



2. Барно Т.О. Особливості врегулювання питання призначення виконавця заповіту / Т.О. Барно // Матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції «Правова система суспільства: сучасні проблеми та перспективи розвитку» (22 жовтня 2010 р., м. Кіровоград). – 2010. – С. 3–9.

3. Кухарев О.Є. Виконання заповіту: проблеми теорії та практики : [монографія] / О.Є. Кухарев. – Х. : ТОВ «Східно-регіональний центр гуманітарно-освітніх ініціатив», 2009. – 263 с.

4. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України. – Вид. 2, змінене і доп. / за ред. В.М. Коссака. – К. : Істина, 2008. – 971 с.

5. Комментарий к части третьей Гражданского кодекса Российской Федерации / [под ред. А.Л. Маковского, Е.А. Суханова]. – М., Юрист. – 2003. – 538 с.

6. Граніна І.В. До питання про юридичну природу інституту виконання заповіту / І.В. Граніна // Юридичний науковий електронний журнал. – № 1. – 2014. – С. 45–50.

7. Спадкування за законодавством України. Коментар. Судова практика : зб. нормат. актів. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 352 с.

8. Цивільний кодекс України [прийнятий 16. 01. 2003 р.] [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

9. Age UK. Love later life [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ageuk.org.uk>.

10. Статут благодійного фонду Ольги Козак [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://bf-kozak.org.ua/uk/dokumenty-2/statut-blahodijnoho-fondu-olhy-kozak>.

11. Фурса С. Посвідчення нотаріусом факту, що фізична чи юридична особа є виконавцем заповіту (п. 13 ст. 14 Закону «Про нотаріат»): нотаріальні та процесуальні аспекти / С. Фурса, С. Рабовська // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. – Юридичні науки. 91/2012. – С. 13–16.

12. Спадкування за законодавством України. Коментар. Судова практика : зб. нормат. актів. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 352 с.

13. Кухарев О.Є. Межі здійснення повноважень виконавцем заповіту / О.Є. Кухарев // Цивільне право. – 2009. – № 11. – С. 40–43.

МЕСТО ОТНОШЕНИЙ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В СИСТЕМЕ ГРАЖДАНСКОГО ПРАВА

Ирина ГОЛЕНКО,

судья

Хозяйственного суда Луганской области

Summary

The article is devoted to the legal aspects of determining the place of relations concerning the transportation of passengers by motor transport in the civil law system. In this paper the author examines the current theoretical issues with regard to the relation studied relationships with civil law institutions and related sectors of the national law.

Key words: branch of law, institute of law, sub-institute of law, civil law, transport law, legal relations, civil relations, passenger.

Аннотация

Статья посвящена правовым аспектам определения места отношений по перевозке пассажиров автомобильным транспортом в системе гражданского права. В работе автор рассматривает актуальные теоретические вопросы, касающиеся соотношения исследуемых отношений с институтами гражданского права и смежными отраслями национального права.

Ключевые слова: отрасль права, институт права, субинститут права, гражданское право, транспортное право, правовые отношения, гражданские отношения, пассажир.

Постановка проблемы. Усложнение общественных отношений порождает необходимость создания новых отраслей права и кодификации норм уже имеющихся. В связи с этим конкретные гражданские отношения необходимо исследовать с учетом определения их места в системе гражданского права. Это обеспечит единство их регулирования с позиции подотрасли института права либо типологии таких институтов, возможность их дифференцировать на определенной общественной или экономической парадигме. Считаю, что ярким примером могут служить отношения по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, в которых основное внимание уделяется праву пассажира как потребителя (ст. 1 Закона Украины «О защите прав потребителей»), как стороны отношений по договору о присоединении (ст. 634 ГК Украины) и стороны публичного договора (ст. 633 ГК), а также договора в пользу третьего лица (ст. 636 ГК Украины).

