

Лекція 2 Суб'єкти транспортного права

Шишка Р.Б. – професор, доктор юридичних наук,
професор кафедри цивільного і трудового права
Запорізького національного університету

Правове регулювання перевезення вантажів і його різновидів, забезпечується через напрямки впливу на учасників цих правовідносин нормами права, що отримав узагальнену назву механізм правового регулювання. Стосовно різних аспектів та напрямків його впливу при регулюванні перевезенні висловлені різні позиції: а) загальнотеоретичні; б) галузеві чи підгалузеві; в) інституційні. Відповідно, це спричинило полярні інколи позиції. Проте є спільне, що їх зближує: в основу покладено елементи правовідносин як об'єктивна категорія; на формування позиції вплинули роботи зарубіжних вчених, особливо німецьких, російських особливо проф. С.С. Алексєєва, який одним із перших обґрунтував цілісний підхід до цієї категорії¹.

Наразі внаслідок дуалізму приватного права та різних теоретичних конструкцій, іноді суб'єктивного бачення проявів, що складаються у цій сфері, проявляються відцентрові тенденції. Зокрема, ігноруються положення позитивного права, висувуються суб'єктивні конструкції, які не ним підтвержені, а на їх основі вибудовуються їх елементи. Спостерігається маніпулювання цивілістичною чи господарською позиціями при відстоювання суб'єктивної її оцінки, що не кращим чином впливає на правозастосовчу та судову практику. Можна погодитися, що тут вбачається недостатність наукової розробки положень цивільного права та потреба їх наукового осмислення взагалі [2, с. 117] та окремих інститутів приватного права зокрема. Це повною мірою стосується механізму правового регулювання перевезень, який попри намагання в кодексах віднайти спільне, диференційований за тим, що перевозиться, видом транспорту і специфікою забезпечення виконання зобов'язань з перевезення. Звичайно простежується протистояння між цивілістичною та господарсько-правовою доктриною у вибудові механізму правового регулювання перевезень взагалі та його окремих елементів зокрема.

Щодо дуалізму приватного права проф. Р. А. Майданик влучно висловився: «Теза щодо одночасного існування ГК і ЦК загалом негативно оцінюється в науці цивільного права, що ґрунтується на розумінні цивільного права як первинної (базової) галузі права, з властивим їй самостійним предметом і методом правового регулювання, які в сукупності не притаманні іншим галузям права. Та чи інша відокремлена сфера суспільних відносин може бути предметом лише однієї галузі права. Суб'єкти господарювання діють в сфері майнових відносин за принципом диспозитивності, тобто рівності сторін, що характерно для предмету і методу галузі цивільного права. Тому суб'єкти господарювання у відносинах юридичної рівності є суб'єктами цивільного права» [3, с.7]. Водночас

¹ Алексєєв С.С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве. М.: Юрид. лит. 1966,

² Харьковская цивилистическая школа: в духе традиций: монография / Под ред. И. В. Спасибо-Фатеевой. – Харьков: Право, 2011. – С. 117

³ Майданик Р. А. Система права України: пошук оптимальної моделі : [доповідь] / Майданик Р. А. – К. : АПРН України; Київський регіон; Центр, 2009. – 36 с.

не можна не бачити, що наразі: 1) ці відносини фокусуються в договірному регулюванні надання транспортних послуг; 2) вони універсалізуються під натиском глобалізації економіки та поширення інформації, зокрема правової про прогресивні правові форми регулювання суспільних відносин; 3) є частиною державної політики з адаптації законодавства України до вимог законодавства країн ЄС; 4) попри розбіжності в конструкціях договору (в ЦК України – правочинна і домовленісна (ст.626), а в ГК зобов'язальницька (ст.179)) насправді особливих розбіжностей в реальних договорах немає; 5) укладення договорів їх зміст та інші складові формуються з урахуванням судової практики та можливого розгляду спору у суді. При виборі галузевої приналежності регулювання відносин на основі договору ми зважаємо на ту обставину, що товарооборот врегульовано договором, а договір повинен відповідати засаді свободи договору (п.3 ст. 3 ЦК України), принципам свободи договору (ст.627 ЦК).

Законом України від 18 березня 2004 р. «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [4] передбачено приведення національного законодавства до вимог законодавства ЄС. Це забезпечує зближення цивілістичної та господарсько-правової позиції у євроінтеграційному напрямку на приватноправовій основі. Принаймні міжнародні акти у сфері приватного права та акти ЄС забезпечують універсалізм правового регулювання приватних правовідносин. За таких умов постановка проблеми механізму правового регулювання перевезення має чисто гносеологічне спрямування.

