

О.С. Гусарєва,
кандидат юридичних наук,
старший викладач

С.Б. Олексієнко,
Заслужений юрист України

ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ ЯК ФАКТОР СПЕЦІАЛІЗАЦІЇ ЮРИДИЧНОЇ РОБОТИ

У статті розглядаються питання характеристики загальних рис та визначення специфіки професійної юридичної діяльності у сфері транспорту.

Ключові слова: правове регулювання, правові конфлікти, транспорт, транспортні правовідносини, юридична діяльність.

З давніх часів особливе географічне розташування України обумовлювало її вигідне геополітичне та економічне становище на території європейського континенту. Свого часу Микола Костомаров, аналізуючи проблеми майбутності територіального устрою України та обґрунтовуючи інтегруючу роль України в Слов'янському союзі, наголошував на особливій ролі держави у якості мосту, з'єднуючої ланки між державами Слов'янського союзу та Росії [1]. Цьому далекоглядному сподіванню великого державного діяча, політика, ідеолога української державності довелося збутися. Сьогодні через територію нашої держави проходять основні транзитні потоки між Європою та Азією, а наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвинутої мережі залізниць та автомобільних доріг створює всі необхідні умови для переміщення великих обсягів вантажів.

Усе це зумовлює потребу звернення до транспортної проблематики, яка із розвитком технічного прогресу та інтегруванням України до співтовариства економічно розвинутих держав стає з кожним роком все більш актуальною. До її вивчення у різних контекстах вже зверталися вітчизняні дослідники, які торкалися питань розвитку правової основи функціонування транспорту, управління транспортом, визначення його ролі у процесі економічного розвитку країни, зокрема, І.В. Булгакова, Ф.П. Гайдулін, О.В. Клепікова, Р.С. Кундрік, О.О. Шульженко та багато інших.

Разом з цим недостатньо уваги, на нашу думку, приділяється питанням характеристики загальних рис та визначенню специфіки професійної юридичної діяльності у сфері транспорту, їх обумовленості складним характером відно-

син, що стають предметом правового регулювання. У зв'язку з цим у запропонованій статті зроблено спробу дати відповідь на деякі із зазначених питань.

Формування єдиної світової транспортної мережі, входження України до Світової організації торгівлі, необхідність розвитку і ефективного використання транзитного потенціалу країни обумовило прийняття у 2002 році Закону України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках» [5]. Метою Програми стало залучення додаткових надходжень до бюджетів усіх рівнів за рахунок збільшення обсягів транзитних перевезень пасажирів і вантажів через територію України. Подальша систематизація та адаптація транспортного законодавства, імплементація відповідних норм міжнародного права виявила ряд недоліків у правовому регулюванні транспортних відносин, які, у свою чергу, призводять до виникнення нових видів правових конфліктів у сфері транспортних відносин, чим ускладнюють роботу юристів, які працюють в цій галузі.

Так, наприклад, серед основних проблем, що уповільнюють розвиток транзиту в Україні, слід назвати недоліки системи контролю вантажів на кордоні, високу вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами, низьку швидкість доставки вантажів тощо. З точки зору правового регулювання, привертають увагу процесуальні проблеми, пов'язані із доведенням вини, що потребує проведення складних та витратних технічних експертиз, визначення рівня соціальної шкоди та збитків, складність та (в багатьох випадках) нерегульованість процедур відшко-

дування, компенсації, страхування (особливо у випадках, пов'язаних із великою кількістю жертв, шкідливими наслідками для екології тощо). Особливі труднощі виникають в процесі митного оформлення вантажів.

Окремої уваги заслуговує питання юридичного супроводу транзитних перевезень. Загалом, розвиток транзитних правовідносин тягне за собою неминучі перетворення у системі транзитного законодавства, а це, у свою чергу, формує нові стандарти та підвищує вимоги до представників практичної юридичної діяльності у цій сфері. Так, розвиток суспільно-правових відносин у сфері транзиту тягне за собою й збільшення цивільно-правових конфліктів (нових видів правопорушень), а отже й необхідність надання кваліфікованої юридичної допомоги, а головне – забезпечення правового захисту та охорони інтересів власників транзитного товару, що підлягає транспортуванню.

