

Ю. В. Корнєєв, кандидат юридичних наук, доцент

РОЗМЕЖУВАННЯ ІНСТИТУТІВ ТРАНСПОРТНОГО І ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Юридичний інститут «Інститут повітряного і космічного права» НАУ

У статті наведено розмежування та особливості окремих інститутів транспортного права, а саме: дорожнє законодавство, залізничне законодавство, повітряне законодавство, інститут трубопровідного транспорту.

Ключові слова: дорожнє законодавство, залізничне законодавство, повітряне законодавство, інститут трубопровідного транспорту.

Однією з особливостей транспортного законодавства є його структура. Комплексне транспортне законодавство складається з окремих інститутів, які також є комплексними.

Для того, щоб визначити інститути транспортного законодавства слід звернутись до положень теорії права.

Система законодавства має кілька структурних «зрізів», виокремлення кожного з яких має у своїй основі той чи інший критерій. Залежно від цих критеріїв, вирізняють функціональну, горизонтальну, ієрархічну (вертикальну) структуру. Серед наведених видів структур перевага падає на горизонтальну структуру, до елементів якої належать галузі, інститути законодавства, нормативно-правовий акт, нормативно-правовий принцип. Такий склад елементів виступає засобом існування, вираження і організації структури змісту права на рівні системи.

Інститутом законодавства визначають сукупність взаємопов'язаних та взаємодоповнюючих нормативно-правових принципів, спрямованих на регулювання відповідної уособленої сукупності суспільних відносин. Він може бути галузевим або міжгалузевим. Визначають і те, що важливим елементом структури законодавства є комплексні інститути. Вони об'єднують нормативні розпорядження кількох галузей законодавства [2, с. 270-271]. Порівняння двох понять – міжгалузеві інститути та комплексні інститути – дозволяє визначити їх тотожність. Слід чітко розрізняти галузі права і галузі законодавства, які утворюють комбінацію норм галузей права. Ком-

плексне законодавство містить норми кількох галузей права, які регулюють різні види суспільних відносин, і тому не мають властивих лише йому предмета і методу. До комплексного законодавства теорією права віднесено транспортне право.

У структурі транспортного законодавства можна виділити окремі інститути:

– дорожнє законодавство;

залізничне;

повітряне;

водне;

законодавство, що регулює діяльність трубопровідного транспорту.

Такий склад інститутів виділений за ознакою відокремленості сукупністю суспільних відносин у сферах діяльності окремих видів транспорту. Відокремленість обумовлюється предметом регулювання законодавством – окремими видами суспільних відносин у межах єдиної сфери – сфери діяльності транспорту.

Першим з інститутів транспортного законодавства назване дорожнє законодавство. Його нормативно-правовими актами регулюються суспільні відносини у сфері діяльності дорожнього транспорту. Ці суспільні відносини мають певні особливості.

По-перше, предметом таких відносин є дорожній транспорт. Дорожній транспорт об'єднує кілька видів транспорту, які мають різну технічну базу, але об'єднують експлуатацією та дорожньою мережею загального користування. До видів дорожнього транспорту віднесені [12, с. 56]:

– автомобільний транспорт;
міський електричний вуличний транспорт (трамвай, тролейбус);

немеханічний транспорт використовується мускульна сила людини (велосипед) або тварини (гужовий, в'ючий).

Рухомий склад дорожнього транспорту містить автомобілі різного призначення (легкові автомобілі, автобуси, вантажні та спеціальні автомобілі) та мотоцикли; екіпажі міського електротранспорту (тролейбуси та вагони трамваю), гужові поводи. У найближчий час планується використання електромобілів.

По-друге, особливості має склад учасників таких відносин: транспортні засоби, учасники дорожнього руху, суб'єкти управління забезпеченням безпеки дорожнього руху, суб'єкти цивільно-правових відносин у сфері дорожнього транспорту.