Степень изученности проблемы. Определение конкретных правоотношений в системе других является традиционным для современной правовой науки. Не меньшее внимание таким аспектам уделяют в своих работах и ци-

вилисты [31, с. 8; 23, с. 7; 13, с. 8–9]. Тем не менее правовым вопросам определения места отношений по перевозке пассажиров автомобильным транспортом в системе гражданского права в цивилистике должного внимания не уделялось. Это и является целью настоящей статьи.

Изложение основного материала.

Комплексный характер исследуемых отношений и наличие в их составе императивов препятствует их безусловному отнесению к системе именно гражданского права. Поэтому сначала попробуем определить их место в системе права вообще.

В правовой теории под системой права понимают объективно обусловленную систему общих отношений, внутреннюю структуру права, выражающуюся в единстве и согласованности действующих норм права, логически распределенных по отраслям, подотраслям и институтами [24, с. 385]. Эту позицию считаем рациональной.

Очевидно, что отношения по перевозке пассажиров, учитывая их однородность и специфичность, не могут составлять предмет самостоятельной отрасли права.

Подотраслью права является система однородных, предметно связанных



институтов определенной отрасли права. Поэтому этот элемент системы права объединяет несколько самостоятельных видов отношений, в частности по перевозке несколькими различными видами транспорта, что, опять-таки, для исследуемых отношений не является характерным.

Институт права является одним из ключевых элементов системы любой отрасли права. Так, в конституционном праве сложившимся является институт гражданства [11, с. 23], в хозяйственном праве существует институт банкротства [15, с. 47–50]. Не меньшую роль играют правовые институты и в цивилистике, в частности институты права собственности, наследования, внедоговорных обязательств, сделок и т. п.

Термин «институт» в энциклопедической литературе определяется как совокупность норм права, охватывающих отдельный круг общественных учреждений (от лат. *institutum* – учреждение) [4, с. 293]. При этом теоретики отмечают, что, в отличие от отраслей права, институт права объединяет нормы, которые регулируют лишь часть отношений отдельного вида. В отдельных случаях одни и те же общественные отношения регулируются нормами различных отраслей права [5, с. 277].

О.Ф. Скакун выделяет следующие признаки института права: регулирует не всю совокупность качественно однородных общественных отношений; имеет относительно нормативную самостоятельность, устойчивость и автономность функционирования; формируется объективно, а не создается искусственно; имеет обособленность от других институтов права; характеризуется специфичностью средств правового регулирования; воплощает в своем содержании особую юридическую конструкцию, некоторые общие положения, единые принципы; выявляет возможность формировать общие понятия в собственных пределах [25, с. 305]. Учитывая это, отметим, что в круг правового регулирования транспортных перевозок входят однородные общественные отношения. Они возникают объективно, через социальную необходимость и выполняют важнейшие коммуникативные функции как на государственном, так и на местном уровнях, что, на наш взгляд, отграничивает их от иных правоотношений и правовых явлений вообще; имеют

относительную самостоятельность по уровню легального регулирования, ведь существует соответствующая самостоятельная ветвь законодательства; наделены рядом специфических принципов и собственным уникальным понятийным аппаратом, что на методологическом уровне подчеркивает их специфику. Поэтому есть все основания считать транспортные перевозки самостоятельным цивилистическим институтом. Однако отношения по перевозке пассажиров автомобильным транспортом не наделены собственным предметом и методом правового регулирования, поэтому они «подчинены» приведенным выше признакам.

На уровне с правовым институтом в правовой теории отмечают также и субинститут права как систему норм права, которые отражают некоторые особенности регулирования конкретного вида общественных отношений, находящихся в рамках сложного института [25, с. 306]. Так, О.Ф. Скакун приводит пример, когда институт преступлений в уголовном праве может быть разделен на два субинститута – против жизни и против здоровья [25, с. 306]. Принимая этот подход за основу, считаем, что отношения по перевозке пассажиров автомобильным транспортом находятся в системе сложного института гражданского права – института транспортных перевозок. Они являются его видовым подразделением и соотносятся с ним как общее и специальное.

