

УДК 346.7

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.83.1.47>

ТРАНСПОРТНІ СТАТУТИ В СИСТЕМІ ДЖЕРЕЛ ПРАВА УКРАЇНИ

Логойда В.М.,
*викладач кафедри адміністративного,
фінансового та інформаційного права юридичного факультету,
доктор філософії,
ДВНЗ «Ужгородський Національний Університет»
ORCID: 0000-0003-1261-909X
e-mail: volodymyr.lohoyda@uzhnu.edu.ua*

Логойда В.М. Транспортні статuti в системі джерел права України.

Стаття присвячена питанням транспортних статутів як джерел транспортного права України, їх чинності та здатності ефективно регулювати суспільні відносини в галузі роботи залізничного, автомобільного та внутрішнього водного транспорту, з урахуванням змін, що відбулися в суспільно-політичному та соціально-економічному житті за час, що минув з відновлення незалежності України у 1991 році.

Автор аналізує формальне збереження чинності відповідних актів законодавства радянської доби, з урахуванням прийнятих у 1991 році нормативно-правових актів щодо правонаступництва України. Автор наголошує, що з формально-юридичної точки зору транспортні статuti радянської доби залишаються чинними, однак через суперечність значної частини їх норм пізніше ухваленому законодавству ці нормативно-правові акти дедалі більше втрачають свій юридичний вплив на суспільні правовідносини і зазнають дії такого феномену як «забуття норми права».

Водночас відзначено, що пропозиції по відмові від транспортних статутів на користь громіздкої кодифікації норм транспортного права (з піднесенням норм статутів на рівень закону) є нераціональними, оскільки надто деталізований Транспортний кодекс України або кодекси законів в галузях автомобільного, залізничного чи внутрішнього водного транспорту не будуть простими у використанні і не відповідатимуть техніко-юридичним вимогам, що висувуються до закону.

В результаті автор робить висновок про те, що транспортні статuti в цілому є потрібними нормативно-правовими актами, проте діючі їх редакції значною мірою є морально застарілими і такими, що невідкладно потребують кардинальної ревізії з приведенням їх у відповідність зміненим нормам законодавства України та з урахуванням потреб адаптації національної правової системи до права Європейського Союзу. З урахуванням цього, застосування їх поточних редакцій у практичній діяльності слід здійснювати після ретельної правової експертизи на предмет актуальності тих чи інших положень.

Ключові слова: забуття норми права, кодифікація, транспорт, транспортний кодекс (статут), юридична сила.

Lohoyda V.M. Transport statutes in the system of sources of law of Ukraine.

The article is devoted to the issues of transport statutes as sources of transport law of Ukraine, their validity and ability to effectively regulate social relations in the field of railway, road, and inland water transport, taking into account the changes that have occurred in social, political and socio-economic life over the past time on the restoration of Ukraine's independence in 1991.

The author analyzes the formal preservation of the validity of the relevant legislative acts of the Soviet era, taking into account the normative legal acts adopted in 1991 on a legal succession of Ukraine. The author emphasizes that from a formal and legal point of view, the transport statutes of the Soviet era remain valid, however, due to the contradiction of a significant part of their norms with the legislation adopted later, these normative legal acts are increasingly losing their legal influence on social legal relations and are subject to the action of such a phenomenon as "forgetting the rules of law".

At the same time, it was noted that proposals to abandon transport statutes in favor of a cumbersome codification of transport law norms (by raising the norms of statutes to the level of law) are irrational since

an overly detailed Transport Code of Ukraine or codes of laws in the fields of road, rail or inland water transport will not be simple in use and will not meet the technical and legal requirements to the law. As a result, the author concludes that transport statutes in general are necessary regulatory legal acts. Still, their current editions are to a large extent morally outdated and such that they urgently need a radical revision to bring them into line with the changed norms of the legislation of Ukraine and take into account the need for adaptation of the national legal system to the law of the European Union. Thus, the application of their current editions in practical activities should be carried out after a thorough legal examination for the relevance of certain provisions.

Key words: oblivion of the rule of law, codification, transport, transport code (statute), legal force.