Згідно з Законом України «Про дорожній рух» [8, ст. 338], транспортні засоби виконують функцію транспортування, перевезення вантажів і пасажирів.

Найбільше значення та питому вагу у складі дорожнього транспорту посідає автомобільний транспорт. Частина 1 ст. 2 Закону України «Про автомобільний транспорт» [7] встановлює, що автомобільний транспорт загального користування покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в автомобільних перевезеннях.

Учасників дорожнього руху визначають як самостійну спільноту, члени якої виконують соціальні ролі водія, пішохода, пасажера [4, с. 11].

Суб'єкти управління загалом можна розглядати як певну систему, до складу якої входять елементи – конкретні органи державного управління: Кабінет Міністрів України, Міністерство транспорту України та його територіальні органи (автотранспортні управління), Державний департамент автомобільного транспорту, Державна служба автомобільних доріг України, Міністерство внутрішніх справ України (його структурний підрозділ – Державна автомобільна інспекція) та ін.

По-третє, у дорожньому транспорті існують два економічних сектори: комерційний та некомерційний. Діяльність у галузі дорож-

нього транспорту може здійснюватись як на професійній основі, так і громадянами в особистих цілях. У комерційному секторі слід виділити два напрями транспортної діяльності: діяльність, метою якої є надання транспортних послуг та виконання транспортних робіт (тоді, коли транспортна діяльність відноситься до основного виробництва) та транспортна діяльність, яка пов'язана із обслуговуванням основного виробництва. Некомерційна транспортна діяльність також має два напрями: діяльність, у зв'язку із виконанням службових та посадових обов'язків та транспортна діяльність власників транспортних засобів (або користувачів транспортного засобу) у особистих цілях, не пов'язаних із отриманням прибутку.

По-четверте, особливостями суспільних відносин є те, що вони об'єднують приватно-правові та публічно-правові відносини у сфері діяльності дорожнього транспорту. Публічно-правові відносини у сфері державного управління безпекою дорожнього руху, адже рух дорожнього транспорту повинен бути безпечним для того, щоб транспортні засоби виконували визначену чинним законодавством функцію транспортування, перевезення пасажирів і вантажів. Такі суспільні відносини мають три складові [3]:

відносини, які виникають в процесі підготовки до дорожнього руху (підготовка транспортних засобів перед виїздом на дорогу, ремонт автошляхів, укріплення вантажів, які перевозяться тощо);

– відносини, що виникають в процесі переміщення матеріального об'єкта (учасника дорожнього руху);

– відносини, що виникають в процесі порушення правил дорожнього руху – відповідальність за порушення правил дорожнього руху.

Крім цих відносин, до сфери діяльності дорожнього транспорту належать приватно-правові відносини. Наприклад, купівля-продаж транспортного засобу, транспортні договори (основні та допоміжні, зокрема договори про перевезення пасажирів, вантажів, багажу транспортними засобами), зобов'язальні відносини зі страхування, відносини щодо спадкування та ін. [13].

Настущим інститутом транспортного законодавства визначене залізничне законодавство. Відповідними нормативними актами регулюються відносини у сфері діяльності залізничного транспорту. Такі відносини мають особливості, визначені їх предметом – сферою діяльності залізничного транспорту.

Законодавство, яке регулює діяльність залізничного транспорту, формувалось протягом майже 150 років. За часів, коли починав будуватись Радянський Союз і руйнувалось усе те, що стосувалось царської Росії, відносно залізничного законодавства зберігалась наступність. Це пояснювалось тим, що залізничний транспорт у Росії завжди був державною монополією, у зв'язку з чим не було потреби у його націоналізації. У сучасній Росії окремі нормативні акти, які регулюють діяльність залізничного транспорту, містять норми, що уперше з'явилися ще за часів Російської Імперії. Наприклад, Федеральний закон «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации» (08.01.1998 р., № 2-ФЗ) – восьмий варіант російського статуту залізничних доріг. Попередні варіанти приймалися у 1885 р., 1920 р., 1922 р., 1927 р., 1935 р., 1954 р. та 1964 р.