В сучасних умовах різниця у них стирається і ось чому:

1) при розробці проекту ЦК як основного акту приватного права при регулюванні договірних перевезень за основу брались напрацювання в країнах ЄС, а його проект піддався експертизі європейських фахівців;

2) практика формується із врахування положень міжнародних актів. Відповідно ч.1 ст. 10 ЦК України чинний міжнародний договір, який регулює цивільні відносини, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, є частиною національного цивільного законодавства;

3) якщо у міжнародному договорі України, укладеному в установленому законом порядку, встановлені інші правила, ніж ті, що відповідним актом цивільного законодавства, застосовуються правила відповідного міжнародного договору України (ч.2 ст. 10 ЦК України);

4) якщо міжнародний договір не чинний на території України, то зважаючи на детермінанти практики, при регулюванні перевезень враховуються норми міжнародного права;

5) при здійсненні перевезень вбачаються два блоки норм: імперативні техніко-технологічні, які є внутрішніми і стосуються діяльності екіпажів транспортних засобів; диспозитивні, які універсалізовані але допускають певній мірі диспозитивізм.

Так, при перевезеннях у межах ЄС йдеться про дотримання єдиних, а не територіально-розбіжних правил дорожнього руху, річного та морського плавання, використання повітряних коридорів, плати за користування

⁴ Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18 березня 2004 р. № 1629-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 24. – Ст. 256.

магістралями, дотримання санітарних та інших правил. Лише при порушенні публічних вимог, можуть бути прийняті національні засоби.

Апріорі правове регулювання здійснюється через свідомість і волю людей, має ідеальний характер у тому розумінні, що здійснюється за допомогою не матеріальних засобів, а особливих ідеальних об'єктів (засобів), які впливають на суб'єктів права, формуючи їх правосвідомість [5, с. 361]. Це здійснюється, зауважимо за певними напрямками, які можна визначити: встановлення підстав виникнення правовідносин та їх наслідків, встановлення вимог до об'єкта цивільних прав та предметів договорів зокрема, визначення загального правового становища учасників правовідносин та їх інституційних прав та обов'язків в окремих правовідносинах, встановлення наслідків порушення обов'язків взагалі та зобов'язань зокрема, за необхідності визначення стимулів, обмежень та заборон на чи при здійсненні прав. Право призначене для учасників правовідносин, містить гіпотезу та ідеальну модель (диспозицію) їх юридично значимої поведінки, яка перетворюється у реальність при правозастосуванні.

Апріорі правове регулювання перевезень повинне бути уніфіковане оскільки це забезпечує зручність у правозастосуванні за напрямками: уніфікації понятійного апарату, вимог до засобів перевезення, здійснення діяльності екіпажів перевізних засобів, оформлення вантажів, проходження митних процедур, врахування позицій сторін перевезень та національних інтересів, наразі щодо збереження транспортної інфраструктури. Специфікою такого регулювання є імперативи, які є частиною транспортної безпеки і безпеки фізичних осіб зокрема. Якщо засадою цивільного законодавства є свобода договору (п.3 ст.3 ЦК), то сторони в перевезеннях не завжди вільні у виборі можливостей застосування права, оскільки тут є певні імперативи та обмеження, правила вантаження та кріплення вантажу, тощо.

В основі механізму правового регулювання висхідною чи опорною є категорія «правове регулювання». Семантично вона походить від латинського «regulo» означає «правило» і впорядкування, налагодження, приведення будь-чого у відповідність з будь-чим. Як визначив О.В. Малько, більшість солідаризується, що регулюванням є правове упорядкування за допомогою права [6, с. 27] як вплив на учасників правовідносин, що спрямований на впорядкування їх дій у потрібному напрямку впливом права на зазначені вище елементи правовідносин.

Проф. С.С. Алексєєв вважав, що у правовому регулюванні задіяні самі правові норми та індивідуально-правові акти компетентних органів і осіб, необхідні для регулювання певної групи суспільних відносин, належної реалізації диспозицій чи санкцій цих норм. Регулятивність є змістовною властивістю самого права, і ще ніхто не довів, що вона такою самою мірою притаманна всім іншим засобам юридичного впливу, у тому числі правосвідомості, правовій культурі, правовій літературі тощо [7, с. 145]. На погляд проф. В. М. Горшенєва, правове регулювання відображає соціальне

⁵ Общая теория государства и права: академ. курс в 2-х т. / Под ред. М. Н. Марченко. – Т. 2. – М.: Юридическая литература, 1998. – С. 361.

⁶ Малько А. В. Стимулы и ограничения в праве / А. В. Малько. – М.: Юрист, 2003. – С. 27.

⁷ Алексєєв С. С. Теория права / С. С. Алексєєв. – М.: Бек, 1993. – С. 145.

призначення права як одного з важливих організуючих факторів в системі соціального управління суспільними процесами [⁸, с. 19].

Правове регулювання має свої загальні ознаки, які охоплюються його поняттям. Воно у транспортній сфері, на наш погляд є: а) впливом на поведінку учасників правовідносин; б) результатом зусиль держави щодо впорядкування транспортних правовідносин прийняттям правових норм, індивідуальних рішень у відповідності з цими нормами; в) організуючим впливом на учасників транспортних правовідносин встановленням ідеальної за даних умов їх поведінки; г) спрямованим на стимулювання дотримання єдиного та найбільш безконфліктного здійснення прав та виконання обов'язків при перевезенні; д) стандартом поведінки учасників перевезення; е) засобом упередження можливих порушень і недопущення небезпечних та шкідливих їх наслідків; є) процесом послідовного використання правових засобів для розвитку цих відносин; ж) владним впливом на здійснення цивільних прав та виконання обов'язків; з) гарантією виконання приписів правових норм при здійсненні перевезень.