Для общей системы отношений по поводу транспортных перевозок также характерны те же элементы, что и для специальной: уровень легального обеспечения, состав договорных отношений, механизм юридической ответственности и т. п. Следовательно, рассматриваемые отношения являются самостоятельным субинститутом гражданского права. Однако в системе каких правоотношений их следует определять и какая отрасль национального права для них является ведущей? Учитывая контекст исследования, ответ на этот вопрос построим на сопоставлении отрасли гражданского права с транспортным правом, которым регламентируются отношения по перевозке пассажиров автомобильным транспортом.

Сопоставление и разграничение отраслей права ученые-юристы традиционно осуществляют на основе

определенных критериев. Обычно в отечественной и зарубежной литературе такими являются категории, предмет права и метод права [19, с. 33; 2; 7; 20 и др.].

Относительно понимания места транспортного права в системе национального права в правовой науке пока нет единого подхода. Одни ученые считают, что это самостоятельная отрасль права, другие занимают противоположную позицию. Сторонники первого подхода детерминируют транспортное право как совокупность юридических норм и правовых институтов, регулирующих общественные отношения, которые складываются в связи с организацией и деятельностью транспорта в обеспечении внутренних и международных транспортно-экономических связей, потребностей общественного производства и населения в услугах по перевозке [26, с. 23]; совокупность теоретических понятий, толкований и представлений о транспортном праве, его правовых институтах, исторических аспектах его становления и перспектив развития [28, с. 15]. Учитывая содержание приведенных терминов, заметим, что право является системой, которая построена на определенных подходах, зависимостях одного уровня норм от других, постоянстве этих подходов, единстве и дифференциации цивилистических конструкций и т. п. [33, с. 21]. Поэтому в отношении первого из указанных подходов трудно согласиться с тем, что определенная отрасль права является совокупностью правовых норм. Поскольку отрасль права является системой правовых норм, то подход, согласно которому отдельная отрасль права, в частности транспортного, является совокупностью теоретических понятий, не является, на наш взгляд, взвешенным.

С точки зрения ученых в области транспортного права, оно имеет собственную специфику, обусловленную перенасыщением регулирования общественных отношений в сфере транспорта нормами с техническим содержанием; его мощной видовой характеристикой, где каждый из видов транспорта способен самостоятельно выполнить все задачи, которые встанут перед ним в соответствующей области транспортной деятельности; активным проникновением в транспортную



сферу социальных, имущественных, трудовых, организационных и многих других отношений [30, с. 15]. Также отмечается, что транспортные отношения возникают в сфере обеспечения процесса перевозок; в их составе обязательно участвует транспортный орган или уполномоченное должностное лицо, представляющее этот орган; органическая связь осуществления цели перевозки пассажиров, грузов, почты, багажа, предоставлению иных транспортных услуг с результатами сознательной, целенаправленной деятельности соответствующих транспортных органов и др. [28, с. 12]. Действительно, транспортное право как социальная отрасль имеет определенную специфику – хотя бы и ту, что вытекает из дифференциации перевозок в зависимости от вида транспорта, автомобильности в частности. Также важную роль играют объекты перевозки (имеем в виду перевозку груза, пассажиров, почты и прочее).

В юриспруденции под предметом права понимают круг общественных отношений, которые регулируются нормами этой отрасли или на которые действие этих норм направлено [6, с. 50]. Учитывая это, заметим, что в доктрине транспортного права предметом правового регулирования этой отрасли являются общественные отношения, которые возникают между транспортными предприятиями и клиентами в связи с использованием путей сообщения и транспортными средствами, а также отношения между транспортными предприятиями при осуществлении процесса перевозок, услуг [28, с. 11]; это общественные отношения, возникающие между субъектами транспортного права (органами управления, транспортной деятельностью, транспортными организациями и потребителями транспортных услуг) в связи с организацией и осуществлением процесса перевозки пассажиров, багажа грузов и почты различными видами транспорта, а также пользование путями сообщения [28, с. 15].