Статтею 1 Закону України «Про залізничний транспорт» [9] визначено, що залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо. Крім залізничного транспорту загального користування, Законом визначено існування промислового залізничного транспорту як транспортно-технологічного комплексу, який забезпечує системне переміщення вантажів у процесі виробництва (між виробництвами, виробничими циклами, окремими операціями або підприємствами загалом) та взаємодію із транспортом загального користування.

Наведені норми-дефініції вказують на те, що у сфері діяльності залізничного транспорту існують такі групи суспільних відносин:

– ті, які вишикають з приводу технічного обслуговування (регулюються, переважно, технічними нормами. Наприклад, Технічні умови навантаження і кріплення вантажів, які затверджуються Мінтрансом України відповідно до п. 5 Статуту залізниць України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457);

публічно-правові;

приватноправові.

Існує й інша точка зору щодо напрямів суспільних відносин в галузі залізничного транспорту: соціальна, культурна, навчальна та інші сфери [12, с. 191]. Вважається, що вказані сфери відносяться не так до залізничного транспорту, як до більш широкої сфери – економічних відносин.

До публічно-правових належать, насамперед, відносини у сфері державного управління залізничним транспортом. Так, відповідно до Статуту залізниць України (п. 5), Мінтранс затверджує Правила перевезення вантажів, Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. Як приклад можна також навести порядок встановлення охоронних зон ділянок землі, прилеглих до земель залізничного транспорту загального користування і необхідних для забезпечення збереження, міцності та стійкості споруд, пристроїв та інших об'єктів залізничного транспорту. Такий порядок, розмір охоронних зон, їх розміри і режим користування визначаються Кабінетом Міністрів України (ст. 6 Закону України «Про залізничний транспорт»).

Для обґрунтування можливості здійснення суб'єктом підприємницької діяльності перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом, обслуговування і ремонт транспортних засобів на залізничному транспорті обов'язковою є сертифікаційна діяльність, яка полягає у експертизі та підтвердженні органом із сертифікації характеристик та властивостей продукції, послуг та процесів на залізничному транспорті України («Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України»: наказ Міністерства транспорту України від 01.06.1998 р. № 207).

Приватноправовими є, наприклад, договірні відносини, що складаються щодо експ-

луатації під'їзних колій, подачі та збирання вагонів, перевезення пасажирів та багажу, транспортне експедирування, перевезення вантажу тощо. Чинним законодавством визначено, що майшо, закріплене за залізницями, підприємствами, установами, організаціями залізничного транспорту загального користування, є загальнодержавною власністю. У разі передачі в оренду, обміну та надання безкоштовно у тимчасове користування окремих об'єктів така передача здійснюється за погодженням з Укрзалізницею (ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт»).

Статутом залізниць (ст. 114) передбачено, що залізниця відшкодовує фактичні збитки, які виникли під час перевезення вантажу: а) за втрату чи нестачу у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його нестачі; б) за втрату вантажу, який здано для перевезення з оголошеною вартістю у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну – у розмірах дійсної вартості; в) за псування і пошкодження – у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість. Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж перевізнику плату, якщо вона не включиться до вартості втраченого вантажу.

Окремим інститутом транспортного законодавства визначений інститут повітряного законодавства.

Поняття «повітряний транспорт» широко використовують, коли визначають цим транспортну діяльність, яка здійснюється у

повітряному просторі із використанням як рухомого складу повітряних суден [11, с. 142]. У Повітряному кодексі України [5] це поняття не використовують у зв'язку з тим, що його дія спрямована на врегулювання відносин щодо діяльності користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації.

Авіація як галузь – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Класифікація видів повітряних суден в авіації за ознакою призначення наведена на рис. 1.1.