Правове регулювання правовідносин з перевезень є набором юридичних засобів та способів державно-владного впливу на учасників цих правовідносин через елементи механізму правового регулювання. З огляду на зазначене, ми звернемося до категорії – «механізм правового регулювання» як порядок трансформації положень норм права в діяльність учасників правовідносин взагалі і їх різновидів зокрема.

Категорія «механізм правового регулювання» розглядається як:

1) взята в єдності сукупність правових засобів якими забезпечується правовий вплив на суспільні відносини, що складається з юридичних норм, правовідносин та актів реалізації суб'єктивних прав та здійснення юридичних обов'язків, а пізніше нормативних актів, правосвідомості та правової культури [⁹, с. 34 – 35];

2) сукупність елементів, зв'язків і динамічних закономірностей, необхідних та достатніх для врегулювання одного елементарного акту поведінки [¹⁰, с.71];

3) послідовний ланцюг зміни окремих правових явищ: норма права, що регулює цивільні правовідносини: юридичний факт – права та обов'язки учасників цивільних правовідносин – реалізація прав та виконання обов'язків – а, за необхідності, захист порушеного права чи охоронюваного законом інтересу [¹¹, с. 43];

4) різні елементи правової системи, які здійснюють регулятивний вплив на суспільство (О. Ф. Скакун) [¹², с. 539];

5) взяті у єдність сукупність правових засобів, способів та форм, за допомогою яких нормативність права забезпечує впорядкування суспільних відносин, відповідає інтересам суб'єктів права, вирішує конфлікти, сприяє досягненню соціального компромісу в правовій сфері [¹³, с. 15];

⁸ Горшенев В. М. Способы и организационные формы правового регулирования в социалистическом обществе / В. М. Горшенев. – М.: Юридическая литература, 1982. – С. 19.

⁹ Алексеев С.С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве. М.: Юрид. лит. 1966, - С.34-35

¹⁰ Протасов В.Н. Что и как регулирует право. Учеб. Пособие. М.: Юристъ. 1995. – С.71

¹¹ Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України : монографія. / С.О. Погрібний– К.: Правова єдність. 2009. –С.43

¹² Скакун О. Ф. Теория государства и права / О. Ф. Скакун. – Харьков: Консум, 2000. – С. 539.

¹³ Бобровник С. В., Оніщенко Н. М. Соціальна та юридична ефективність законодавства // Законодавство: проблеми ефективності / С. В. Бобровник та Н. М. Оніщенко. – К.: Наукова думка, 1995. – С. 15.

б) система різнорівневих правових засобів, організованих найбільш послідовним чином з метою належного впорядкування означених відносин та забезпечення реалізації приватних і загальносуспільних інтересів в означеній царині як необхідної передумови нормального функціонування всієї ринкової системи [14, с. 75]. Ці підходи об'єднує саме право чи, точніше, положення диспозицій позитивного права та їх переведення у реальні правовідносини на практиці.

Щодо договірної регулювання відносин з перевезення, то ми використовуємо напрацювання С. О. Погрібного. Він у механізмі правового регулювання виділив такі елементи: об'єкт правового регулювання, суб'єкт правового регулювання і власне діяльність з питань правового регулювання в єдності її об'єктивного (фактичного) прояву і внутрішніх (суб'єктивних) характеристик [15, с. 11]. Отже можна зважати, що правове регулювання відносин з перевезення наразі має доцентрове спрямування і проявляється у намаганні його універсалізувати, зокрема: а) відмежування від властивого радянському праві опублікуванню цивільно-правових відносин; б) абстрагування від негативних наслідків дихотомії приватного права; в) поступового запровадження міжнародних стандартів їх врегулювання; г) використання колізійних прив'язок при виборі норм для врегулювання зовнішньоекономічних відносин з перевезення. Тут йдеться про правовий вплив на учасників суспільних відносин при моделюванні їх юридично значимої поведінки при визначенні доцільних способів та форм здійснення належних прав (ст. 13 ЦК), виконанні юридичних обов'язків (ст. 14 ЦК), застосуванні наслідків порушення останніх.

С.С. Алексеев вважав, що правовий вплив є ширшим поняттям, ніж правове регулювання, що характеризує право в дії, всі напрями та форми впливу права на суспільне життя, в тому числі й на функціонування права як духовного фактора [16, с. 145]. На цій підставі правове регулювання є впливом норм позитивного права на суспільні відносини взагалі, а «договірне регулювання», як мононормативне і конкретизуючи договірні правовідносини при перевезенні через вплив договору на сторони договорів перевезень та інших їх учасників.

