

МЕХАНІЗМ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

У статті йдеться про механізм правового регулювання відносин у сфері перевезення вантажів автомобільним транспортом і його елементи. Автор дотримується позиції юридичного позитивізму і необхідності уніфікації такого регулювання. Зазначений підхід забезпечує єдність правового регулювання, а також можливість впливу на елементи його механізму: підстави виникнення правовідносин; правове становище сторін, зокрема встановлення для них прав і обов'язків; правовий режим предмета; види, способи стимулювання, обмеження і заборони; види та засоби захисту порушених суб'єктивних цивільних прав і законних інтересів сторін. В свою чергу договір, як індивідуальний мононормативний акт, лише конкретизує зміст цих відносин для його сторін.

Ключові слова: автомобільний транспорт, договір, правове регулювання, механізм правового регулювання.

Постановка проблеми та її актуальність.

Правове регулювання цивільних правовідносин, у тому числі з перевезення вантажів автомобільним транспортом і його різновидів, забезпечується через його механізм. Стосовно різних аспектів та напрямків його впливу на учасників правовідносин висловлені різні погляди вітчизняних та зарубіжних представників науки приватного права. При тому внаслідок дуалізму приватного права та різних теоретичних конструкцій договору та суб'єктивного бачення проявів, що складаються у цій сфері, вони ще не набули належного осмислення. Тут вбачається недостатність наукової розробки положень цивільного права та потреба їх наукового осмислення взагалі [12, с. 117] та окремих інститутів приватного права зокрема. Ускладнює її певне жонгливання цивілістичною чи господарською позиціями при відстоюванні навіть суб'єктивної її оцінки.

Наразі ведеться пошук шляхів підвищення ефективності регулювання суспільних відносин приватним правом взагалі та окремих його інститутів на основі ідей універсалізації, а в Україні – напрямку його адаптації до положень законодавства ЄС. При перевезеннях вантажів автомобільним транспортом у межах ЄС йдеться про дотримання єдиних, а не територіально-розбіжних правил перевезення вантажів, плати на основі договорів про приєднання за користування магістралями, дотримання санітарних та інших правил. Лише при порушенні публічних вимог можуть бути при-

йняті національні засоби. Йдеться про механізм правового регулювання та напрямки його впливу на поведінку учасників відносин із перевезення вантажів.

Відповідно **мета статті** полягає у репрезентації напрацювань тлумачення механізму правового регулювання автомобільних перевезень вантажів та його елементів. Об'єктом дослідження стали підходи до поняття «механізм правового регулювання» та його елементів, а предметом – положення наукової доктрини, актів чинного законодавства і практики їх застосування.

Виклад основного матеріалу. Апріорі правове регулювання міжнародних автомобільних перевезень повинне бути уніфіковане, оскільки це забезпечує зручність у правозастосуванні за напрямками: уніфікації понятійного апарату, вимог до засобів перевезення, оформлення вантажів, проходження митних процедур, врахування позицій сторін перевезень та національних інтересів, наразі щодо збереження транспортної інфраструктури. При тому, що однією із засад цивільного законодавства є свобода договору (п. 3 ст. 3 ЦК), сторони цих перевезень не завжди вільні у виборі можливостей застосування права, оскільки тут є певні імперативи та обмеження (зокрема в'їзду у Київ та інші міста України вдень, тоннажності автомобіля), правила вантаження та кріплення вантажу, зокрема штучних, які перевищують рівень бортів кузова.

Категорія «правове регулювання» є висхідною чи опорною. Вона у семантичному походженні від латинського «*regulo*» означає «пра-

вило» і впорядкування, налагодження, приведення будь-чого у відповідність з будь-чим. У семантичному тлумаченні термін «регулювати», як визначив О. В. Малько [6, с. 27] більшість солідаризується, що – це правове упорядкування за допомогою права. Його сутність полягає у впливі на учасників правовідносин та спрямовання чи впорядкування їх дій у потрібному напрямку. Це відбувається моделюванням елементів правовідносин: встановлення підстав їх виникнення, правового становища учасників, правового режиму об'єкта правовідносин.

