх способів викладання норм у транспортному праві пояснюється тим, що, по-перше, воно є частиною правової науки, якій притаманні всі риси й категорії правової науки, а по-друге - у транспортному праві знайшла свій вираз значна множинність інших норм як правових, так і неправових, зокрема технічних.

2. Джерела транспортного права

Норми транспортного права як комплексної галузі права мають свої джерела. З теорії права відомо, що джерела (або форма) права - це конкретні форми зовнішнього вираження загальнообов'язкових правил поведінки, встановлених або санкціонованих державою, через яке ці правила справляють свій владно-регулюючий вплив на суспільні відносини. Це визначення не є винятком і для транспортного права з точки зору юридичного позитивізму.

Ринкова економіка й розбудова громадянського суспільства вимагають нових форм упорядкування суспільних відносин. Такими формами все частіше стають правові договори та прецедентне право. Судовий прецедент майже проклав собі дорогу у сфері здійснення господарського судочинства. Наприклад, у Роз'ясненні президії Вищого арбітражного суду України від 20 листопада 1992 р. № 01-6/1395 «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевозок вантажів залізницею» зазначено, що з метою однакового і правильного застосування законодавства при вирішенні спорів, що виникають з перевозок вантажів залізницею, президія Вищого арбітражного суду України вважає за необхідне дати роз'яснення, де порядок пред'явлення претензій і позовів, що виникають при перевезеннях вантажів залізницею. В деяких випадках навіть регламентується порядок об'єднання кількох претензій в одній позовній заяві (п. 1.8), зміст комерційного акта (п. 2.2), порядок доведення провини у разі пошкодження вантажу внаслідок неправильного його розміщення та закріплення (п. 2.5) та інші положення судової практики. Таких роз'яснень, оглядових листів інших узагальнюючих практику документів тільки щодо транспорту понад 80 назв. Отже, обов'язковість, що надана вищою судовою інстанцією практики застосування норм права породжує нові відносини, в яких убачається застосування судової практики як джерела права України.

Транспортно-правові норми мають своє зовнішнє закріплення у відповідній системі нормативно-правових актів, які є засобом надання правовим нормам визначеності, загальності й офіційності. Система цих нормативно-правових актів побудована за відповідною ієрархічною структурою. Кожен нормативно-правовий акт являє собою джерело транспортного права і відрізняється від інших за своїми особливостями, які зумовлені цільовою спрямованістю і змістом норм, їх юридичною силою.

Система джерел транспортного права є однією з найбільш розгалужених серед інших галузей права, що значною мірою зумовлено порівняно широкою сферою використання транспортних послуг, значною роллю і місцем транспорту в суспільному виробництві. З огляду на різноманітність джерел

транспортного права з урахуванням ієрархічної підлеглості їх доцільно кваліфікувати таким чином.

1.Конституція України - як основний закон.

2.Законодавчі акти України: закони України; кодекси, статути, настанови та інші кодифіковані акти.

3.Постанови Верховної Ради України.

4.Укази та розпорядження Президента України.

5.Постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України.

6.Нормативні накази, інструкції та інші документи центральних органів виконавчої влади (міністерств, державних комітетів і відомств).

7.Нормативні акти (накази, інструкції, правила та інші документи) структурних підрозділів транспорту. Наприклад, Укрзалізниці або Управління Південно-Західної залізниці.

8.Нормативні акти державних адміністрацій і органів місцевого самоврядування, які стосуються транспортних відносин.

9.Міжурядові угоди України з іншими державами, міжнародно-правові акти, ратифіковані й визнані Україною.

10.Нормативні договори та з урахуванням раніше викладеного - судова й адміністративна практика.