Будь-яка юридична чи фізична особа, яка займається діяльністю, пов'язаною з розробкою, виробництвом, ремонтом і експлуатацією цивільної авіаційної техніки, повинна одержати від державного органу з питань сертифікації і реєстрації сертифікат, що підтверджує відповідність рівня технічної підготовки вказаної особи вимогам відповідних авіаційних правил України (ст. 5 Повітряного кодексу України). Державою передбачено процедуру обов'язкової сертифікації кожного екземпляру цивільного повітряного судна. Така сертифікація здійснюється з метою визначення відповідності його конструкції, характеристик та експлуатаційно-технічної документації вимогам, передбаченим правилами сертифікації цивільних повітряних суден України (ст. 17 Повітряного кодексу України).

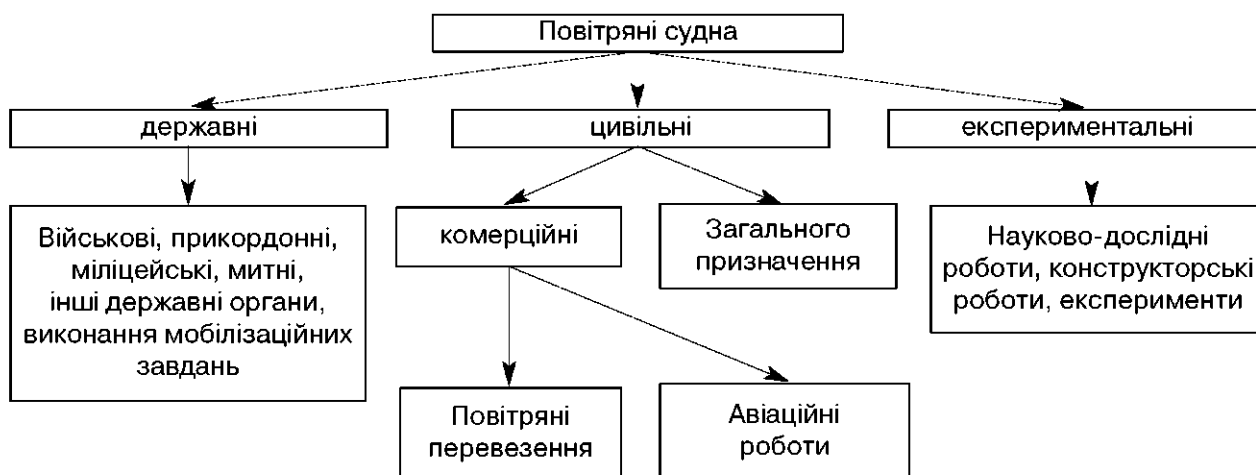


Рис. 1.1. Класифікація видів повітряних суден авіації залежно від використання за призначенням

Повітряне судно реєструється у державному реєстрі цивільних повітряних суден.

Отже, поняття «повітряний транспорт» використовують як те, уявляючи про яке склалося у свідомості і воно чинним законодавством не визначене. Законодавство визначає поняття «авіація», «повітряний простір» та «повітряне судно». Враховуючи вимоги чинного законодавства, доцільним було б використати поняття «авіаційний транспорт».

Його складові: підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту [11, с. 143].

Отже, повітряне законодавство це сукупність нормативно-правових актів, які регулюють відносини у сфері діяльності авіаційного транспорту. Окремі сфери таких відносин є цивільно-правовими, але певні є публічно-правовими. Як і у попередніх інститутах транспортного законодавства, публічно-правовими є відносини, насамперед, у сфері державного управління. Так, уповноваженими державними органами встановлюються [11, с. 142]:

А) умови і порядок подання заявок на отримання дозволів на польоти іноземних повітряних суден у державному просторі України;

Б) постійні маршрути для регулярних польотів іноземних літаків (міжнародні траси);

В) аеропорти, відкриті для приземлення іноземних літаків;

Г) вимоги до іноземних повітряних суден та їх екіпажів по забезпеченню безпеки польотів, правила польотів іноземних суден у повітряному просторі України.