Постановка проблеми. Правова наука давно розробила досить ґрунтовну класифікацію джерел права, тобто способів об'єктивного зовнішнього виразу (закріплення) правових норм. У різних правових системах до них відносять нормативно-правові акти (як національні, так і міжнародні), договори (цивільні / господарські, адміністративні, конституційні), правові звичаї, принципи права, судові прецеденти, релігійні тексти і навіть доктрини відомих юристів / вчених. Кожне суспільство на певному етапі розвитку має свій набір джерел права, відтак в контексті майбутнього цей перелік теж зовсім не обов'язково є остаточним.

Українській правовій системі, як органічній частині т. з. континентальної (романо-германської) правової сім'ї, властива домінуюча роль нормативно-правового акту як основного джерела права. При цьому різний галузевий рівень систематизації норм права, а також історичні та політичні традиції призводять до провідної ролі різних видів нормативно-правових актів в тих чи інших галузях чи інститутах права – якісь сфери суспільних правовідносин регулюються переважно чи навіть виключно на рівні законів України, а деє регулюючий вплив здійснюється більшою мірою на рівні підзаконних актів різного рівня правової ієрархії.

Транспортному праву, як комплексному міжгалузевому інституту, в нашій країні історично властивий такий специфічний вид джерела права як транспортний статут. Останнім часом регулюючий вплив цього виду нормативно-правових актів зазнає змін та стає дискусійним при розгляді судових спорів у сфері транспорту, що викликає потребу у більш детальному аналізі цього джерела права та перспектив його подальшого розвитку.

Стан опрацювання. Проблема застосування транспортних статутів приділяється дедалі більша увага дослідників, оскільки, як вже зазначено вище, ці проблеми починають викликати все більше спорів, особливо у сфері господарської діяльності, що викликає необхідність втручання в ситуацію судових органів. Різним аспектам цього питання присвячені статті, наприклад, І.В. Булгакової [1], Т.М. Гайворонської, Т.М. Глушенко [2], Е.М. Деркач [3], Є.В. Довженко [4], В. Забудського [5], інших дослідників. Разом з тим, розвиток законодавства (прийняття нових нормативно-правових актів рівня законів України або постанов КМ України) при одночасній відсутності актуалізації транспортних статутів ставить дедалі більше питань щодо можливості застосування цілого ряду їх положень, відповіді на які стають дедалі менш очевидними і потребують додаткової наукової дискусії.

Виклад основного матеріалу. Як справедливо відзначає Е.М. Деркач [2], кодифікація транспортного законодавства України відрізняється, залежно від галузі транспорту. Якщо у повітряному транспорті та торговельному мореплаванні основна регулююча роль відведена кодифікованим законам (Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавання України), які дуже детально регулюють відповідні галузі транспорту, то для автомобільного, залізничного, внутрішнього водного, міського електричного та трубопровідного транспорту характерна наявність рамкових, некодифікованих законів, часто з суттєвим регулюючим навантаженням на комплексні підзаконні акти, причому різного рівня ієрархії (затверджені Кабінетом Міністрів України, профільними міністерствами або іншими відомствами).

Специфічним видом цих комплексних нормативних актів у галузі транспорту є транспортні кодекси (статути). Найперше слід уточнити, що термінологічно під цим видом нормативно-правових актів розуміються саме галузеві акти підзаконного рівня, тобто, наприклад, ПК України або КТМ України і транспортний кодекс – це не одне і те саме. Це чітко випливає з буквального змісту ст. 908, 911, 920 ЦК України, які розділяють поняття «закон»¹ і «транспортний кодекс». У цьому контексті поняття «транспортний кодекс» швидше розуміється як синонім поняття «транспортний статут».

¹ якими, безумовно, є ПК України та КТМ України (прим. авт.).