Слід зазначити, що в сучасному діловому світі транспортні перевезення становлять вагомую частину інтересів суб'єктів господарської діяльності. У зв'язку із цим, неминуче виникають питання щодо ліцензування діяльності в сфері перевезень й одержання інших необхідних дозвільних документів; оформлення взаємовідносин із замовниками перевезень та відповідними контролюючими органами; виконання й припинення договорів перевезення; забезпечення відповідальності за втрату або пошкодження вантажу; організації страхування транспортних засобів, вантажів, доведення у процесуальному порядку страхових випадків тощо. З боку практикуючих юристів кожне з цих питань потребує детального вивчення з метою надання в подальшому чіткої та кваліфікованої консультації кожному, хто звернеться за відповідною допомогою.

У свою чергу, про сферу правового регулювання транспортно-експедиційної діяльності в Україні можна сказати, що остання переживає стадію становлення практики застосування правових норм. У більшій мірі це пов'язано з відголосками радянського регуляторного впливу та порівняно невеликим терміном з моменту прийняття відповідних національних законів, що надало цій сфері певної самостійності. Результатом є випадки неправильного розуміння змісту окремих правовідносин, наслідком чого стають суперечки і неточності, які й викликають необхідність відповідної юридичної допомоги. Так, наприклад, довгий час актуальними залишаються проблеми, пов'язані з оподаткуванням транспортно-експедиційної діяльності. Сьогодні потреба у кваліфікованих юристах, які практи-

кують у цій сфері, обумовлюється чіткою тенденцією постійного збільшення кількості судових процесів, що можна спостерігати протягом останніх років (див. Табл.) [3].

Таблиця

Кількість процесуальних документів (ухвал, постанов, рішень), винесених судами України по справах, пов'язаних з транспортно-експедиційними послугами за період з 2006 по 2011 роки

Рік	Кількість процесуальних документів (всього по Україні)	Кількість процесуальних документів (всього по м. Києву)
2011	1 177	305
2010	1 271	345
2009	893	207
2008	437	112
2007	408	95
2006	234	44
Всього	4 420	1 108

Слід сказати й про складності у сфері морського права. Серед проблем, які потребують належного юридичного супроводу у цій галузі є купівля та продаж суден, укладання колективних договорів, договорів фрахтування, продаж акцій портових робітників, відшкодування шкоди у зв'язку з фактами нанесення каліцтв, зіткнення суден, розгляд спорів у справах про наземні та водні перевезення. У сучасній юридичній практиці високо ціниться й досвід з питань чартерів-партій, коносаментів, сталійного часу та демереджу, морського страхування, втрати/пошкодження вантажу під час перевезення. Користуються попитом і такі послуги як представництво та захист інтересів вантажовласників, судновласників, експедитування та правові проблеми, з якими доводиться мати справу експедиторам.

Що стосується залізничної галузі, то тут триває процес узагальнення досвіду при розгляді спірних питань, систематизація та оновлення раніше прийнятих роз'яснень щодо методики розв'язань правових спорів. Відсутність єдності у судовій практиці при розгляді спірних справ у відповідних судах, проблеми дотримання транспортного законодавства у сфері електронного документообігу (зокрема, щодо формування й обробки електронних перевізних документів із застосуванням електронного підпису), неоднозначність думок щодо того, якою бухгалтерією вести розрахунки за перевезення тієї або іншої продукції та ін., все це викликає ряд труднощів у процесі здійснення практичної юридичної діяльності [4].

Останні десятиліття великі сподівання покладаються на авіатранспортну галузь України,

яка переживає скрутні часи. Проблеми інтеграції України у світову економіку, перспективи її розвитку як транзитної держави ставлять високі вимоги до повітряного транспорту (літаки, аеродроми, системи управління рухом, обслуговування пасажирів, обробка вантажів). Усе це потребує й відповідного нормативно-правового та юридичного забезпечення.