Приватноправове регулювання здійснюється, наприклад, щодо договорів на перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти.

Послуги цивільної авіації можна розділити на дві групи: ті, які здійснюються на основі договорів повітряних перевезень; послуги аеродромів і аеропортів.

Види послуг цивільної авіації, які здійснюються на договірних засадах, наведений на рис. 1.2.

Наступним інститутом транспортного законодавства визначений інститут водного законодавства, нормативно-правові акти якого регулюють сферу діяльності водного транспорту.

Тобто постає питання про те, який саме це вид водного транспорту – морський чи річковий, морський чи внутрішній. Кодексом торговельного мореплавства України (ст. 13) взагалі передбачено існування морських суден і суден внутрішнього плавання. Разом з тим, підзаконними нормативними актами передбачено також і наявність суден змішаного типу «річка-море» (постанова Кабінету Міністрів України «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» від 8 червня 1998 р. № 814 (із змінами)).

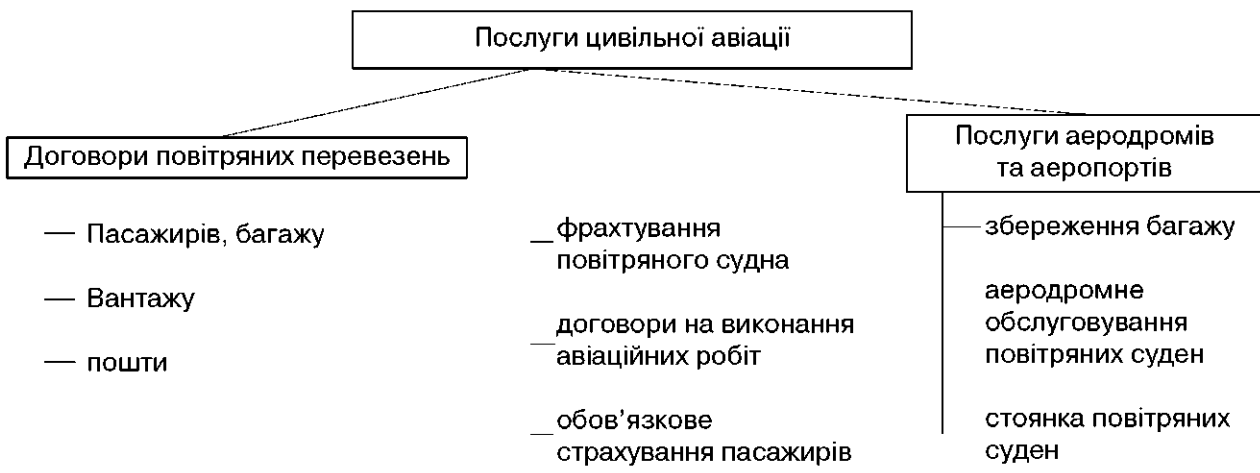


Рис. 1.2. Послуги цивільної авіації, які здійснюються на договірних засадах

Таблиця 1.2.

Підстави виділення морського і внутрішнього водного транспорту

Підстава	Морський водний транспорт	Внутрішній водний транспорт
Район плавання	Територіальні води України, інших держав та води відкритого моря із можливим заходом у води внутрішніх водних об'єктів	Внутрішні водні об'єкти (морські шляхи, річки, озера, водосховища, канали тощо)
Юрисдикція у відношенні українських торгових суден	У територіальних водах України та водах відкритого моря плавання здійснюється під українською юрисдикцією. У територіальних водах іноземної держави діє юрисдикція відповідної держави.	Плавання здійснюється увесь час під юрисдикцією України
Реєстрація	Державний судновий реєстр України	Державний судновий реєстр України або Суднова книга України
Технічний нагляд і проведення класифікації суден	Регістр судноплавства України	Регістр судноплавства України
Державний нагляд за безпекою судноплавства	Держфлотінспекція	Держфлотінспекція
Можливість плавання українського судна під іноземним прапором	Можливим є перевід українського судна під прапор іноземної держави по бербоут-чартеру	Не передбачено

З метою визначення підстав поділу водного транспорту на морський та внутрішній доцільно здійснити аналіз і визначити їх відмінності (табл. 1.2).