Анализ приведенных определений предмета транспортного права свидетельствует о наличии различных по правовому положению субъектов этой сферы, в частности это органы управления, субъекты хозяйствования и пользователи. Во-первых, считаем, что такое состояние взаимоотношений между

участниками транспортных отношений является элементом конформизма советского права. Имеем в виду то, что благодаря административно-командной системе функционирования всех отраслей этих отношений осуществлялось с позиции соответствующих полномочий административных органов: от стадии выпуска автомобильной продукции до стадии потребления услуг данной сферы населением и юридическими лицами. Во-вторых, не совсем понятным является определение таких участников транспортных отношений, как «пользователи». Такой подход считаем некорректным намеком на вещные права, который искажает адекватное восприятие предмета правового регулирования транспортных правоотношений, ведь в них принимают участие не только пользователи, но и владельцы (например, транспортных средств). В-третьих, в предложенных определениях предмета транспортного права фигурирует своего рода «связь» между субъектами транспортных перевозок и путями-сообщениями. Поэтому исследователи транспортного права отмечают, что правоотношения, связанные с обеспечением дорожного движения, организацией дорожного движения, характеризуют транспортное право как подотрасль финансового права, часть административного права или подотрасль административного права вообще [30, с. 10]. Но ведь отношения по использованию автомобильных дорог служат объективным условием их существования, однако, по нашему мнению, не составляют предмет отрасли права.

Предмет гражданского права составляют гражданские отношения, определенные в ч. 1 ст. 1 ГК Украины как личные неимущественные и имущественные. Этим легальным определением предмета гражданского права в настоящее время урегулировано большинство общественных отношений. Теоретики небезосновательно его трактуют более широко. Так, Р.Б. Сивой отмечает, что гражданскими правоотношениями являются неимущественные и имущественные отношения, основанные на формально-юридическом равенстве их участников [21, с. 12]. Рациональность такого подхода очевидна, ведь сфера неимущественных отношений, урегулированная гражданским правом, не всегда касается отдельного участника граж-

данских правоотношений лично, но и группы таких. Так, в проекции на это исследование в качестве примера можем привести отношения по возмещению морального (неимущественного) вреда группе физических лиц, которые пострадали вследствие ДТП.

Система гражданского права имеет такую же систематизированную совокупность элементов, которую имеет система национального права вообще. В ее состав входят гражданско-правовые нормы, институты, подотрасли и т. п. [32, с. 52]. Поэтому предметом гражданского права в настоящее время урегулирован ряд самостоятельных правоотношений, которые вошли в него как отдельные элементы. Имеем в виду институты права собственности, договоров и сделок, внедоговорных обязательств и т. д. На наш взгляд, институт транспортных перевозок и его субинститут перевозок пассажиров автомобильным транспортом не являются исключением. Так, институт юридической ответственности в сфере транспортных отношений имеет гражданско-правовые основы, правовое положение их участников характеризуется с позиции гражданского права. Важнейшим аргументом является то, что договорная основа в составе этих отношений является гражданско-правовой, выраженной в заключении сторонами договоров о предоставлении услуг, подряда и т. п.

Как видим, предмет гражданского права «поглощает» предмет транспортного права в сфере исследуемых отношений, является универсальным и перспективным относительно их правового регулирования. Очевидно, этому способствует такое свойство предмета гражданского права, как «открытость», что отмечает Р.А. Майданик [12, с. 21]. Согласно позиции И.О. Стрельниковой, предметом транспортного права является комплекс преимущественно гражданско-правовых, но разнородных по своей правовой природе общественных отношений, возникающих по поводу деятельности транспорта [27, с. 11].