Керівною в системі джерел є Конституція України, яка має вищу юридичну силу і виступає як юридична база поточного законодавства. В Конституції України законодавчо закріплені основи державного й суспільного ладу, права та обов'язки громадян, усіх суб'єктів права власності і господарювання. Регламентуються основні засади управління державою, об'єктами державної власності, проведенням економічної, фінансової, цінової політики, а також природокористуванням. Зазначені положення є визначальними для правового регулювання діяльності з надання транспортних послуг.

Закони, що видаються в порядку поточного законодавства, регулюють різні сторони транспортних суспільних відносин. Базовим виступає Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. Він визначає правові, економічні, організаційні й соціальні основи діяльності транспорту. Разом з тим видається і на цей час є чинними ціла низка законів, що регулюють відносини у конкретних транспортних підгалузях. Це Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р., який визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя і здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху й охорони навколишнього природного середовища. Закон України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. визначає правові, помічні й організаційні принципи діяльності трубопровідного транспорту. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. визначає правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від жовтня 1998 р. встановлює правові

та організаційні основи функціонування єдиної транспортної системи в особливий період виходячи з положень законів України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», «Про транспорт», «Про оборону України» та інших актів з питань мобілізації. Закон України «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р. визначає засади організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р. Визначає правові засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. визначає засади організації та експлуатації автомобільного транспорту.

Такий повний перелік законів, що безпосередньо регулює транспортну діяльність, дає змогу пересвідчитися в розгалудженості транспортного права й обсягах та змісті правового регулювання. Кодекси, статути, настанови як джерела транспортного права являють собою найвищий рівень систематизації транспортного законодавства - кодифікацію. Але на відміну від норм деяких галузей права (житлового, сімейного, земельного та ін.) норми транспортного права в цілому всієї галузі неможливо об'єднати в одному комплексному акті з причин, як вже зазначалося, досить широкого кола регулювання суспільних відносин. Тому норми транспортного права при їх кодифікації об'єднуються, як правило, в нормативних актах за ознаками належності до одного правового інституту - підгалузі транспортного права. До таких комплексних актів (джерел) транспортного права належать:

1. ***Повітряний кодекс України,*** який визначає правові засади діяльності користувачів повітряного простору України; державного регулювання діяльності цивільної авіації; господарської і комерційної діяльності авіації; встановлює авіаційні правила; визначає правове положення повітряних суден, аеродромів, аеропортів, нормує порядок сертифікації та допуску повітряних трас, польоти повітряних суден; повітряні перевезення; авіаційні роботи.

2.***Кодекс торговельного мореплавства України*** як джерело транспортного права встановлює правові, економічні та соціальні засади діяльності морського транспорту з питань використання суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладення кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

3. ***Статут залізниць України,*** затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457, визначає обов'язки, права та відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян при користуванні залізничним транспортом. Дія Статуту поширюється на перевезення залізничним транспортом вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, в тому числі на перевезення вантажів, навантаження і розвантаження яких відбувається на залізничних під'їзних

коліях незалежно від форм власності, які не належать до залізничного транспорту загального користування.

Важливим джерелом транспортного права є Цивільний кодекс України, в якому розкрито зміст договору перевезень та відповідальність сторін за неналежне виконання умов договору перевезень і в разі втрати, нестачі або пошкодження багажу, а також за заподіяння ушкодження його здоров'я або смерті пасажира.

Окремі норми транспортного права містяться у Водному кодексі України (статті 52, 53 і 67) та Земельному кодексі України (статті 67-74). Норми транспортного права, як вже зазначалося, містяться в нормативних постановах Верховної Ради України, указах Президента України, постановах і розпорядженнях Кабінету Міністрів України, правилах, положеннях, інструкціях, настановах, порядках, умовах, рішеннях міністерств і відомств, державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування.

Характерною ознакою цих актів є те, що їх нормами регулюють суспільні відносини в конкретних, більш визначених сферах надання транспортних послуг. Наприклад, «Правила користування трамваєм і тролейбусом у містах України», затверджені наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 18 листопада 1997 р. № 22, або «Порядок і умови організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21 січня 1998 р. №21, та ін.