За технічними можливостями, які є обмежуючою умовою щодо використання суден, можна виділити:

– морські судна, сконструйовані та обладнані для плавання у морі, що підтверджується відповідною бортовою документацією;

– судна змішаного плавання (типу річка – море), які за своїми технічними характеристиками та оснащенням можуть плавати як у морях, так і у внутрішніх водах. Відповідно до конкретного району плавання мають на борту документацію, що відповідає морським суднам або суднам внутрішнього плавання;

– судна внутрішнього плавання, сконструйовані та обладнані для плавання тільки внутрішніми водами України та мають бортову документацію, встановлену для суден внутрішнього плавання.

За призначенням судна поділяють на пасажирські, вантажопасажирські, вантажні різного призначення (універсальні сухогру-

зи, балкари, танкери, газовози, контейнеровози, лісовози, рефрижератори), наливні судна, судна, призначені для перевезень небезпечних вантажів, буксири, пороми, промислові судна, рятувальні судна, дослідницькі судна, військові, прикордонні та ін.

За ознакою використання виділяють торговельні, риболовні, ядерні. У сфері діяльності водного транспорту існують такі види суспільних відносин:

– ті, регулювання яких здійснюється технічними нормами (наприклад, технічний нагляд за морськими суднами);

– публічно-правові (зокрема, у сфері державного управління водним транспортом);

– приватноправові (відносини власності на судна. Статтею 16 Кодексу торговельного мореплавства України передбачено, що судна України можуть перебувати у всіх формах власності. Тільки ядерне судно перебуває у державній власності. Приватноправовими є також відносини у сфері фрахтування суден, морського страхування. Крім того, передбачено цивільно-правову відповідальність, цивільний процесуальний порядок прийняття претензій та позовів).

Останнім інститутом транспортного законодавства названий інститут законодавства, що регулює діяльність трубопровідного транспорту. Основним нормативно-правовим актом, який регулює цю сферу діяльності трубопровідного транспорту є Закон України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. № 192/96-ВР [10]. Особливістю цього виду відносин є те, що трубопроводи експлуатують організації-власники та основні державних стандартів, технічних норм і правил, а також локальних відомчих нормативних актів. Трубопровідний транспорт може бути внутрішнім та міжнародним. Для збереження нафти, газу, продуктів їх переробки на підприємствах нафтопровідного транспорту споруджуються сховища. Транспортування нафти і нафтопродуктів підлягає державному регулюванню. Це стосується як України, так і Росії. Зокрема, відповідна норма прямо передбачена Федеральним законом «О естественных монополиях» (17.08.1995 г. № 147-ФЗ). У Законі України «Про трубопровідний транспорт» відповідна норма прямо не передбачена, але ст. 6 визначено як основний принцип державної політики у сфері трубопровідного транспорту захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій трубопровідного транспорту, а, відповідно до ст. 13 передбачає обов'язкове ліцензування і сертифікація діяльності, пов'язаної з проектуванням, будівництвом, ремонтом та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту, ст. 15 визначає обов'язковість проведення екологічної експертизи під час розміщення, будівництва нових і реконструкції діючих об'єктів трубопровідного транспорту.