Метод конкретной отрасли права обычно определяют как систему приемов и способов ее познания. В правовой доктрине отмечается, что основными элементами метода правового регулирования является правосубъектность участников правоотношения, что определяется специфическим характером



взаимосвязей прав и обязанностей его участников; целостность юридических фактов, с которыми связано возникновение правоотношения; характер прав и обязанностей субъектов правоотношения, который определяется положением субъектов по отношению друг к другу (равенство сторон, субординация); способ защиты прав и ответственность за невыполнение обязанностей субъектами правоотношения (санкции и процедуры их применения) [9, с. 159].

Учитывая этот перечень элементов метода отрасли права, считаем, что, в отличие от гражданского права, для транспортного права категория «правосубъектность» не является характерной. В рамках транспортного права превалирует административное регулирование (управление) этой сферой, что вытекает из содержания ст. ст. 3, 4, 7 Закона Украины «О транспорте» [17], которые устанавливают основы государственного управления в этой области, перечень контролирующих органов, системы тарификации и платежей на транспорте и др. Подобные аспекты также учтены положениями Закона Украины «Об автомобильном транспорте» [18] (ст. ст. 5–10 и др.). Между участниками транспортных отношений установлена связь на основе субординации. Свидетельством этому является то, что ст. 12 Закона Украины «О транспорте» имеет название «Обязанности и права», соответственно, ее содержание предусматривает больший перечень обязанностей транспортных предприятий, чем прав. Положения Закона Украины «Об автомобильном транспорте» в разделах 4 и 6 вообще регламентируют как участников персонал и автомобильных перевозчиков, представить правовую связь между которыми достаточно тяжело, учитывая неопределенность на легальном уровне понятия «персонал».

Учитывая вышесказанное, представляется вполне справедливым замечание ученых в области транспортного права касательно того, что транспортному праву Украины более присущ административно-правовой метод, хотя и при сочетании в некоторых случаях решений и запретов, услуг [28, с. 15].

В соответствии с позицией Ч.Н. Азимова метод гражданского права является способом воздействия гражданско-правовых норм на общественные отношения, которые ими регулируются [1, с. 149].

По мнению Р.Б. Сивого, основным признаком метода гражданско-правового регулирования является формально-юридическое равенство участников гражданских правоотношений [21, с. 11]. Такого мнения придерживается Р.А. Майданик, хотя и относительно предмета гражданского права [12, с. 20].

Следовательно, отраслью гражданского права охвачена большая часть отношений по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, поскольку круг участников, участвующих в них шире (физические лица-пассажиры и юридические лица-перевозчики, система «вспомогательных» субъектов в виде автостанций, станций технического обслуживания, автомобильных стоянок и др.). Публично-правовая сфера транспортного права предусматривает лишь правовое регулирование отношений по перевозкам пассажиров между транспортными организациями и административно-контролирующими органами с целью обеспечения надлежащего качества перевозок. Подобный подход прослеживается и в отношениях по перевозке пассажиров на такси. Так, А.М. Нечипуренко отмечает, что особенностью правового регулирования этих отношений является частноправовой характер в условиях рыночной экономики, а публично-правовые элементы являются допустимыми только с целью обеспечения безопасности пассажиров [16, с. 5].

Выводы. С учетом изложенного представляется возможным констатировать, что отношения по перевозке пассажиров автомобильным транспортом являются отдельным правовым субинститутом института транспортных перевозок в рамках гражданского права.

Анализ предмета и метода отрасли транспортного права в сравнении с гражданско-правовыми свидетельствует о том, что ее нормы на переходном этапе становления государства имели определенную автономность. Можем даже согласиться с определением отдельных элементов общих транспортных отношений как самостоятельных. Однако считаем, что это не даст положительных результатов в перспективе, ведь, как справедливо отмечает Н.С. Кузнецова, через реанимацию двух основных институтов гражданского права, частной собственности и договора, круг отношений, которые подпадают под

действие гражданско-правовых норм, значительно расширился [10, с. 13].