Вагоме місце в системі джерел транспортного права Україні посідають міжнародно-правові акти, ратифіковані й визнані Україною, міжурядові угоди України з іншими державами. Йдеться про договори, що укладаються між Україною та іншими країнами з приводу забезпечення міждержавної транспортної діяльності, а також договори між транспортними підприємствами й організаціями України та зарубіжних країн. Це можуть бути договори, укладені спеціально для врегулювання правовідносин в галузі транспортної діяльності, а також інші договори, які визначають основні засади правового регулювання цієї сфери.

Прикладом таких міжнародно-правових актів може бути Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про принципи співробітництва й умови взаємовідносин в галузі транспорту від 26 травня 1993 р., де зазначається, що Договірні Сторони розвиватимуть взаємне економічне й науково-технічне співробітництво, сприятимуть розвитку прямих економічних зв'язків транспортних підприємств і організацій обох країн. Умови й порядок організації перевезень пасажирів, вантажів, руху транспортних засобів між державами - учасницями цієї Угоди, а також транзитом цими територіями, визначаються окремими угодами для певних видів транспорту з урахуванням вимог законодавств Договірних Сторін. Договірні Сторони прагнутимуть забезпечити уніфікацію транспортного законодавства, що діє на їх територіях.

З метою зміцнення взаємовідносин у справі забезпечення пасажирського, вантажного двостороннього та транзитного сполучень Урядом України укладені угоди зі Словацькою Республікою, Республікою Польща, Угорською Республікою, Естонською Республікою, Республікою Грузія та іншими державами.

Цікавим в імплементації норм міжнародного права в правову систему України з транспортного права є питання про співвідношення національного та міжнародного законодавства і способи врегулювання відносин, пов'язаних з міжнародним співробітництвом.

Ставши на шлях суверенності й незалежності, Україна заявила про свою відкритість для міжнародного спілкування і взаємодії. За основний принцип тут було покладено те, що національне право є частиною міжнародного і будується в узгодженості з міжнародним, а міжнародне право має превалювати перед національним.

Це видно зі ст. 9 Конституції України, де зазначено, що чинні міжнародні договори, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України (за такий приклад може правити Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу, підписана 9 жовтня 1997 року в м. Бішкеку й ратифікована Законом України від 8 квітня 1999 року). Укладення міжнародних договорів, які суперечать Конституції України, можливе лише після внесення відповідних змін до Конституції України.

Не обминуло це і діяльність у сфері транспорту, який за своєю внутрішньою природою носить інтернаціональний характер. Так, у ст. 42 Закону України «Про транспорт» зазначається: якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлено інші правила, ніж ті, що містяться в законодавстві України про транспорт, то застосовують правила відповідного міжнародного договору.

Стаття 54 Закону України «Про дорожній рух» констатує: якщо в міжнародній угоді України встановлені інші правила, ніж ті, що містяться в законодавстві України, то застосовуються правила міжнародної угоди. В статті 112 Водного кодексу України міститься таке: якщо міжнародним договором, в якому бере участь Україна, встановлені інші норми, ніж ті, що передбачені водним законодавством України, то застосовуються норми міжнародного договору.

Кодекс торговельного мореплавства України статтею 7 відносить дане положення до інших нормативно-правових актів, вказуючи, що міжнародні договори України з питань торговельного мореплавства застосовуються в Україні в порядку, передбаченому Законом України «Про міжнародні договори України».

Таким чином, проаналізувавши транспортне законодавство, можна зробити висновок, що воно, регулюючи відносини в певній сфері, зокрема транспортній, все ж таки є частиною законодавчої системи України - відповідно зорієнтованої і спрямованої.

При співіснуванні міжнародного й національного транспортного права можливі нюанси: коли з міжнародним починає взаємодіяти національний елемент чи, навпаки, з національним починає взаємодіяти міжнародний елемент.