Видатний теоретик права С. С. Алексєєв висловився, 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 [2, с. 145]. Професор В. Л. Яроцький у найбільш загальному вигляді правове регулювання у приватноправовій сфері охарактеризував як регламентаційний вплив на особисті немайнові і майнові відносини цілісної системи правових засобів, що забезпечує упорядкованість фактичної поведінки їх учасників [15, с. 245]. Між тим навряд чи можна впливати на правовідносини. На наш погляд, впливати можна лише на того, хто здатний усвідомлювати значення своїх дій та розуміти їх наслідки і тим обирати оптимальну модель своєї юридично значимої поведінки (діяльності чи бездіяльності). Якщо учасник правовідносин є таким у силу припису закону, то тут вибору у нього немає і йдеться про імперативізм правового регулювання: вимоги до вантажу та його кріплення, самих перевізних засобів, професійності екіпажу та дотримання ним правил дорожнього руху, проходження митного кордону тощо.

Правове регулювання має свої загальні ознаки, які охоплюються його поняттям. Таке регулювання: а) є впливом норм права на поведінку учасників правовідносин при здійсненні їх прав, задоволенні економічних у даному разі потреб щодо один одного; б) по суті є результатом зусиль держави в особі її правотворчих органів, які уповноважені впорядковувати транспортні правовідносини шляхом

прийняттям правових норм чи в необхідних випадках індивідуальних рішень у відповідності з цими нормами та відстеження результативності їх регулятивного впливу; в) є організуючим впливом на учасників транспортних правовідносин шляхом встановлення диспозиції норми як ідеального за даних умов алгоритму поведінки їх учасників; г) має цілеспрямований та результативний характер, зокрема стимулювання дотримання єдиного та найбільш безконфліктного здійснення прав та виконання обов'язків при перевезенні вантажів відповідно міждержавним і державним потребам; д) встановлення стандартів поведінки учасників перевезення через сертифікацію транспортних засобів, вантажів, схем їх перевезення (правила Інкотермс), визначення прав та обов'язків сторін; е) упередження можливих загальних та спеціальних порушень і недопущення у можливих небезпечних та шкідливих їх наслідків діяльності, зокрема при перевезення небезпечних вантажів (Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів») що може призвести до екологічних катастроф, інших негативних наслідків (порушення транспортної інфраструктури і погіршення стану автомобільних доріг; є) є процесом послідовного використання правових засобів для розвитку цих відносин; ж) здійснюється через владний вплив на здійснення цивільних прав та виконання обов'язків; з) гарантує виконання приписів правових норм використанням переконання та примусу, традицій, звичаїв ділового обороту тощо¹; і) має специфічний набір методів та способів, за допомогою яких відбувається корегування поведінки учасників цих правовідносин.

Отже, правове регулювання правовідносин з перевезення вантажів, у тому числі й автомобільним транспортом, є набором юридичних засобів та способів державно-владного впливу на учасників цих правовідносин через елементи механізму правового регулювання, насамперед через елементи цих правовідносин. Це передбачає виділення в ній об'єктивних і суб'єктивних елементів (зовнішнього прояву такої діяльності та її внутрішніх, суб'єктивних характеристик), а також її об'єкта – фізичних або соціальних цінностей, на які спрямована

¹ Тобто у законодавстві слід закріплювати такі норми, у межах яких стимулюватимуться самостійні, відносно вільні акти правомірної поведінки учасників досліджуваніх відносин.

діяльність, та суб'єкта – того, хто здійснює цю діяльність [5, с. 140]. З огляду на зазначене, ми звернемося до категорії – «механізм правового регулювання» як порядок трансформації положень норм права в практику.

В юридичній літературі 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 [1, с. 34-35]; 2) сукупність елементів, зв'язків і динамічних закономірностей, необхідних та достатніх для врегулювання одного елементарного акту поведінки [9, 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 [8, с. 43]; 4) різні елементи правової системи, які здійснюють регулятивний вплив на суспільство (О. Ф. Скаун) [10, с. 539]; 5) взята 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 [4, с. 15]; б) систему 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 [7, с. 75]. Ці підходи об'єднують саме право чи, точніше, положення диспозицій позитивного права та їх переведення у реальні правовідносини на практиці.