В літературі виділені особливості механізму правового регулювання, зокрема як: а) складової соціального регулювання; б) системи взаємодіючих між собою елементів, зокрема правових засобів (норми, суб'єктивні права та юридичні обов'язки тощо), способів (дозволи, заборони і зобов'язання) та форм (дотримання, виконання і використання); в) забезпечення регулювання суспільних відносин і динамічної частини правової системи; г) цілеспрямованого та результативного впливу [17, с. 305]. При перевезеннях здебільше йдеться про договірне регулювання та його механізм. Тут це регулювання є упорядкуванням відносин за допомогою індивідуальних правил, що обов'язкові для перевізника, пасажера (при пасажирських перевезеннях) вантажовідправника і

¹⁴ Мілаш В. До питання про шляхи вдосконалення господарсько-правового регулювання відносин, що виникають у сфері ринкового обміну // Підприємство, господарство і право / В. С. Мілаш. – № 8. – 2006. – С. 73 – 77.

¹⁵ Погрібний С. О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: монографія / С. О. Погрібний. – К.: Правова єдність, 2009. – С. 11.

¹⁶ Алексеев С. С. Теория права / С. С. Алексеев. – М.: Бек, 1993. – С. 145.

¹⁷ Теорія держави і права. Академічний курс. Підручник / За ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – С. 305.

вантажоодержувача (при перевезеннях вантажів). Такі договори є мононормами права і регулюють відносини виключно між сторонами договору.

Правове регулювання відносин при перевезеннях охоплює два рівні: позитивістський і договірний (піднормативний) чи індивідуальний. Перший закріплений в актах законодавства і відображає офіційний, наразі міждержавний підхід, що закріплений у міжнародних угодах, другий – індивідуальний взаємоузгоджений інтерес сторін договору. Водночас завдяки зусиллям сильної сторони договору, зокрема перевізника та конструкції договору про приєднання проводиться його інтерес. Безумовно, що договірне регулювання розширює можливості деталізації поведінки їх сторін, більш гнучко врахувати їх інтереси, деталізувати наслідки порушення їх обов'язків.

Правовідносини з перевезення врегульовані актами законодавства і деталізовані договорами. Акти законодавства є дворівневими: перший – міжнародні акти, зокрема акти ЄС, другий – національним законодавством. Це надає можливість при міжнародних перевезеннях обирати норми права і визначати суд, який вирішуватиме спір між сторонами перевезення. Водночас при перевезеннях по територіях окремих країн перевізники повинні притримуватися їх законодавства щодо забезпечення безпеки руху, митних правил, стану докільця (викиди шкідливих речовин в атмосферу) тощо.

Акти законодавства у сфері приватного права перевезення є диспозитивними, що сприяє збільшенню питомої ваги індивідуального (договірного) регулювання. Вони складають каркас правового регулювання оскільки: суд при вирішенні спорів повинен керуватися законом, якщо договором врегульовано інакше відносини чим законом вони верифікуються на предмет їх відповідності вимогам закону. Тож механізм правового регулювання правовідносин з перевезення є системою правових засобів, способів та форм за допомогою яких відбувається їх впорядкування.

Врегулювання відносин із перевезення забезпечене Главою 64 ЦК України та Главою 32 ГК України, спеціальними законами «Про транспорт» та окремими видами транспорту, «Про перевезення небезпечних вантажів» та підзаконними актами. Здебільше вони розроблені на основі і із врахуванням міжнародних конвенцій у сфері перевезень тим більше що вони стали частиною національного законодавства.

Щодо договорів, то вони відпрацьовані практикою і під впливом асоціацій перевізників, зокрема зусиллям АСМАЛ в урегулювання автомобільних перевезень, універсалізуються. Ці договори разом із правилами перевезень є основними регуляторами цих правовідносин. Водночас згідно ч.1 ст. 6 ЦК України сторони мають право укласти договір, який не передбачений актами законодавства, але відповідає його загальним засадам. Також передбачено, що сторони мають право врегулювати в договорі, який передбачено актами законодавства, свої відносини, які не врегульовані цими актами, а рівно відступити від положень актів законодавства і врегулювати свої відносини на власний розсуд (ч.3 ст. 6 ЦК України).

Водночас, слід зазначити, що при перевезення пасажирів громадським транспортом діє конструкція договору про приєднання, що нівелює свободу споживача транспортних послуг. Окрім того, сторони в договорі не можуть відступити від положень актів цивільного законодавства, якщо в цих актах прямо

вказано про це, а також у разі, якщо обов'язковість для сторін положень актів цивільного законодавства впливає з їх змісту або із суті відносин між сторонами (абз.2 ч.3 ст. 6 ЦК України). Нарешті, під впливом практики та запозичень положень актів законодавства та кращих зразків договорів, використання типових та примірних договорів вони універсалізувались. Водночас, зустрічаються відхилення в урегулюванні цих правовідносин і намагання провести інтереси перевізника.