Діяльність транспорту базується на правових, економічних, організаційних і соціальних засадах, визначених законами, кодексами, статутами та іншими державними й міжнародними нормативними актами.

Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами транспорту, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

3.Транспортні правовідносини. Поняття, ознаки та їхня характеристика

Правові відносини - це частина суспільних відносин, врегульованих нормами права, суб'єкти яких є носіями прав і юридичних обов'язків. Вони завжди являють собою відомий суспільний зв'язок між особами - громадянами, організаціями, державними органами, транспортними підприємствами, підприємницькими структурами, державою в цілому, який визначає забезпечену законом міру можливої та необхідної поведінки.

Специфічні ознаки правових відносин виділяють їх серед інших суспільних відносин, а саме:

а) правові відносини - це зв'язок між особами на основі норм права;

б) зв'язок між особами виникає на основі норм права через їх суб'єктивні юридичні права й обов'язки;

в) цей зв'язок між особами на основі норм права підтримується і гарантується державою (в окремих випадках її примусовою силою);

г) цей зв'язок між особами на основі норм права має індивідуальний характер. Причому, як зазначає С.С. Алексеев, в одних випадках має місце повна двостороння індивідуалізація (стосовно транспортного права - це права й обов'язки щодо надання транспортних послуг), в інших випадках одностороння індивідуалізація, коли фіксуються суб'єктивні права тільки однієї сторони правовідношення (наприклад, право транспортного органу встановлювати правила завантаження).

Отже, норма права є основною або необхідною передумовою виникнення, зміни і припинення правовідносин. В юридичній літературі під правовідносинами розуміються врегульовані нормами права суспільні відносини, в яких сторони виступають як носії взаємних прав і обов'язків, установлених і гарантованих державою.

Дійсно, право - це особливий регулятор суспільних відносин. У своєму соціальному та юридичному змісті воно достатньо чітко виражає владні засади. Ані цивільно-правові, ані адміністративно-правові відношення, ані які інші правовідносини не виникають самі по собі, оскільки вони узаконенні й

виникнення їх зумовлено нормами права. Отже, влада проявляє себе в усіх випадках, оскільки вона має змогу спонукати суб'єкти діяти в інтересах влади.

Нагадування про владну природу права має пряме відношення до виявлення змісту транспортних правовідносин, проблема яких завжди була гостро дискусійною для поняття сутності транспортного права взагалі і засобів транспортно-правового регулювання зокрема.

У юридичній літературі й досі вважається, що транспортні правовідносини мають всі ознаки цивільно-правових відносин, які врегульовані нормами цивільного права на підставах договору перевезень і не враховують інші засоби транспортно-правового регулювання. Звичайно, транспортне право як комплексна галузь права регулює і значне коло інших суспільних відносин (цивільних, трудових, земельних), що ґрунтуються на рівності сторін суб'єктів цих відносин.

Проте, транспортне право - це окрема спеціальна галузь права, де транспортні правовідносини мають свої особливі ознаки, серед яких можна виділити такі.

1. Транспортні правовідносини складаються у сфері, де перевезення виступає у формі процесу виробництва на транспорті, закінченим продуктом якого є доставка вантажу до споживача або надання послуг. Вироблена в галузях промисловості та сільського господарства продукція має бути доставлена до споживача - це основне завдання транспорту. Доведення продукту від виробника до споживача є продовженням процесу виробництва . Але виробництво продукції транспорту є одночасно і її споживанням. Тобто продукція транспорту існує в формі корисного ефекту (діяльності).

2. Транспортні правовідносини виникають у разі обов'язкової участі відповідного транспортного органу або посадової особи цього органу (підприємства, організації, установи). Для цих відносин характерна наявність державно-вкладного організуючого впливу або виконавчо-розпорядчої діяльності (наявність відповідних нормативних актів, планів перевезень, графіків руху транспортних засобів, дозволів на використання шляхів сполучення, ліцензування тощо).