Аналогічно поняття «статут» у транспортному праві не співпадає з традиційним розумінням статуту як локального нормативного акту – установчого документа певної організації (юридичної особи), встановленого її засновником певного обсягу правил, що регулюють її правовий статус, внутрішні та зовнішні відносини. Генеза цього терміну, високоймовірно, пов'язана з установчим документом єдиного колись транспортного оператора (наприклад, державної залізниці), однак надалі цей термін, що зберігся історично, вже регулює діяльність цілої галузі, а не окремо взятого економічного оператора. Тобто наразі в галузі транспорту під статутом також розуміється нормативно-правовий акт загального характеру, що містить певний набір правил діяльності, властивий для тієї чи іншої галузі транспорту в цілому (для перевізника, його клієнтів, інших суб'єктів правовідносин).

ЦК України та ГК України, інші закони у сфері транспорту до предмету відання транспортних статутів відносять наступне коло питань:

- ✓ загальні умови перевезення – ст. 908 ЦК;
- ✓ особливі умови перевезення окремих видів вантажів (вибухових речовин, зброї, отруйних, легкозаймистих, радіоактивних та інших небезпечних речовин тощо) – ст. 306 ГК;
- ✓ умови перевезення вантажів окремими видами транспорту – ст. 307 ГК;
- ✓ порядок зміни умов перевезення вантажовідправником, в т. ч. відмови від договору перевезення, переадресації вантажу, розпорядження вантажем у разі відмови від його отримання – ст. 309 ГК;
- ✓ умови та порядок організації перевезень, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів – ст. 8 Закону України «Про залізничний транспорт»;
- ✓ вид транспортного документа, яким підтверджується укладення договору перевезення вантажу – ст. 909 ЦК;
- ✓ форма квитка на перевезення пасажирів та багажної квитанції на перевезення багажу – ст. 910 ЦК;
- ✓ порядок укладення довгострокових договорів на транспорті – ст. 307 ГК України;
- ✓ порядок укладення і форма договору чартеру (фрахтування) – ст. 912 ЦК;
- ✓ норми безоплатного перевезення ручної поклажі, правила (строки) повернення квитків, інші права пасажирів – ст. 911 ЦК;
- ✓ правила зберігання речей у камерах схову – ст. 972 ЦК;
- ✓ правила та строки завантаження (вивантаження) вантажу – ст. 918 ЦК;
- ✓ строки доставки вантажу, пасажирів, багажу, пошти, наслідки прибуття вантажу після спливу зазначених строків – ст. 919 ЦК, ст. 313 ГК;
- ✓ відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з договору перевезення, випадки і порядок обмеження (припинення) перевезень як підстави для звільнення від відповідальності, розміри штрафних санкцій, форми відповідальності, тягар доказування – ст. 920–923 ЦК, ст. 314 ГК, ст. 13 Закону України «Про транспорт», ст. 23 Закону України «Про залізничний транспорт»;
- ✓ порядок пред'явлення претензій по договорах перевезення вантажу, пошти, позовна давність та порядок обчислення строків позовної давності по вимогах з цих договорів; порядок пред'явлення позовів у спорах, пов'язаних з перевезеннями у закордонному сполученні; порядок і терміни складання актів, пред'явлення і розгляду претензій та позовів – ст. 925, 926 ЦК, ст. 315 ГК, ст. 26 Закону України «Про залізничний транспорт»;
- ✓ порядок розрахунків із споживачами послуг транспорту загального користування; розрахунки відправників і одержувачів вантажу, вантажобагажу і пошти з підприємствами залізничного транспорту загального користування за перевезення, додаткові збори за вантажні операції і користування рухомим складом, а також за штрафи, пеню, неустойки, розміри пені – ст. 7 Закону України «Про транспорт», ст. 10, 22 Закону України «Про залізничний транспорт»;
- ✓ порядок компенсації перевізнику шкоди від псування, знищення, розкрадання вантажу, власник якого невідомий; порядок відшкодування збитків користувачам послуг залізничного транспорту загального користування у разі порушення договірних зобов'язань; перелік випадків для відмови перевізником пасажирів / вантажовідправнику у перевезенні – ст. 22 Закону України «Про залізничний транспорт»;
- ✓ відносини власників відомчого транспорту з підприємствами транспорту загального користування, а також з юридичними та фізичними особами, яким вони надають транспортні послуги – ст. 36 Закону України «Про транспорт»;

- ✓ відносини підприємств залізничного транспорту з власниками залізничних під'їзних колій, порядок і умови експлуатації цих колій, обігу рухомого складу, що не належить до залізничного транспорту загального користування – ст. 21 Закону України «Про залізничний транспорт»;
- ✓ відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти – ст. 37 Закону України «Про транспорт»;
- ✓ відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності – ст. 3 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність».