Окремої уваги заслуговує питання правового режиму використання авіатранспорту в залежності від форм власності або його функціонального призначення. Специфіка юридичної діяльності у сфері транспортних відносин обумовлюється ще й тим, що авіаційний транспорт для України виконує роль як засобу міжнародної інтеграції, так і міжнародної комунікації. Це, у свою чергу, ставить проблему особливостей провадження по справах, які вирішуються органами національної або міжнародної юстиції.

Усе зазначене дозволяє стверджувати, що транспорт, як одна із сфер суспільного життя, має свою правову складову, особливості якої обумовлюються специфікою транспортних відносин. А для представників практичної юридичної діяльності, які працюють у цій сфері, специфіка галузі обумовлює специфіку формування знань, умінь, навичок, якими володіє професійний юрист. Виникає питання: що ж спільного може бути у транспортній галузі, порівняно з іншими галузями застосування праці юристів? Виявляємо загальні риси, до яких слід віднести правову регламентацію (наявність транспортного законодавства як правової основи діяльності); процесуальний характер; риса законності; конфліктність або протилежність інтересів сторін, що беруть участь у судовому процесі.

У свою чергу, серед відмінних особливостей даної сфери проявляються наступні. Сфера транспорту – це сфера, у якій перетинаються найрізноманітніші інтереси, а транспорт – це засіб, за допомогою якого можна вирішити певні проблеми соціального розвитку. Виходячи із ознак комплексності правового регулювання, ми можемо констатувати симбіоз норм таких галузей як адміністративне, земельне, повітряне, господарське, фінансове, а також виокремити у структурі блок норм міжнародного походження.

Акцентуючи увагу на специфіці предмету правового регулювання, ми можемо стверджувати й про існування у структурі транспортного законодавства величезної кількості спеціалізованих (технічних) норм, які виконують допоміжну роль у правовому регулюванні,

та містяться у таких відомчих документах як, наприклад, Інструкція з інженерного обстеження і паспортизації портових гідротехнічних споруд, Статут Запорізького державного обласного навчально-курсowego комбінату, План заходів щодо усунення недоліків у системах охорони портових засобів тощо. Вони потребують від правників особливих додаткових теоретичних знань та практичних навичок у процесі їх застосування. Це означає, що юристи повинні вміти ними користуватися, розумітися у технічній документації, знати галузеву технічну термінологію, мати навички технічно-юридичного мовлення, технічного мислення, яке відрізняється від звичайного цивільно-правового.

Юристи, які працюють у цій галузі, повинні чітко розбиратися у горизонтальній та вертикальній структурі транспортного законодавства як комплексної галузі, виходячи із фактичного існування різних видів транспорту, зокрема: космічного, повітряного, морського, річного, залізничного, електротранспорту тощо.

Зокрема, мова йде не тільки про особливості складання договорів перевезень, але й про товаросупровідну документацію, особливості податкових розрахунків з рентної плати, порядку оформлення та використання дозволів на право здійснення вивезення, ввезення та транзиту товарів, спеціальні дозволи (ліцензії) на надання транспортно-експедиційних послуг та ін [2]. Деякі труднощі виникають із тих обставин, що сторони цивільно-правового конфлікту можуть знаходитись під юрисдикцією та на території іноземної держави, не володіти українською мовою при вирішенні конфлікту, не з'являтися для участі у процесі, бути у міжнародному розшуку тощо. Усі зазначені обставини створюють фактор перешкод у професійній діяльності юристів, які працюють у транспортній галузі.

Ще одна специфіка для сфери надання правових послуг у транспортній галузі, яка обумовлена специфікою предмету регулювання – це дуалізм відносин, зміст якого складають два фактора: безумовна соціальна користь реалізації транспортних потреб (як результат соціального розвитку); а з іншого боку – потенційна загроза використання транспорту для безпеки суспільного життя (транспорт як джерело підвищеної небезпеки).

Остання характеристика зумовила необхідність виокремлення ще однієї складової у змісті професійної діяльності юристів-транспортників: доведення вини за допомогою різних видів технічних експертиз; визначення рівня соціальної

шкоди, збитків; здійснення процедур відшкодування, правопоновлення, компенсації, страхування (особливо коли йдеться про катастрофи, велику кількість жертв), упередження шкідливих наслідків для екології, економіки тощо.