3. Транспорті правовідносини можуть виникати за ініціативою будь-якої із сторін. Проте згода чи бажання другої сторони майже завжди є обов'язковою (крім випадків, передбачених законодавством - військові перевезення, перевезення зв'язку із запровадженням у країні особливого стану, ліквідація наслідків стихійного лиха та ін). Наявність згоди другої сторони відокремлює транспортні правовідносини від адміністративних.

4. Транспортні правовідносини виникають з приводу експлуатації транспортних засобів і шляхів сполучення, які виконують роль засобів виробництва, а відповідно і роль засобів праці робітників транспорту.

Предметом транспортних правовідносин завжди є діяльність з наданням послуг. Як зазначає В. В. Луць, головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги. Корисний ефект такої

діяльності не виступає у вигляді певного осяжного матеріалізованого результату, як це має місце у підрядних договорах, а полягає в самому процесі надання послуги.

Перераховані особливості транспортних правовідносин та їхня характеристика дають змогу зробити висновок про те, що не будь-які суспільні відносини входять до кола транспортно-правових. Деякі ознаки мають місце і в інших, наприклад, цивільно-правових відносинах. Лише наявність у правовідносинах сукупності всіх наведених вище ознак дає підстави вважати його транспортним.

Самі по собі факти експлуатації транспортних засобів - рухомого складу залізниць, морських і річкових суден, авіаційного та автомобільного транспорту - не дають підстав вважати їх транспортними правовідносинами. Експлуатація транспортних засобів має правову природу договорів майнового найму, передбачених відповідною главою Цивільного кодексу України, або договору лізингу відповідно до Закону України «Про лізинг» або до статті 215 Кодексу торговельного мореплавства.

Участь транспортного підприємства (чи організації) в правовідношенні теж не дає права вважати його транспортним, оскільки це можуть бути відносини підряду на капітальне будівництво або кредитні відносини, або відносини з постачання енергетичних та інших ресурсів чи зберігання, страхування та інші зобов'язання, де однією із сторін може бути транспортне підприємство чи організація. Отже, послугу, яку надають за допомогою транспорту, сама по собі не породжує транспортні правовідношення.

Ще раз зазначимо, що для визнання правовідношення транспортним необхідна сукупність усіх зазначених вище ознак.

Транспортні правовідносини мають свою структуру, яка складається з таких елементів:

а) юридична основа;
б) юридичні факти;
в) суб'єкти транспортних правовідносин;
г) об'єкти транспортних правовідносин;
г) зміст правовідношення.

Юридичною основою транспортних правовідносин є транспортно-правові норми, що містяться в законодавчих і нормативних актах. Ці норми опосередковують зміст транспортних правовідносин, визначають права й обов'язки учасників таких відносин, їхню поведінку і впливають на характер і мету діяльності.

Юридичні факти - це певні дії та події, які слугують фактичною підставою для виникнення, зміни чи припинення транспортних правовідносин.

Дії - це результат діяльності й волевиявлення людей. Дії бувають як правомірні, так і неправомірні.

Правомірні дії - це такі юридичні факти, що відповідають вимогам транспортного законодавства та умовам надання транспортних послуг.

Неправомірні дії - це такі дії або бездіяльність, що не відповідають вимогам законодавства, порушують транспортно-правові норми, а також умови надання послуг. Наприклад, несвоєчасна подача транспортних засобів під навантаження чи розвантаження визнається порушенням умов надання послуг і тягне за собою юридичну відповідальність.

Події - це явища, незалежні від волі людей, але мають юридичне значення в разі невиконання або неналежного виконання умов про надання послуг і притягнення до юридичної відповідальності. Це, зокрема, непереборна сила, стихійне лихо - повінь, пожежа, інші природні явища.