Враховуючи важливе юридичне значення вищезазначених питань, юридична сила транспортних статутів і їх місце в сучасній ієрархії нормативно-правових актів у галузі транспорту мають суттєве значення, однак з цим не все так просто, як здається на перший погляд.

Ще з часів СРСР України у спадок залишилися транспортні статuti, що регулювали діяльність залізничного (1964 р.), автомобільного (1969 р.) та внутрішнього водного (1955 р.) транспорту, які по своїй юридичній природі були додатками до відповідних постанов уряду (Ради Міністрів). З огляду на розподіл компетенції між Союзом РСР та союзними республіками, статuti залізничного та внутрішнього водного транспорту були затверджені постановами РМ СРСР (відповідно № 270 від 06.04.1964, № 1801 від 15.10.1955), тоді як статут автомобільного транспорту було затверджено постановою РМ УРСР (№ 401 від 27.06.1969).

Відповідно, після проголошення (відновлення) незалежності України 24.08.1991 постало питання про юридичну силу внутрішнього законодавства радянської доби, в т. ч. і вказаних документів. Це питання регулювалося 4-ма нормативними актами, що були прийняті 24.08.1991 та 12.09.1991.

Акт проголошення незалежності України від 24.08.1991 констатував лише виключну чинність на території України Конституції та законів України. Зрозуміло, що подібна теза не давала відповіді на питання щодо дії підзаконних актів СРСР та УРСР. В пакеті з цим документом, того ж дня ВР ще УРСР прийняла постанову № 1427-ХІІ, згідно з якою було встановлено, що з моменту проголошення незалежності чинними на території України є тільки її Конституція, закони, постанови Уряду та інші акти законодавства республіки. Подібний підхід вже призводив до висновку, що не лише закони, але і підзаконні акти як України, так і її правопередника – УРСР, є чинними на території відновленої незалежної української держави, поки вони не втратять чинність у встановленому порядку. Відтак, в аспекті теми цієї статті, можна зробити висновок про безперервність дії на території УРСР / України Статуту автомобільного транспорту 1969 р. Хоча терміни «республіки» викликав спори, оскільки ним одночасно позначався як державно-правовий статус УРСР у складі Радянського Союзу, так і форма державного правління вже незалежної України, тому означала постанова ВР УРСР № 1427-ХІІ від 24.08.1991 згоду на продовження дії законодавства УРСР чи ні – питання залишається все ще дискусійним. На практиці, звичайно, і 24.08.1991, і надалі загальноприйнятою думкою було продовження дії попереднього законодавства, інакше міг наступити юридичний колапс у багатьох сферах життя.

Водночас, подібний підхід («чинними на території України є тільки») означав втрату на нашій національній території з 24.08.1991 юридичної сили загальносоюзним законодавством, в т. ч. втрату сили Статутом залізниць СРСР 1964 р. та Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР 1955 р., що негайно виводило за рамки правового поля ці дві важливі галузі транспорту, позаяк адекватного їх національного регулювання на той момент Україна, зрозуміло, ще не запропонувала. Подібна проблема була характерна для всього масиву законодавства, яке в силу розподілу компетенції між Союзом РСР і союзними республіками відносилось до компетенції федерального центру, тому вже за три тижні Україна була змушена виправляти цю юридичну недоречність. Прийнятий 12.09.1991 Закон України «Про правонаступництво України» підтверджував вже на законодавчому рівні дію в Україні Конституції та законів УРСР і інших актів ВР УРСР (тобто постанов парламенту, указів його Президії тощо). Одночасно щодо тимчасової дії на території України загальносоюзного законодавства ВР України прийняла постанову № 1545-ХІІ від 12.09.1991, в якій зазначила, що до прийняття відповідних актів законодавства України на території республіки застосовуються акти законодавства Союзу РСР з питань, які не врегульовані законодавством України, за умови, що вони не суперечать Конституції і законам України. Термінологічно можна проводити різницю між поняттями «законодавчі акти» і «акти законодавства», однак в нашому випадку запропонований постановою парламенту підхід дозволяв зробити чіткий висновок про збереження (чи то пак відновлення після 3-тижневої «зупин-

ки»¹) юридичної сили на території України як Статуту залізниць СРСР 1964 р., так і Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР 1955 р.