Регулювання суспільних відносин у сфері діяльності різних видів транспорту здійснюється нормативно-правовими актами, які виокремлюються залежно від функціонального призначення [2, с. 270]:

1) головними нормативно-правовими актами, які виконують основну функцію інтегратора (носія) певної сукупності нормативно-правових принципів – основи законодавства, кодекси;

2) допоміжні нормативно-правові акти, тобто такі, які вносять часткові зміни в чинні (головні) нормативно-правові акти. За своєю

формою – це найрізноманітніші акти, від одиничних, які вносять зміни в одну статтю або принцип, до тих, що являють собою викладення певного акта в новій редакції;

3) нормативно-правові акти, які виконують функцію приписання юридичної сили окремих нормативних положень або їх первісних структурних частин – статей, принципів, підпунктів, абзаців тощо. Особливістю цього виду актів є те, що вони містять тільки єдиий принцип про визнання недійсними тих чи інших нормативних актів, їх структурних частин.

Залежно від юридичної сили нормативно-правових актів, вирізняють ієрархічну вертикальну структуру, до якої входять такі складові: 1) Конституція України і закони, що встановлюють відправні засади правового регулювання (конституційні закони); 2) кодекси, головне призначення яких – забезпечення на основі науково обґрунтованих принципів комплексного, всебічного і цілісного вирішення тих чи інших завдань економічного і соціального розвитку суспільства. Кодифіковані закони, які надають формальної визначеності нормам певної галузі права і центром регулювання суспільних відносин; 3) нормативні укази і розпорядження Президента України, які приймаються у відповідності з Конституцією України; 4) підзаконні нормативно-правові акти центральних органів виконавчої влади; 5) акти органів виконавчої влади на місцях; 6) акти органів місцевого самоврядування по здійсненню функцій, які їм делеговані, а також щодо реалізації власних повноважень; 7) міжнародно-правові акти, ратифіковані у встановленому порядку; 8) рішення Конституційного Суду України.

Стосовно нормативно-правових актів, які містять норми адміністративного права та регулюють виконавчо-розпорядчу діяльність (джерела адміністративного права) ієрархічну вертикальну структуру складають такі акти [1, с. 38-40]:

1) Конституція України (Основний Закон); 2) законодавчі акти України: закони, кодекси, положення, статuti та інші кодифіковані акти управлінського змісту; 3) постанови Верховної Ради України, які містять адміністративно-правові норми організаційно-правового характеру; 4) укази та розпорядження

Президента України; 5) нормативні акти органів виконавчої влади України; нормативні постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України; положення, правила, інструкції, інші акти, затверджені постановою Кабінету Міністрів України; нормативні накази міністрів, керівників інших центральних органів виконавчої влади; 6) нормативні накази керівників державних підприємств, установ, організацій; 7) нормативні акти місцевих рад, їх виконавчих органів (наприклад, рішення, які встановлюють правила, за порушення яких передбачена адміністративна відповідальність); 8) розпорядження місцевих державних адміністрацій (їх голів); 9) міжурядові угоди України із іншими державами та міжнародно-правові акти, ратифіковані і визнані Україною, які містять норми адміністративного права; 10) акти Конституційного Суду України.

При розробці та прийнятті нормативно-правових актів транспортного законодавства суб'єкт законодавчої ініціативи повинен дотримуватись певних, визначених чинним законодавством, вимог. Відповідно до Указу Президента України «Про порядок офіційного оприлюднення нормативно-правових актів та набрання ними чинності» від 10 червня 1997 р. № 503/97, закони України, інші акти Верховної Ради України, акти Президента України, Кабінету Міністрів України не пізніше, як у п'ятнадцятиденний строк після їх прийняття у встановленому порядку і підписання підлягають оприлюдненню державною мовою в офіційних друкованих видавцях. Акти Верховної Ради України, Президента України, Кабінету Міністрів України можуть бути в окремих випадках офіційно оприлюднені через телебачення і радіо. Порядок проведення державної реєстрації відомчих нормативних актів та включення їх до Єдиного державного реєстру нормативних актів у Міністерстві юстиції України, затверджений наказом Міністерства юстиції України від 26 листопада 1997 р. № 74/5 [6, с. 313]. Мін'юст України проводить правову експертизу проектів нормативно-правових актів на підставі Методичних рекомендацій щодо проведення правової експертизи проектів нормативно-правових актів, схвалених постановою колегії Мін'юсту України від 21 листопада 2000 р. № 41. За-

