

діяльності службовців виключить можливість порушення ними законодавства України, позитивно вплине на покращення роботи транспортної системи в цілому.

#### *Література*

1. Деріга В. В. Політична корупція: визначення та особливості / В. В. Деріга // Наукові праці. Серія «Політологія», 2009. – Том 110. Вип. 97. – С. 72–76.

2. Коломоєць Т. О. Етичні засади діяльності державних службовців: передумови та пріоритети правового регулювання в Україні / Т. О. Коломоєць, Г. Ю. Гулевська // Право України. – 2006. – № 10. – С. 60–64.

3. Корупційні ризики в діяльності державних службовців: роз'яснення Міністерства юстиції України від 12.04.2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/n0026323-11>

УДК 346.7(043.2)

**Башканець А. Ю.**, студентка магістратури,  
Київський університет права НАН України, м. Київ, Україна

### **МІСЦЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА У СИСТЕМІ ПРАВА УКРАЇНИ**

Хоча поняття «транспортне право» з'явилося ще наприкінці ХІХ ст. разом із поняттям «транспорт», на сьогодні в юридичній науці відсутнє однозначне розуміння його правової природи та місця у системі права України. Так, правову природу транспортного права з тих чи інших аспектів досліджували такі науковці, як В.М. Гуцуляк, І.В. Булгакова, О.А. Брильов, І.А. Діковська, В.О. Єгіазаров, О.В. Клепікова, В.В. Міщук, Г.В. Самойленко, Л. Свистун, М.Л. Шелухін, О.М. Шемякін та інші. Актуальність цього питання полягає в тому, що формування єдиного підходу сприятиме досягненню цілей правового регулювання сфери транспорту та ефективному реформуванню відповідного законодавства.

Аналіз наукової літератури свідчить про наявність таких підходів до трактування місця транспортного права: 1) самостійна галузь права із окремим підгалуззями; 2) комплексна галузь права; 3) підгалузь або інститут господарського права. Крім того, деякі науковці вказують на самостійність окремих елементів (зокрема, повітряного, портового права). З нашої точки зору, саме третій підхід є найбільш аргументованим. Звернімося до основних аргументів на підтримку цієї думки.

Виділення підгалузей права характерне для широких за предметом регулювання галузей права, що потребують визначення особливостей регулювання окремих видів суспільних відносин, що входять до такого предмету. Саме такою характеристикою наділений предмет правового регулювання господарського права, який є неоднорідним.

Найчастіше до підгалузей господарського права відносять корпоративне, містобудівне, інвестиційне тощо. Окреме місце серед них, на наш погляд, займає і транспортне право. Однак, перелік підгалузей господарського права залишається у науці дискусійним. Вирішення питання сформованості транспортного права як підгалузі ускладнюється тим, що в науці на сьогодні відсутній певний однозначно визначений перелік критеріїв розмежування елементів галузі права – підгалузей, інститутів чи підінститутів.

Підгалузь є ширшою за змістом категорією, ніж інститут права; перша об'єднує норми права, що регулюють суспільні відносини певного виду, друга – регулює конкретний вид чи сторону однорідних суспільних відносин. З огляду на свою широту підгалузь права є системним утворенням і входить до певної галузі права як його підсистема, що нехарактерно для інституту права. Підгалузь права не може бути розцінена як самостійне правове утворення, вона може існувати лише в межах самостійної галузі права.

До предмету транспортного права науковці відносять суспільні відносини, що виникають у процесі організації та (або) безпосереднього здійснення транспортної діяльності [1, с. 26]. І.В. Булгакова, вважає, що він охоплює суспільні відносини, що виникають між транспортними підприємствами і споживачами у зв'язку з наданням послуг з використання транспортних засобів для здійснення процесу перевезення [2, с. 16-18]. В.В. Міщук відносить до нього суспільні відносини, що складаються у зв'язку з організацією і діяльністю транспорту із забезпечення внутрішніх і зовнішніх транспортно-економічних зв'язків і потреб населення в перевезеннях [3, с. 24-25].

Будь-яка підгалузь права об'єднує відносно самостійну сукупність норм права, які регулюють певні сфери суспільних відносин. До транспортного законодавства належать такі нормативно-правові акти: Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України «Про транспорт», Закон України «Про автомобільний транспорт» та інші.

Підгалузь права характеризується також автономними інститутами, притаманними лише предмету цієї підгалузі. Так, підгалузь транспортного права також не є однорідною за своєю внутрішньою структурою. Хоча залишаються дискусійним визначення складових системи транспортного права. Так, за складовими транспортної системи України відповідно до статті 21 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 [4] можна виділити інститути, що охоплюють: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

Обґрунтовані науково, а також частково втілені у законодавстві галузеві принципи транспортного права. Слід відзначити, що існування принципу права не пов'язується із його нормативним закріпленням. Однак, вони повинні послідовно втілюватися в усьому нормативному матеріалі галузі. Українське законодавство часто іде шляхом нормативного декларування принципів правового регулювання (галузі, нормативного акту), однак не належного їх втілення в регулюючих нормах.

Отже, про сформованість транспортного права як підгалузі господарського права свідчить наступне: специфічна сфера виникнення та однорідність суспільних відносин, які є автономною, втім невід'ємною частиною предмета регулювання господарського права; характеризується методом правового регулювання господарського права; поділ транспортного права на автономні інститути; існування окремого масиву законодавства, що регулює транспортні відносини; обґрунтовані науково, а також частково втілені у законодавстві галузеві принципи транспортного права.

#### *Література*

1. Вінник О. М. Господарське право: курс лекцій / О. М. Вінник. – К.: Атіка, 2004. – 560 с.
2. Булгакова І. В. Транспортне право України: підручник / І. В. Булгакова, О. В. Клепікова. – К.: Прецедент, 2011. – 344 с.
3. Міщук В. В. Транспортне право України: курс лекцій: навч. посіб. / В. В. Міщук. – Хмельницький: Вид-во ХУУП, 2008.
4. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

УДК 358.4:658.7(043.2)

**Безzubов Д. О.**, д.ю.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **МЕТОДОЛОГІЯ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ КАТАСТРОФ (АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ)**

Важливість розслідування авіаційних подій для підвищення безпеки польотів важко переоцінити, тому Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) прийняла відповідні стандарти і виклала їх в додатку 13 до Чиказької конвенції. Рекомендації ІСАО з розслідування, що враховують накопичений досвід, дані в Керівництві з розслідування авіаційних подій та інцидентів - Doc. 9756.

Як відомо, розслідування авіаційних подій проводиться з метою запобігання їх в майбутньому. В ході розслідування здійснюється збір