Питання врегулювання діяльності залізничного транспорту було вирішено Україною у 1998 році, коли КМ України прийняв постанову «Про затвердження Статуту залізниць України» №457 від 06.04.1998², тому з дня набрання чинності цим нормативно-правовим актом Статут залізниць СРСР 1964 р. в силу положень постанови ВР України № 1545-ХІІ від 12.09.1991 більше не застосовується, хоча формально постанова КМ України з приводу втрати ним чинності, на відміну від багатьох інших союзних підзаконних актів радянської доби, не приймалася.

Складніше питання зі Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР. Профільний Закон України «Про внутрішній водний транспорт» набув чинності 01.01.2022. Знову ж таки, як і у випадку зі Статутом залізниць СРСР, формальної констатації втрати чинності Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР 1955 р. постановою КМ України з 2022 року так і не було, що породжує правову дискусію щодо подальшої чинності цього документа. З одного боку, слідуючи буквальному змісту постанови ВР України № 1545-ХІІ від 12.09.1991, питання діяльності внутрішнього водного транспорту ніби вже врегульовано законодавством України, а отже з 01.01.2022, на думку прибічників цього підходу, Статут застосовуватися вже не повинен. З іншого боку, положення закону охоплюють лише регулювання найважливіших аспектів діяльності цього виду транспорту, а положення ЦК та ГК України щодо предметів відання транспортних статутів встановлюють як питання, що можуть вирішуватися на рівні і законів, і транспортних статутів, так і питання, що регулюються лише транспортними статутами (ст. 909–912, 919, 921–923, 925, 926 ЦК України), з чого можна зробити висновок, що Статут внутрішнього водного транспорту залишається чинним в питаннях, що не суперечать Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та іншим законодавчим актам України, аж до формальної констатації КМ України неможливості його подальшого застосування. Складно зробити висновок про продовження дії даного документа і з використанням офіційних баз даних законодавства України, оскільки на веб-сайті ВР України даний документ має закритий доступ, тоді як у Єдиному державному реєстрі нормативно-правових актів України, що адмініструється Міністерством юстиції України, Статут внутрішнього водного транспорту СРСР взагалі відсутній. Неофіційна ж база даних законодавства компанії «ЛІГА»³ зазначає вказаний документ, як чинний. І це видається цілком доречним, оскільки Статут містить чимало положень, які законом просто не охоплюються, наприклад, актуальні у нинішній ситуації положення щодо взаємодії цивільного флоту з військовим командуванням.

Не таким простим, як на перший погляд, є і питання чинності Статуту автомобільного транспорту УРСР 1969 р. Не дивлячись на ряд внесених у нього змін (1974, 1978, 1981 рр.), очевидним є той факт, що цей документ є морально застарілим. Змінилася країна, її політичний та соціально-економічний уклад, зокрема відбувся відхід від державного планування економіки, здійснена тотальна приватизація суб'єктів господарювання у цьому секторі, створилося багато нових суб'єктів вже на основі приватної власності, в т. ч. з іноземними інвестиціями та фізичні-особи – підприємці, змін зазнала система управління автомобільним транспортом, прийняті профільні галузеві закони («Про автомобільний транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про транзит вантажів» тощо) та підзаконні акти.