Суб'єктами транспортних правовідносин є конкретні їх учасники (сторони) - юридичні та фізичні особи, які наділені правами й обов'язками у сфері транспортної діяльності, надання послуг, передбачених транспортно-правовими нормами. Ними можуть бути громадяни, підприємства, організації, державні органи, недержавні структури тощо. В законодавчих і нормативних актах вони зазначаються узагальненою термінологію як вантажовідправник, перевізник, вантажоодержувач, пасажир.

Об'єктом транспортних правовідносин є суспільні відносини, що уособлюють у собі характер діяльності суб'єктів і юридичні наслідки їх поведінки щодо забезпечення потреб населення та виробництва в перевезеннях і надання транспортних послуг.

Деякі автори, уникаючи пострадянського словосполучення «суспільні відносини» вказують на правові відносини в тій чи іншій галузі права, спрямовані на виконання відповідних дій з метою задоволення певних інтересів. Наприклад, Д. В. Боброва зазначає, що об'єкт цивільно-правових відносин - це те на що спрямовано суб'єктивне право і суб'єктивний обов'язок з метою задоволення відповідних інтересів, а об'єктами цивільних правових відносин вона вважає, що є а) речі; б) дії, в тому числі – послуги; в) результати духовної та інтелектуальної творчості; г) особисті немайнові блага, що звичайно, не викликає сумніву. Але відносини, врегульовані нормами права, не можуть бути поза суспільними відносинами і виключати із вживання словосполучення «суспільні відносини», на нашу думку, не має сенсу.

Отже, об'єктом транспортних відносин є врегульовані нормами транспортного права суспільні відносини, які уособлюють в собі дії, спрямовані на забезпечення потреб населення і виробництва в перевезеннях і надання транспортних послуг.

Зміст правовідношення характеризує сукупність прав і обов'язків учасників цих відносин, їх правові інтереси, взаємовідносини, предмет і мету таких відносин. В юридичній літературі це зазначається як статус, компетенція, повноваження, суб'єктивні права та юридичні обов'язки суб'єктів відносин, їх гарантії і відповідальність.

Транспортні правовідносини є багатогранними за своїм змістом і формами, умовами функціонування й розвитку та іншими ознаками. Їх можна класифікувати за інститутами і нормами транспортного права, за суб'єктами й об'єктами транспортних правовідносин, за повноваженнями, за простором і

часом, за організаційними та правовими формами тощо. Транспортні правовідносини можна поділити також за змістом на матеріальні й процесуальні, за формою - на короткотермінові і довготермінові; за простором - на місцеві, регіональні та загальнодержавні; за правовою природою - на правомірні та протиправні.

Головну і найбільш важливу частину, на нашу думку, транспортних правовідносин складає діяльність відповідних органів та організації транспортного процесу, використання засобів перевезень і шляхів сполучень та діяльності з надання транспортних послуг і забезпечення потреб населення і виробництва у перевезеннях. У цьому зв'язку найбільш значний інтерес становить класифікація транспортних правовідносин за характером юридичних зв'язків між сторонами цих відношень, які поділяються на вертикальні та горизонтальні.

Вертикальні транспортні правовідносини - це відносини субординаційного характеру. Вони виражають юридичну залежність однієї сторони від другої. Це взаємовідносини, які існують між органами виконавчої влади . Вони, як правило, виникають з приводу організації транспортного процесу, використання засобів перевезень і шляхів сполучень. Звичайно, вирішення цих питань не може здійснюватися без державного впливу в галузі транспорту. Стаття 3 Закону України «Про транспорт» закріплює головну мету й завдання державного управління в галузі транспорту:

- своєчасне, повне, і якісне задоволення потреб населення та виробництва в перевезеннях і потреб оборони України;
- безпечне функціонування транспорту;
- обмеження монополізму й розвиток конкуренції;
- координація роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;
- охорона дозвілля від шкідливого впливу транспорту тощо.