Однозначно, що в механізмі правового регулювання перевезень основне відводиться самим нормам права. З огляду на це важко погодитися із тим, що структурними елементами механізму правового регулювання є: а) юридичні норм; б) правовідносини, а саме: суб'єктивні права та юридичні обов'язки учасника таких відносин; в) акти реалізації прав та обов'язків; г) індивідуальні приписи та акти застосування права [18, с. 364 – 365]. На наш погляд, тут штучно відірвана норма права від її змісту та фактично здійснення прав, які передбачені цією нормою права. Насправді регулятором є норма права, а вона визначає напрямки впливу через, як уже вказувалось, встановленням змісту елементів правовідносин. Власне, суспільні відносини і стають правовідносинами постільки, поскільки вони врегульовані правом.

С.О. Погрібний до елементів механізму правового регулювання договірних відносин відніс: а) норми цивільного права ; б) юридичні факти та юридичні умови як підстави виникнення прав та обов'язків їх учасників; г) реалізацію норм права, а також суб'єктивних цивільних прав та обов'язків (програми поведінки учасників правовідносин, що закладені в правових нормах та визначені волевиявленням сторін; д) захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів учасників. Тут допущена таж помилка, що і попередниками – відірвано норму права від напрямків її впливу.

Автор до елементів механізму правового регулювання відніс ті з них, які забезпечують правовий вплив і моделювання правовідносин: 1) засади цивільного законодавства (ст. 3 ЦК), які уточнюють основні напрямки прояву «генетичного коду» цивільно-правового регулювання і напрямки впливу норм цивільного права; 2) підстави їх виникнення та їх внутрішній зміст (ст. 11 ЦК); 3) загальне правове становище учасників правовідносин, та випадки і наслідки відхилення від нього (Розділ II ЦК); 4) правовий режим об'єкта цивільних прав, що проявляється у специфіці набуття, здійснення та припиненні прав щодо нього; 5) параметри існування правовідносин у часі (строки, терміни) у просторі (місце виникнення, здійснення та припинення прав і обов'язків); виключення із загального положення про самостійне набуття та здійснення прав [19, с.32].

Така конструкція не ігнорує норми права, а лише уточняє напрямки їх впливу на поведінку учасників правовідносин: при виборі виду та форми правовідносин і визначенні наслідків вступу в них; власної поведінки та поведінки контрагента, досягнення його лояльності, забезпеченні власних інтересів.

¹⁸ Алексеев С. С. Право: азбука – теория – философия: опыт комплексного исследования / С. С. Алексеев. – М.: «Статут», 1999. – С. 364 – 365.

¹⁹ Цивільне право в Україні: Підручник У 2 частинах. Частина перша. /Р. Б. Шишка (кер. авт. кол), Ю.Л. Бошицький, О.Р. Шишка, І.Р. Шишка. Київський університет права НАН України. –К.: 2013. – 600 с.

В механізмі правового регулювання відносин з перевезень на основі позиції нормативного позитивізму основне відводиться актам чинного законодавства. Воно визначає правове становище їх учасників, підстави їх виникнення, вимоги до транспортної послуги взагалі та її різновидів. Варто зауважити, що Глава 64 ЦК України не є самодостатньою і не забезпечує повного та всебічного. Воно доповнює спеціальне законодавство, зокрема закони України «Про транспорт», Повітряний кодекс України, «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт» інші. Безпосереднє регулювання цих правовідносин забезпечується відповідними правилами перевезення пасажирів та вантажів.

В договірному регулюванні перевезень є значна доля імперативів. Водночас є диспозитивні норми, які надають можливість їх учасникам уточнити зміст правовідносин, прив'язати здійснення прав та виконання обов'язків сторін до місця, строку, способу виконання тощо. Це індивідуалізує регулювання договірних відносин, відповідно до потреб, можливостей та інтересу їх сторін.

Варта зауважити, що при договірному регулюванні ЦК України відсуває закон на друге місце, віддаючи перевагу договору, а положення актів цивільного законодавства трактуються як диспозитивні, крім випадків, коли обов'язковість для сторін цих актів впливає з їх змісту або суті відносин між сторонами [20, с. 42]. Така позиція в перевезеннях є небезпечною оскільки підриває принцип законності. Тому не дарма тут передбачені імперативи від яких сторони відійти не можуть.

Водночас ідеалізувати роль договору в урегулюванні перевезень немає підстав, особливо договорів перевезення пасажирів: продає білет (укладає договір), як правило не перевізник, зокрема перевезення залізничним транспортом; водночас із придбанням проїзного документу укладається договір страхування, тобто відповідальність у визначеній частині перекладається на страховика; виконує перевезення перевізник чи інколи декілька перевізників (перевезення за купонами), самого договору як такого нема, а є перевізний документ; регулювання прав та обов'язків його сторін здійснюється на основі правил перевезення пасажирів. Тут йдеться про пакти на загально відомих умовах.