здавцями правової експертизи проекту нормативно-правового акта є:

– об'єктивне й повне дослідження поданого на розгляд експертів проекту відповідно до предмета експертизи, виходячи із загальносоціальних та загальнодержавних інтересів, засад побудови правової системи;

– розроблення у разі необхідності пропозицій щодо внесення до проекту або інших пов'язаних з ним нормативно-правових актів необхідних змін і доповнень;

– підготовка обґрунтованого експертного висновку зі всебічною оцінкою проекту нормативно-правового акта.

Постановою колегії Мін'юсту України від 27 березня 1998 р. № 3 затверджено Рекомендації з питань підготовки, державної реєстрації та обліку відомчих нормативно-правових актів. Рекомендації застосовуються при підготовці нормативних актів, які:

– зачіпають соціально-економічні, політичні, особисті права, свободи, законні інтереси громадян, проголошені і гарантовані Конституцією та законами України, встановлюють новий або змінюють, доповнюють чи скасовують організаційно-правовий механізм їх реалізації;

– мають міжвідомчий характер, тобто є обов'язковими для інших міністерств, органів виконавчої влади, органів господарського управління і контролю, а також підприємств, установ і організацій, що не належать до сфери управління органу, який видав нормативний акт, та незалежно від форм власності.

Література

1. *Административное право Украины*. 2-е изд., перераб. и доп. [Учебник для студентов высш. учеб. заведений юрид. спец. / Ю. П. Битяк, В. В. Богунский, В. Н. Гаранчук и др.]; Под ред. проф. Ю. П. Битяка. – Х.: Право, 2003. – С. 38-40.
2. *Загальна теорія держави і права*. – Х.: Право, 2002. – С. 270, 272.
3. *Майоров В. В.* Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения / Дисс. ... докт. юрид. наук. – Екатеринбург, 1997.
4. *Новиков В. В.* Административно-правові основи профілактики порушень правил дорожнього руху / Автореф. дис. на злотуття

наукового ступеня канд. юрид. наук. – К., 1997. 24 с. С. 11.

5. *Повітряний кодекс України* // Відомості Верховної Ради. – 1993. – № 25. – Ст. 274 (із змінами).

6. *Порядок* проведення державної реєстрації відомчих нормативних актів та включення їх до Єдиного державного реєстру нормативних актів у Міністерстві юстиції України. Затверджено наказом Міністерства юстиції України від 26 листопада 1997 р. № 74/5 // Офіційний вісник України. 1997. № 50. – С. 313.

7. *Про автомобільний транспорт*: Закон України // Урядовий кур'єр. 2001. 13 черв.

8. *Про дорожній рух*: Закон України // Відомості Верховної Ради України. 1993. № 31. Ст. 338 (із змінами).

9. *Про залізничний транспорт*: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради. 1996. № 40. Ст. 183 (із змінами).

10. *Про трубопровідний транспорт*: Закон України від 15 травня 1996 р. № 192/96-ВР // Відомості Верховної Ради. – 1996. – № 29. – Ст. 139 (із змінами).

11. *Спирин И. В.* Транспортное право: Учеб. пособие. – М.: Транспорт, 2001. – С. 142.

12. *Цивільне право України*: Підручник: У 2 кн. / О. В. Дзера (керів. авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін.; За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузисцової. К.: Юрінком Інтер, 2002. Кн. 2. 640 с.

Ю. В. Корнеев

Размежевание институтов транспортного и воздушного права.

В данной статье приводится размежевание и особенности отдельных институтов транспортного права, а именно: дорожное законодательство, железнодорожное законодательство, воздушное законодательство, институт трубопроводного транспорта.

In the current article separation and peculiarities of the transport law institutes are given, namely: traffic legislation, railway legislation, air legislation, pipeline transport institute.