Провідний в Україні у тому напрямку фахівець С. О. Погрібний в 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 [8, с. 11]. Це є відображенням «діяльнісного підходу», який нами використаний для з'ясування проявів механіз-

му правового регулювання відносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом як: а) відмежування від властивому радянському праві опублікуванню суспільних відносин, навіть цивільно-правових; б) врахування дихотомії приватного права; в) певного лавірування при виборі норм для врегулювання правовідносин із подвійним регулюванням між цивільно-правовими та господарсько-правовими; г) потреби вироблення підходів до правового регулювання суспільних відносин на основі універсалізації позитивного впливу на них та одного із його напрямків – адаптації положень законодавства ЄС із врахування стратегічних інтересів України у забезпеченні обміну товарами. Йдеться, за великим рахунком, про правовий вплив на учасників суспільних відносин при моделюванні ними їх юридично значимої поведінки, наприклад на стадії визначення доцільних способів та форм здійснення належних прав (ст. 13 ЦК) та виконанні юридичних обов'язків (ст. 14 ЦК), реакції на допущені відхилення (порушення останніх) і застосуванні наслідків, що передбачені ст. 611 ЦК та іншими.

Особливості механізму правового регулювання: а) є складовою соціального регулювання; б) є певною системою взаємодіючих між собою елементів, серед яких виділяють правові засоби (норми, суб'єктивні права та юридичні обов'язки тощо), способи (дозволи, заборони і зобов'язання) та форми (дотримання, виконання і використання); в) забезпечує регулювання суспільних відносин і є динамічною частиною правової системи; г) має цілеспрямований та результативний характер [11, с. 305]. Оскільки при перевезеннях вантажу йдеться про договірне регулювання та його механізм, то слід зауважити, що соціальним регулюванням договірних відносин є упорядкування цих відносин, як органічної системи за допомогою системи соціальних норм (в тому числі норм права), та індивідуальних правил [3, с. 47]. При тому можна погодитися, що ці договори є мононормами права, які регулюють відносини виключно між їх учасниками, можуть відступити від положень актів цивільного законодавства [13, с. 101 – 102].

Правовідносини з перевезення вантажів автомобільним транспортом врегульовані актами позитивного права та більше договорами. Перші є дворівневі: перший підрівень представлений міжнародними актами та актами ЄС, другий – актами національного законодавства.

При перевезенні по територіях інших країн – перевізники повинні притримуватися законодавства цих країн, особливо щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, наприклад стану доріг, митних правил, стану довкілля (викиди шкідливих речовин в атмосферу). Акти законодавства у сфері приватного права, які регулюють перевезення вантажів автомобільним транспортом мають диспозитивний характер, що сприяє збільшенню питомої ваги індивідуального (договірного) регулювання. Звідси механізмом правового регулювання правовідносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом є система правових засобів, способів та форм за допомогою яких відбувається їх впорядкування, де договір є з одного боку підставою їх виникнення (абз. 1 ч.2 ст. 11 ЦК), а з другого – актом індивідуального регулювання правовідносин між вантажовідправниками – перевізниками та вантажоодержувачами, а також іншими учасниками для яких перевізні документи є відправними при здійсненні їх діяльності.

Р. Б. Шишка до елементів механізму правового регулювання відніс ті, які піддаються правовому впливу чи моделюванню, зокрема: 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 припинення 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 [14, с. 32].

Щодо перевезень вантажів автомобільним транспортом, то як було зазначено, вони врегульовані із врахуванням положень про автомобільний транспорт, при міжнародних перевезеннях – висхідних правил про зовнішньоекономічну діяльність, а також правового режиму самого вантажу (небезпечний вантаж) та виду транспортного засобу (сертифікований, технічно справний, має Зелену карту) тощо. Проте це не свідчить про відносну самостійність цього договору, оскільки правового впливу застосовуються положення глави 64

ЦК України чи навіть підхід до їх регулювання у главі 63 ЦК за аналогією закону, чи навіть загальні засади цивільного законодавства, які передбачені у ст. 3 ЦК (аналогія права).

Через укладення договору перевезення власник вантажу добивається його переміщення, а перевізник виконує частину підприємництва і отримує від того прибуток для чого оформляють відносини між собою договором з умовою дотримання імперативів актів законодавства. У такому сенсі цей договір є індивідуально-визначеним або конкретно-індивідуальним актом, який програмує поведінку його сторін через визначення їх взаємних прав і обов'язків.

Висновки. Підсумовуючи викладене щодо механізму правового регулювання відносин з перевезення вантажів, зазначимо: а) завдяки йому забезпечується ідеальна модель цих відносин, яка закладена в чинному законодавстві; б) в ньому договір водночас є підставою виникнення правовідносин між сторонами та їх регулятором; в) є елементом в реалізації норм права та здійснення цивільних прав та виконання юридичних обов'язків.