В. В. Луць вважає, що договір не обмежується тільки тим, що він впливає на динаміку цивільних правовідносин (породжує, змінює або припиняє їх), а вони визначаються відповідно до вимог законодавства, звичаїв ділового обороту, вимог розумності і справедливості визначає зміст конкретних прав та обов'язків учасників договірною зобов'язання. У цьому розумінні договір є засобом договірною регулювання поведінки сторін у цивільних правовідносинах [21, с. 15] з урахуванням положень чинного законодавства навіть якщо він є непойменованим. Про це і свідчить судова практика: суди при винесенні рішення по спорам із перевезень опираються на положення чинного матеріального і процесуального права.

²⁰ Ромовська З. В. Проблеми загальної теорії права у проекті ЦК України // Кодифікація цивільного (приватного) права України / За ред. проф. А. Довгерта / З. В. Ромовська. – К.: Український центр правничих студій, 2000. – С. 42.

²¹ Луць В. В. Контракти в підприємницькій діяльності. Навч. посіб. – 2-е вид., стер. / В. В. Луць. – К.: Юрінком Інтер, 2001. – С. 15.

Визначальним елементом механізму правового регулювання перевезень є юридичні факти, як підстави виникнення правовідносин. Як справедливо зазначає академік Н. С. Кузнєцова, саме через них здійснюється переведення загальнообов'язкових правил поведінки з нормативної площини у сферу конкретних суспільних відносин, саме вони «запускають» процес реалізації суб'єктивних прав та обов'язків, створюючи правовідносини [22, с. 46]. Йдеться про переведення суцього у належне, тобто ідеальної моделі поведінки що виписана у нормі права (диспозицію) через гіпотезу у реальні правовідносини. Підстава виникнення, зміни та припинення правовідносин є проміжною ланкою між нормою права та її індивідуальним впливом на конкретного суб'єкта, співвідноситься із поняттям акта реалізації права [23, с. 97]. Такими є договір чи інший правочин (п.1 ч.2 ст.11 ЦК), вказівка закону при перевезенні пільгових пасажирів, накопичувальний юридичний склад. Є інші складові перевезення вантажу, отримання дозвільних документів, проходження митного контролю, якщо перевізник і декларант не співпадають, отримання квот (у разі необхідності), дотримання вимог щодо технічного стану перевізного засобу, стан екіпажу, зовнішні фактори, які зазвичай охоплюються поняттям форс мажор (стан доріг і можливість проїзду ними). Юридичні факти впливають в на виконання договорів перевезення, зокрема форс мажори, блокування доріг як соціальні протести тощо.

Наступним елементом є правовий режим того, кого чи що перевозять. Для людини, як пасажир, це проявляється у його загальному правовому становищі. Так людина вправі розраховувати на таке перевезення, яке не принижує людську гідність і надання йому послуг сплаченого ним класу зручності, навіть обраного ним при покупці білету місця.

Щодо вантажу, то правовий режим залежить від виду речей та їх властивостей. З категорії «річ» вона переходить у категорію «товар», а з неї – у категорію «вантаж» У Вікіпедії ним визначено речі, товари, продукти, які призначені для перевезення з допомогою транспортних машин або перенесення (рідше). Тут же вказуються вантажі: штучні (машини, устаткування, кріпильні матеріали), тарні (що надходять на підприємства в мішках або ящиках), наливні (різні рідини) і насипні (порода, корисні копалини). Вантаж, може бути класифікований за: природним походженням, біохімічним складом, ступенем обробки, споживчим призначенням.

Так, за природним походженням розрізняються вантажі: мінерального походження за наявністю і вмістом в них різних елементів неорганічної хімії; тваринного походження за вмістом великої концентрації жирів та білків (м'ясо і м'ясопродукти, продукти моря, птицю і інше); рослинного походження за високим вмістом вуглеводів (зерно, злаки, крупи, масла, фрукти, овочі, льон, бавовна і ін.). Надалі за ознаками біохімічного складу їх поділяють на неорганічні і органічні. До перших відносяться мінеральні вантажі, до других — вантаж тваринного та рослинного походження.

²² Кузнєцова Н. С. Вдосконалення механізму правового регулювання цивільних відносин в Україні // Матеріали науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті В. П. Маслова «Актуальні проблеми цивільного, житлового та сімейного законодавства», 25 лютого 2011 р. / Н. С. Кузнєцова. – Харків, 2011. – С. 152 – 154.

²³ Витченко А. М. Метод правового регулювання соціалістических общественных отношений / А. М. Витченко. – Саратов: Изд-во Саратовск. гос. ун-та, 1974. – С. 97.

За ступенем обробки вантажі поділяються на: сировину; напівфабрикати; готову продукцію, а за споживчим призначенням – на продовольчі та промислові. До перших відносяться: продукти харчування, напої, приправи; до промислових — обладнання, будівельні матеріали, взуття, одяг, мануфактура, лісоматеріали і т.д.