Одновременно с этим пример с исследуемыми отношениями показывает, что в условиях усложнения гражданских отношений, изменения их ментального и темпорального значения, определение места конкретного института или субинститута в пределах гражданских отношений становится тяжелым при условии привлечения классических критериев (предмета и метода правового регулирования). Это объясняется тем, что бифасальная модель предмета гражданского права [34] не способствует однозначному отнесению конкретных отношений к подсистеме частного права, которая охватывает отрасль гражданского права. Примером в этом случае могут служить обширные дискуссии по поводу тематики юридических лиц, отдельных договорных отношений и т. п. между цивилистами и учеными-хозяйственниками [8; 14].

Традиционное использование собственно метода правового регулирования гражданских отношений при проведении подобных исследований, на наш взгляд, также является бесперспективным. Как отмечает В.М. Сырых, метод правовой науки является не просто совокупностью, суммой методов конкретных наук, а родовым понятием, которое используется для определения основанной на диалектически-материалистическом методе системы общих, специальных и частных методов [22, с. 9–10]. Значит, только применение конкретного метода или их системы к определенным правоотношениям будет способствовать их углубленному изучению и определению их места в системе гражданского права и системе права вообще. Представляется, что отношения по перевозке пассажиров автомобильным транспортом не составляют исключения.

Поиск такого метода (системы методов) и составляет перспективу дальнейших исследований.

Список использованной литературы:

1. Азимов Ч. Про предмет і метод цивільного права / Ч.Н. Азімов // Вісник академії правових наук України. – 1999. – № 1 (16). – С. 153–151.
2. Азимов Ч. Поняття і зміст приватного права / Ч. Азімов // Вісник



Академії правових наук України. – 1998. – № 3. – С. 50–58.

3. Войтович С. О делении международного права на публичное и частное / Войтович С. // Український часопис міжнародного права. – 2002. – № 3. – С. 67–69.

4. Большая Советская Энциклопедия: в 30 т. / гл. ред. А.М. Прохоров. – Изд. 3-е. – М.: Советская энциклопедия. – Т. 10: Ира – Италики. – 1972. – 592 с.

5. Большой юридический словарь / Под ред. проф. А.Я. Сухарева. – 3-е изд., доп. и перераб. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 858 с.

6. Васьюковский Е.В. Учебник гражданского права / Е.В. Васьюковский. – М.: Статут, 2003. – 382 с.

7. Гетьманцев Д. Місце правового регулювання відносин у сфері грального бізнесу в системі права України / Д. Гетьманцев / Підприємство, господарство і право. – 2008. – № 11. – С. 157–161.

8. Кочин В.В. Види юридичних осіб та їх співвідношення з видами господарської діяльності / В.В. Кочин [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ndippp.gov.ua/D0%B2%D0%B8%D0%B4%D0%B8%D1>.

9. Крупчан О. Методологія приватного та публічного законодавства / О. Крупчан // Урядовий кур'єр. – 2003. – № 9. – С. 16.

10. Кузнєцова Н. Основні методологічні засади сучасного цивільного права України / Н. Кузнєцова // Право України. – 2009. – № 8. – С. 12–14.

11. Лотюк О. Особливості окремих інститутів конституційного права / О. Лотюк // Підприємство, господарство і право. – 2008. – № 9. – С. 21–23.

12. Майданик Р. Цивільні відносини: поняття та види / Р. Майданик // Право України. – 2009. – № 8. – С. 20–27.

13. Мандрика Л.М. Право власності політичних партій в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Л.М. Мандрика. – Харків, 2005. – 18 с.

14. Мілаш В. Правове регулювання договірних відносин із надання послуг за сучасних ринкових умов / В.С. Мілаш // Вісник Націо-

нальної академії правових наук України. – 2013. – № 2. – С. 174–184.