Водночас вже 43 роки Статут автомобільного транспорту не адаптується до змін правовідносин на ринку – зміни до цього документа не вносяться, нова редакція не прийнята, але і діючий текст формально не скасований. Як наслідок, питання про чинність тих чи інших положень Статуту викликає суперечки. Дуже детальний аналіз конфліктів відповідних норм права дала у своїй статті І. Булгакова [1], цікаві положення з цього приводу є і у публікації В. Забудського [5]. Ці конфлікти вирішуються просто, якщо йдеться про наявність норм вищої юридичної сили (тобто на рівні законів України, постанов парламенту чи Указів Президента) або новіших нормативно-правових актів Уряду⁴. Однак часто більш актуальні норми містяться у підзаконних актах регулятора ринку (Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури), які за своєю юридичною

¹ Питання про дію загальносоюзного законодавства в період між проголошенням незалежності 24.08.1991 і набранням чинності вказаною постановою ВР України від 12.09.1991, яка була опублікована лише 12.11.1991, заслуговує на окреме вивчення (прим. авт.)

² Опубліковано в Офіційному віснику України № 14 (23.04.1998).

³ URL: <https://ips.ligazakon.net/document/kc551801>.

⁴ В останньому випадку діє т. з. правило вирішення нормативних конфліктів «lex posterior derogat lex priori» (прим. авт.)

силою формально знаходяться нижче Статуту (затвердженого, нагадаємо, постановою Уряду) в ієрархії нормативно-правових актів, і в такому разі формальні юридичні правила врегулювання нормативних конфліктів входять у жорстку суперечність з потребами адекватного, сучасного і отже більш ефективного регулювання суспільних відносин.

В результаті, як справедливо зазначає В. Забудський [5], через те, що у Статуті автомобільного транспорту УРСР залишилося близько 20% актуального нормативного тексту, дійшло навіть до контраверсійних прикладів судової практики, коли касаційна інстанція робила висновки про неможливість застосування Статуту до відносин, наприклад, за участі перевізника, що є фізичною особою – підприємцем, оскільки така форма господарювання у Статуті просто не зазначена (див. постанову ВГСУ від 04.09.2013 у справі № 5011-12/11003-2012). І хоча домінуючою така позиція не стала і в подальшому ВГСУ, а наразі КГС / ВС продовжує застосування Статуту автомобільного транспорту УРСР, в т. ч. до відносин за участі ФОПів, слід відзначити, що поступово формується консенсус щодо зменшення застосування даного нормативно-правового акту на користь більш сучасних положень, як рівня закону, так і рівня підзаконних актів. Тобто з формальної точки зору процес дерадянзації законодавства ще не дійшов до визнання Статуту автомобільного транспорту УРСР таким, що втратив чинність, але в практичному житті відбувається поступова фактична втрата чинності цим нормативним актом, т. з. «забуття норми права», коли сторони правовідносин просто перестають посилалися на нього як в договірній практиці, так і під час вирішення цивільних та господарських спорів.

Ця сама фактична втрата чинності внаслідок «забуття» дедалі більше характерна і для Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР.

В цьому контексті найкраща ситуація зі Статутом залізниць України, оскільки це найбільш сучасний документ, але теж відносно. З часу його прийняття минуло вже чверть століття, які відзначилися корпоратизацією «Укрзалізниця» (перетворенням її в акціонерне товариство з відповідною зміною юридичного статусу залізниць), кардинальною ревізією Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), практично повною приватизацією вагонного парку, початком демонополізації ринку залізничних перевезень та інтеграції залізниць України в європейський залізничний простір, з усіма економічними та юридичними аспектами цього процесу. Все це робить питання комплексної ревізії Статуту залізниць України дедалі актуальнішим.

Водночас, не можна погодитися з альтернативною пропозицією щодо простого скасування транспортних статутів з віднесенням предмету їх регулювання до відання профільного Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури, яке уповноважене затверджувати відповідні правила перевезень, або піднесенням його норм на рівень законів, зокрема пропонованого Е. Деркач [3] ухвалення Транспортного кодексу України. Сама по собі кодифікація транспортного законодавства є непоганою ідеєю, що заслуговує на обговорення. Але в цей можливий кодифікований закон було б складно і вкрай недоцільно інкорпорувати вузькотехнологічні норми транспортного права, адже в національній правовій традиції прийнято, що закони регулюють найбільш важливі аспекти суспільних відносин, а їх деталізація і окремі аспекти механізмів правозастосування є предметом уваги підзаконних нормативних актів. Підхід, за якого норми транспортних статутів, правил перевезень та інших комплексних підзаконних актів транспортного законодавства були б машинально об'єднані у Транспортний кодекс України, не тільки потребував би суттєвої зміни законодавчої бази та суперечив би вже існуючим підходам ЦК України, ГК України, профільного транспортного законодавства, але і створив би вкрай громіздкий та незручний у використанні нормативно-правовий акт, доречність існування якого є сумнівною.