Тобто складається відповідна управлінська вертикаль, яка найбільш традиційна у транспортних відносинах, де всі структури майже напіввоєнізовані (спеціальні ранги, звання, знаки розрізнення, уніформа; чітка субординаційна побудова органів управління і т. ін.).

Вертикальні транспортні правовідносини існують і тоді, коли одна із сторін, наділена певним обсягом владних повноважень, має право видавати акти, здійснювати приписи, які є обов'язковими для іншої сторони. вантажовідправників і вантажоодержувачів. Статтею 21 Статуту Укрзалізниці передбачено, що начальник залізниці та уповноважені посадові особи за заявою вантажовідправника без додаткової оплати:

а) дозволяють завантаження понад і поза планом;

б) змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення в порядку та розмірах, установлених Правилами;

в) дозволяють внутрішньостанційні перевезення вантажів.

Отже, наочно виявляється метод владної підпорядкованості та нерівності сторін у той час, як деякі автори вважають, що транспортні

правовідношення — це врегульовані нормами цивільного права зобов'язання, в основ яких лежать цивільно-правові норми, зокрема договори про перевезення. Навіть сам договір про перевезення, який є оплатним, двостороннім у більшості випадків, укладається на основі плану перевезень (владно-правового акта). Крім цього, укладання договору перевезень, на нашу думку, теж не передбачає повної рівності сторін, оскільки оформлення договору перевезень здійснюється спеціальними транспортними документами - квитками, накладними, квитанціями тощо - форма і порядок заповнення яких затверджує Мінтранс. Оплата за перевезення також не визначається ревністю сторін, оскільки тарифи на перевезення пасажирів, вантажів, багажу встановлюються у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України, а в деяких випадках встановлюються відповідними залізницями, місцевими органами виконавчої влади, іншими транспортними органами. Тобто істотні умови договору перевезень встановлюються одноосібно, інша сторона може тільки погоджуватися чи ні з цими умовами. Це ще раз унаочнює специфіку транспортних правовідносин і взагалі норм транспортного права, як окремої комплексної галузі права.

Характерна особливість вертикальних відносин полягає в тому, що в них найбільш виразно виявляється метод владної підпорядкованості учасників відносин. Владною стороною при цьому у більшості випадків виступає відповідний суб'єкт органів транспорту або органів виконавчої влади. Усі вертикальні відносини такого типу практично виражають юридичну залежність однієї сторони від другої.

Транспортні правовідносини не завжди бувають відносинами, що будуються за методом влади й підпорядкування. В багатьох випадках транспортні відношення будуються на умовах рівності сторін, де права одних суб'єктів відповідають обов'язкам інших, і навпаки. В юридичній літературі такі відносини прийнято називати горизонтальними.

Горизонтальними транспортними правовідносинами визнаються відношення, в межах яких сторони відносно фактично і юридично рівноправні. Це відносини, учасники яких не перебувають у підпорядкування один одного. Саме такі відносини при певному виключенні, виникають:

- з договору про перевезення вантажів;
- договору про буксирування;
- договору про експлуатацію під'їзних колій, подачу та збирання вагонів;
- договору про перевезення пасажирів і багажу; договору про експедицію тощо.

Вони характеризуються:

- наявністю однакового правового рівня сторін;
- відсутністю будь-якої форми співпідпорядкованості;
- відсутністю юридично-владного волевиявлення одної сторони відносно другої.

Таким чином, транспортні правовідношення — це врегульовані нормами транспортного права дії, спрямовані на забезпечення потреб населення й виробництва в перевезеннях і наданні транспортних послуг.

Захист транспортних правовідносин здійснюється як в судовому, так і в адміністративному порядку. Судовий захист гарантує Конституція України та іншими законами України шляхом не тільки оскарження протиправних дій посадових осіб, а й поданням позову стосовно предмета захисту. В адміністративному порядку розглядають питання, в основному, щодо організації діяльності транспорту та забезпечення взаємодії різних видів транспорту.