Враховуючи особливості предмету правового регулювання у сфері транспорту, можна констатувати й таку специфіку як залучення до сфери юридичної діяльності фахівців уповноважених неюридичних установ (реєстраційні, екзаменаційні, експертні, кваліфікаційні, контролюючі), діяльність яких є допоміжним фактором у забезпеченні сталості, законності та справедливості функціонування транспортних відносин.

Особливої уваги заслуговує питання підготовки фахівців з транспортного права. Сучасна національна система підготовки юристів знаходиться на черговому етапі перетворень, адаптації до нових викликів і потреб практики. А отже, потребує відповідної адаптації й система підготовки фахівців з транспортного права. Так, наприклад, залишається актуальним питання відсутності забезпечення поєднання науково-правових знань у сфері транспортних відносин з юридичною практикою і повсякденним життям, тобто практичної підготовки студентів-юристів як такої.

Слід наголосити й на необхідності розробки та впровадження нових планів та завдань навчально-виховного процесу, розвитку університетської науки у зазначеному напрямі, активізації науково-дослідної роботи студентів та викладачів. У цілому, відомча (профільна) освіта має виходити у трансформаційних планах перебудови із завдань розвитку галузі, що знаходиться у сфері компетенції відомства, а також із тих тенденцій, які мають місце у відповідній галузі законодавства. Усе це в комплексі забезпечить підготовку кваліфікованих юристів, на яких покладається забезпечення реалізації юридичної складової у функціонуванні транспортних відносин.

Отже, резюмуючи зазначене вище та звертаючись до проблем правового забезпечення транспортних відносин, необхідно привернути увагу на той факт, що самі відносини, пов'язані з використанням транспорту та відповідна галузь

законодавства мають комплексний характер, що накладає відповідну специфіку на діяльність професійних юристів у цій сфері, вимагає від них додаткових знань та навичок, елементів практичного досвіду участі у юридичних справах цієї категорії. Такі завдання щодо підготовки корпусу професійних юристів для роботи у транспортній сфері вирішуються, як правило, відомчими навчальними закладами, які ще не повною мірою готові для надання високого рівня освітніх послуг, орієнтованих на формування професіонала конкретної галузі юридичних робіт. Проте врахування особливостей правового регулювання та специфіки правничої роботи у галузі транспорту дозволить зацікавленим інституціям не тільки підвищити якість професійної підготовки юридичних кадрів, але й готувати необхідні законодавчі пропозиції, спрямовані на зміцнення механізмів правового захисту учасників транспортних правовідносин, посилення системи правових та інших гарантій реалізації транспортних потреб.

Література

1. *Демиденко Г. Г.* Історія вчень про право і державу / Г.Г. Демиденко. – Харків: Консум, 2004. – 289 с.
2. *Про затвердження Інструкції про порядок оформлення і використання дозвільних документів у галузі державного експортного контролю: Наказ Державної служби експортного контролю України від 29.11.2004 р. N 355 // Офіційний вісник України. – 2004 р. – № 50. – Ст. 237.*
3. *За даними Єдиного державного реєстру судових рішень України [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.reyestr.court.gov.ua.*
4. *Задворнов В.* Як зменшити кількість спірних питань навколо вантажних перевезень? / В. Задворнов // Рабочее слово. – 2011 р. – Випуск №46 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.swrailway.gov.ua/rabslovo/?aid=1859>.
5. *Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках: Закон України від 07.02.2002 р. № 3022-III // Офіційний вісник України. – 2002 р. – № 10. – Ст. 57.*

Е. С. Гусарева, С. Б. Алексієнко

Транспортная отрасль как фактор специализации юридической работы

В статье рассматриваются вопросы характеристики общих черт и определения специфики профессиональной юридической деятельности в сфере транспорта.

E.S. Gusareva, S.B. Oleksienko

Transport industry as factor of specialization of legal work

The article examines the characteristics of common features and specific definition of professional legal experience in the field of transport.