Аналогічно можна оцінити як суперечливу і ідею Є.В. Довженко [4] щодо повного скасування Статуту автомобільного транспорту УРСР із включенням його норм до пропонованого Кодексу автомобільного транспорту. Сам же автор у своїй статті критикує надмірний обсяг (понад 140 сторінок) представленого свого часу профільним міністерством проекту нового Закону України «Про автомобільний транспорт», зазначає, що це може негативно позначитись на його доступності та простоті використання, і водночас пропонує створити Кодекс автомобільного транспорту, який, цитата : *«замінив би згаданий¹ та ряд інших законів, в т. ч. і вкрай застарілий Статут автомобільного транспорту»*, кінець цитати. Важко зрозуміти, як на доступність і простоту ви-

¹ Діючий Закон України «Про автомобільний транспорт» (прим. авт.).

користання того чи іншого закону з надмірним обсягом тексту вплинула б сама лише різниця у його найменуванні – «Закон України» чи «Кодекс автомобільного транспорту».

Можна лише погодитися з тим, що розмежування компетенції між законодавцем, Урядом і профільними регуляторами транспортних ринків повинно бути більш чітким і, можливо, однаковим для всіх галузей транспорту, а також з тим, що можна спробувати кодифікувати не тільки законодавство про повітряний транспорт та морське судноплавство, але і законодавство щодо інших галузей транспорту. Однак повна відмова від транспортних статутів і інкорпорація натомість всіх їх норм повністю в закони України видається ідеєю нераціональною з точки зору законодавчої техніки і зручності користування нормативними текстами у повсякденному житті.

Висновки. Транспортні статuti, які затверджуються постановами Уряду України, з огляду на велику кількість відсилань до них як у кодифікованих актах цивільного та господарського законодавства, так і у профільних законах України з питань транспорту, мають право на життя і сама по собі ця форма не може вважатися пережитком минулого, адже специфіка роботи транспорту потребує детального регулювання відповідних відносин, що не завжди доречно підносити на рівень закону. Разом з тим, транспортні статuti 1955, 1964, 1969 рр., що залишилися чинними, слід вважати морально застарілими, такими, що значною мірою суперечать іншим, більш сучасним, нормативно-правовим актам, а відтак такими, що невідкладно потребують кардинальної ревізії та затвердження нових редакцій, з урахуванням тих змін, що відбулися з часу їх прийняття, а також перспектив інтеграції України в правове поле ЄС. З урахуванням цього, застосування їх поточних редакцій у практичній діяльності слід здійснювати вкрай обережно, після детального і критичного аналізу в кожному випадку на предмет відсутності суперечності з пізніше ухваленими нормативно-правовими актами, як національного, так і міжнародного рівня.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Булгакова І.В. Статут автомобільного транспорту УРСР: проблеми застосування. *Вісник Академії адвокатури України*. 2005. № 4. С. 52–57.
2. Гайворонська Т.М., Глушенко Т.М. Історичні чинники формування сучасного транспортного законодавства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2019. № 66. С. 175–182.
3. Деркач Е.М. Щодо концептуальних засад кодифікації транспортного законодавства України. *Підприємництво, господарство і право*. 2017. № 7. С. 31–35.
4. Довженко Є.В. Концептуальні засади кодифікації національного законодавства про автомобільний транспорт. *Юридичний Вісник*. 2014. № 1 (30). С. 16–20.
5. Забудський В. Реформа автотранспортної галузі (ч. 3): відміна Статуту УРСР. URL: https://jurliga.ligazakon.net/analitics/115608_reforma-avtotransportno-galuz---ch3--vdmna-statutu-ursr.