Виділяють класифікацію — торгові, тарифні і транспортні. Міжнародним стандартом товарної класифікації стала Гармонізована система (ГС) — синтез Брюссельської митної номенклатури (БМН), Стандартної міжнародної торгової класифікації (СМТК) ООН і ще дванадцяти різних міжнародних і національних класифікацій, включаючи митні і транспортні номенклатури. ГС складається з Уніфікованої товарної номенклатури, Основних правил класифікації і Алфавітного вказівника. В ГС застосовується шестирозрядна система кодування товарів. Тарифна класифікація (або номенклатура) вантажів побудована за ознаками виробничого походження вантажів, за розмірами тарифів за перевезення і розмірами ставок зборів. Транспортна класифікація вантажів здійснюється за способами перевезення і перевантаження. За нею вантажі діляться на генеральні, масові та спеціальні.

Виділяють генеральні вантажі — штучні вантажі в упаковці і без неї. За видом упаковки — це тарно-упаковані вантажі (в мішках, коробках, ящиках), а також вантажі в укрупнених і транспортних одиницях (пакети, на піддонах, трейлерах, контейнерах, ліхтерах). У свою чергу вони поділяються за розмірами, масі та габаритах. Так, до легковагових вантажів відносяться вантажі, які на 1 т ваги займають об'єм більше 2 м³ (шерсть, тютюн, пух, вата і т.п.), до довгомірних відносяться вантажі, довжина вантажного місця яких перевищує 3 м.; негабаритними є вантажі, які за своїми розмірами не вписуються в габарити судових приміщень, залізничних вагонів, платформ і шляхів тощо.

Генеральні вантажі також поділяються на: контейнеропридатні, транспортування яких в контейнерах можливе і економічно доцільне на даному напрямку; контейнеронепридатні, транспортування яких в контейнерах можлива, але економічно не доцільне.

Виділяють вантажі, які доцільно перевозити укрупненими одиницями в пакетах, на піддонах, палетах, ролтрейлерах або на спеціальних багатоосьових візках, а також вантажі, навантаження і розвантаження яких варто проводити своїм ходом або методом буксирування (автотехніка, сільгосптехніка і т. д.).

Окремо виділяють масові вантажі, складають основну (по масі) частину транспортуваних всіма видами транспорту вантажів, поділяються на чотири основні категорії: наливні, навалочні, насипні та лісові. До наливних відносять рідкі вантажі, представлені до транспортування наливом. Основну масу складає нафта і нафтопродукти, а також продукти хімічної промисловості та продукти харчової промисловості. Нафтопродукти поділяються на світлі (бензин, керосин і ін.), темні (мазут, важкі сорти палива, сира нафта), рідкі мастильні матеріали. До навалочні вантажів відноситься такі, які перевозяться без тари і розподіляються по вантажних місцях навалом (вугілля, руда, зерно, сіль і т. д.). Залежно від розмірів частинок (або гранулометричному складу) вони діляться на групи: особливо великі, великі, маленькі, зернисті, порошкоподібні, пилоподібні.

Лісні вантажі діляться на наступні групи: круглий ліс, півкруглі пластини, пиломатеріали, кріпильний ліс, шпали, стрілкові і мостові бруси, фанера, дрова і ін.

До категорії «спеціальні вантажі» відносяться вантажі які потребують при транспортуванні і зберіганні особливих умов. До них відносяться: небезпечні, швидкопсувні, живі тварини та птиця. Особливо після аварії із білим фосфором, йдеться про небезпечні вантажі — це речовини та предмети, які володіють небезпечними властивостями, і в силу цього потребують при транспортуванні чи збереженні дотримання особливих мір безпеки (вибухонебезпечні, вогнебезпечні, токсичні, інфекційні, радіаційна небезпека і ін.). Швидкопсувні вантажі — це вантажі, які потребують в дорозі захисту від високої або низької температури, тобто спеціальних умов транспортування — охолодження, опалення, вентиляції, догляду та контролю за їх станом. Особливість транспортування живих тварин, птиці та вантажів тваринного походження полягає в тому, що вони підлягають обов'язковому ветеринарно-санітарному контролю і потребують особливого обладнання для перевезення (клітки, стійла, акваріуми і т. п.).

Наступним елементом механізму правового регулювання є правове становище сторін договору перевезення. Вони визначально характеризуються юридичною рівністю, майновою відокремленістю, що зумовлює інші риси цих відносин. Йдеться про ініціативу у формуванні транспортних потоків чи маршруту перевезення, реалізацію наслідків порушення зобов'язань (застосовувати санкції чи ні, як акцесорне зобов'язання чи застосувати юрисдикційну форму примусового впливу на неналежного контрагента). Визначально сторони рівні в реалізації своїх прав, незалежні одна від одної, жодна з них не має і не може мати переваг перед іншою або нав'язувати свої умови при укладенні або виконанні договору [24, с. 63]. Проте в перевезеннях кожна сторона має свої право та обов'язки корелятивного характеру. Так права пасажирів забезпечуються обов'язками перевізника та інших учасників пасажирських перевезень.