До механізму правового регулювання цих правовідносин норми цивільного права взагалі, спеціального законодавства та конкретного договору які через: а) юридичні факти; б) правове становище сторін; в) правовий режим його предмета; г) встановлені права та обов'язки; г) види, способи стимулювання, обмеження і заборони; д) види та засоби хисту порушених суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін забезпечують однотипне регулювання та захист порушених прав.

Література

1. *Алексеев С. С.* Механизм правового регулирования в социалистическом государстве / С. С. Алексеев. – М. : Юрид. лит., 1966. – 186 с.
2. *Алексеев С. С.* Проблемы теории права: Курс лекций в 2 томах. / С. С. Алексеев. – М. : Международные отношения, 1993. – 250 с.
3. *Беляневич О. А.* Господарське договірне право України (теоретичні аспекти). Монографія / О. А. Беляневич. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 592 с.
4. *Бобровник С. В.* Соціальна та юридична ефективність законодавства / С. В. Бобровник, Н. М. Оніщенко // Законодавство: проблеми ефективності / Інститут держави і права ім. В. М. Корецького. – К. : Наук. думка, 1995. – 230 с.

5. Кудрявцев В. Н. Закон, поступок, ответственность / В. Н. Кудрявцев – М. : Наука, 1986. – 448 с.

6. Малько А. В. Стимулы и ограничения в праве [Текст] / А. В. Малько. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – М. : Юристь, 2003. – 250 с.

7. 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.

8. Погрібний С. О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України : монографія. / С. О. Погрібний – К. : Правова єдність, 2009. – С. 343.

9. Протасов В. Н. Что и как регулирует право. Учеб. Пособие. – М. : Юристь, 1995. – 91 с.

10. Скакун О. Ф. Теория государства и права: Учебник. – Харьков: Консум; Ун-т внутр. дел, 2000. – 691 с.

11. Теорія держави і права. Академічний курс: Підручник / За ред. О. В. Зайчука,

Н. М. Оніщенко. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 688 с.

Харьковская цивилистическая школа: в духе традиций: монография / Под ред. И. В. Спассиби-Фатеевой. – Харьков: Право, 2011. – 445 с.

12. Цивільне право України: Курс лекцій: У 6-ти томах, Т. 1. Вид. 2-е, виправ. та доп. / Р. Б. Шишка (кер. авт. кол.), О. Л. Зайцев, Є. О. Мічурін.; За ред. Р. Б. Шишки та В. А. Кройтора. – Х.: Еспада, 2008. – 680 с.

13. 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.

14. Яроцький В. Л. Цінні папери в механізмі правового регулювання майнових відносин (основи інструментальної концепції): [монографія] / Яроцький В. Л. – Харків: Право, 2006. – 544 с.

А. В. Волкова

Механизм правового регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом

В статье идет речь о механизме правового регулирования отношений в сфере перевозки грузов автомобильным транспортом и его элементах. Автор придерживается позиции юридического позитивизма и необходимости унификации такого регулирования. Указанный подход обеспечивает единство правового регулирования, а также возможность влияния на элементы его механизма: основания возникновения правоотношений; правовое положение сторон, в частности установление для них прав и обязанностей; правовой режим предмета; виды, способы стимулирования, ограничения и запреты; виды и средства защиты нарушенных субъективных гражданских прав и законных интересов сторон. А договор, как индивидуальный мононормативный акт, лишь конкретизирует содержание этих отношений для его сторон.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, договор, правовое регулирование, механизм правового регулирования.

A. Volkova

Mechanism of the legal regulation of cargo transportation by the motor transport

The article examines the mechanism of the legal regulation of cargo transportation by the motor transport and its elements. The author stands by the theory of the legal positivism and the need for uniformity of such regulation. The mentioned approach ensures the unity of the legal regulation, as well as the ability to influence elements of the mechanism: grounds of legal relations; legal position of the parties, in particular the regulation of their rights and obligations; the legal regime of the subject; types and ways to stimulate, restrictions and prohibitions; legal remedies to protect the disturbed subjective rights and legitimate interests of the parties. Contract as an individual legal act only specifies the content of these relations to its sides.

Key words: motor transport, contract, regulation, legal regulation mechanism.