15. Назімок Н. Інститут банкрутства фізичних осіб: перспективи законодавчого врегулювання в Україні та зарубіжний досвід / Наталія Назімок // Підприємство, господарство і право. – 2008. – № 10. – С. 47–50.

16. Нечипуренко О.М. Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів таксі: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О.М. Нечипуренко. – О., 2008. – 20 с.

17. Про транспорт: Закон України від 10.10.94 р. № 232/94-ВР станом на 23.12.2015 р. / Офіційний сайт Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0>

18. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III станом на 23.12.2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=1&nreg=2344-14>

19. Селіванов В. Розмежування і взаємодія публічного і приватного права в системі права України / В. Селіванов // Право України. – 1996. – № 12. – С. 30–33, 48.

20. Сивий Р.Б. Приватне право і публічне право: до питання про критерії розмежування / Р.Б. Сивий // Бюлетень Міністерства юстиції України. – 2005. – № 8 (46). – С. 78–87.

21. Сивий Р.Б. Приватне право в системі права України: поняття, критерії виокремлення, структура: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.01 «Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових учень» / Р.Б. Сивий. – Львів, 2006. – 16 с.

22. Сырых В.М. Метод правовой науки (основные элементы, структура) / Сырых В.М. – М.: Юрид. лит. 1980. – 176 с.

23. Соловйов О.М. Право власності професійних спілок України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О.М. Соловйов. – Харків, 2002. – 19 с.

24. Скакун О.Ф. Теория государства и права (энциклопедический курс):

[учебник] / О. Ф. Скакун. – Харьков: Эспада, 2005. – 840 с.

25. Скакун О.Ф. Теорія права і держави: [підручник] / О. Ф. Скакун. – 2-ге видання. – К.: Алеута; ЦУЛ, 2011. – 520 с.

26. Смирнов А.М. Транспортне право: курс лекцій / А.М. Смирнов, О.В. Клещенко. – Донецьк: ДЮІ, 2006. – 300 с.

27. Стрельникова И.А. Понятие и место транспортного права в системе права России: автореф. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; семейное право; гражданский процесс; международное частное право» / И.А. Стрельникова. – М., 2009. – 32 с.

28. Транспортне право України: [навч. посіб.] / [Е.Ф. Демський, В.К. Іжевський та ін.]; за заг. ред. В.К. Іжевського, Е.Ф. Демського. – К.: Атака, 2008. – 292 с.

29. Транспортне право України: [підруч.] / [В.К. Гіжевський, Е.Ф. Демський, А.В. Мілашевич]. – К.: Атака, 2010. – 200 с.

30. Транспортне право України: [підруч. для студ. вищ. навч. закл.] / [М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишневецька та ін.]; за ред. М.Л. Шелухіна. – К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. – 896 с.

31. Шемонаєв В.Ю. Загальна аварія (цивілістичний аспект): автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / В.Ю. Шемонаєв. – К., 2003. – 18 с.

32. Цивільне право України: у 2 томах. – Том 1: [підручник] / за ред. д-ра юрид. наук, проф. Є.О. Харитонова, канд. юрид. наук Н.Ю. Голубевої. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2008. – 832 с.

33. Цивільне право України: курс лекцій: у 6 томах. – Т.1. – 2-е вид., виправ. та доп. / [Р.Б. Шишка (кер. авт. кол.), О.Л. Зайцев, Є.О. Мічурін та ін.]; за ред. Р.Б. Шишки та В.А. Кройтора. – Харків: Эспада, 2008 – 680 с.

34. Шишка О.Р. Інструментарій механізму правового регулювання цивільних відносин в предметі цивільного права / О.Р. Шишка // Проблеми здійснення суб'єктивних прав: матеріали круглого столу (14–15 березня 2015 р.). – Харків: ХНУВС, 2015. – С. 87–94.