Елементом механізму правового регулювання договірних відносин є реалізація норм права і забезпечення певних гарантій при здійсненні суб'єктивних прав. Реалізацію права — прояв правового регулювання, так і кінцевий результат правового регулювання [25, с. 374]. Р. О. Стефанчук, обґрунтував що поняття «здійснення» повинно стосуватись суб'єктивних цивільних прав, тоді як поняття «реалізація» стосується правомочностей як складових частин суб'єктивного цивільного права [26, с. 144]. Вказується також, що реалізація, це складне за змістом поняття, яке включає здійснення, охорону і захист [27, с. 205]. Проте є легальний термін «здійснення цивільних прав», що проведено у ст. 12 ЦК України, і йому протистоїть категорія «реалізація права».

²⁴ Цивільне право України: академічний курс. Підруч.: у двох томах / За заг. ред. Я. М. Шевченко. — Т. 1. Загальна частина. — К.: «Видавничий дім «Ін Юре», 2003. — С. 63.

²⁵ Общая теория права / Под ред. Н. А. Катаева и В. В. Лазарева. — Уфа, 1994. — С. 374.

²⁶ Стефанчук Р. О. Особисті немайнові права фізичних осіб у цивільному праві (поняття, зміст, система, особливості здійснення та захисту). Монографія / Відп. ред. Я. М. Шевченко / Р. О. Стефанчук. — Хмельницький: Видавництво Хмельницького університету управління та права, 2007. — С. 144.

²⁷ Мухамедова Е. Е. Деякі теоретичні проблеми визначення поняття реалізації права // Актуальні проблеми юридичної науки: збірник тез міжнародної наукової конференції «Сьомі осінні юридичні читання» (м.

Розрізняють три основні форми реалізації права: а) використання – це форма реалізації уповноважуючих норм, змістом якої є активна поведінка суб'єктів, що вчиняється за їх власним бажанням; б) виконання – це форма реалізації зобов'язуючих норм, змістом якої є вчинення дій, що вимагаються приписами, тобто виконання покладених обов'язків; в) дотримання – це форма реалізації забороняючих норм, змістом якої є утримання суб'єкта від порушення заборон, які містяться у правових нормах [28, с. 451 – 452].

Здійснення ж цивільних прав та виконання обов'язків полягає у програмуванні законодавцем і деталізовані договором поведінці його сторін відповідно до тих ідеальних моделей, які закладені в актах законодавства. Це забезпечує урегульованість однорідних, типових цивільних правовідносин свідчить про впорядкованість відповідних суспільних відносин, отже, і про досягнення мети їх правового регулювання [29, с. 5]. Виходячи з цього, можна стверджувати, що названі вище елементи механізму правового регулювання відносин договором перевезення є імперативно-диспозитивним.

Правове регулювання доповнене санкціями, що забезпечує захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін разі їх порушення. Санкції у договорах, зокрема господарських, невід'ємний вид забезпечення виконання юридичних обов'язків їх сторонами. Інша справа, що він водночас виконує охоронну функцію, але лише за наявності порушення та збитків від нього. Елементом механізму цивільно-правового регулювання є цивільна чи у даному разі цивільно-правова відповідальність [30, с. 514]. Вона стабілізує правовідносини забезпечує виконання зобов'язань і тим дійсно .

Такими за правовою природою є заборони, пільги інші стимули та обмеження. Тут складається певна залежність: заборона – порушення її – санкція; вчинення певної дії як прояв лояльності до товаровласника, зокрема перевізника – стимул (знижки на ціну якщо перевезення обрано не в пікові дні, додаткові бонуси, набуття с становища пріоритетного вантажовідправника, перевага на транспортне обслуговування перед іншими претендентами тощо). Щодо обмежень, то вони можуть стосуватися: укладення договору (кількість пасажирів і проданих білетів обмежується технічними характеристиками транспортного засобу та видами перевезень; вантажу і вантажопідйомності транспортного засобу, стану магістралей, зокрема автомобільних доріг тощо).

Таким чином в механізмі правового регулювання перевезень норми позитивного права є основними, вони на індивідуальному рівні конкретизуються договором перевезення і забезпечують регулятивний вплив через: а) юридичні факти; б) правовий режим вантажу; в) правове становище сторін; г) встановлені права та обов'язки; г) види, способи стимулювання, обмеження і заборони; д)

Хмельницький, 28 – 29 листопада 2008 року): У 4-х частинах. – Частина третя: «Цивільне право. Сімейне право. Міжнародне приватне право. Комерційне право. Цивільний, господарський та адміністративний процес» / Е. Е. Мухамедова. – Хмельницький: Видавництво Хмельницького університету управління та права, 2008. – С. 205.

²⁸ Теорія держави і права. Академічний курс. Підручник / За ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – С. 451 – 452.

²⁹ Погрібний С. Структура механізму досягнення мети правового регулювання цивільних відносин // Підприємництво, господарство і право / С. О. Погрібний. – № 9. – 2006. – С. 3 – 5.

³⁰ Шишка Р. Б. Цивільна відповідальність та цивільно-правова відповідальність // Право та управління / Р. Б. Шишка. – 2011. – № 1. – С. 512 – 522.

види та засоби хисту порушених суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін.