



ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ
ІІІ МІЖНАРОДНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

«ПРИВАТНО-ПРАВОВІ ТА ПУБЛІЧНО-ПРАВОВІ
ВІДНОСИНИ: ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ»

06 жовтня 2023 рік



м. Кропивницький

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

**«ПРИВАТНО-ПРАВОВІ ТА ПУБЛІЧНО-ПРАВОВІ ВІДНОСИНИ:
ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ»**

**ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ
ІІІ МІЖНАРОДНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ**

06 жовтня 2023 року

м. Кропивницький

УДК: 34:342.78 (477) (082)
П 75

*Рекомендовано до друку рішенням Вченої
ради Донецького державного університету
внутрішніх справ, протокол №4
від 25 жовтня 2023 року*

Редакційна колегія:

голова редакційної колегії - декан факультету № 4 БУГА Володимир
заступник голови редакційної колегії - завідувач кафедри цивільного,
трудового права та права соціального забезпечення факультету
№ 4 КОЛЄСНИК Тетяна

члени редакційної колегії:

завідувач кафедри господарсько-правових дисциплін та економічної
безпеки факультету № 4 ВАСИЛЬЄВ Сергій;

завідувач кафедри державно-правових дисциплін та публічного
управління факультету № 4 ОЗЕРНА Ірина;

доцент кафедри цивільного, трудового права та права соціального
забезпечення факультету № 4 БОНДАРЕНКО Ольга;

доцент кафедри господарсько-правових дисциплін та економічної безпеки
факультету № 4 КАДАЛА Віталій.

**Приватно-правові та публічно-правові відносини: проблеми теорії та
практики:** збірник матеріалів III Міжнародної конференції (м. Кропивницький,
06 жовтня 2023 року). Кропивницький: ДонДУВС, 2023. 460 с.

Збірник містить тези доповідей учасників III Міжнародної конференції
«Приватно-правові та публічно-правові відносини: проблеми теорії та
практики», яка відбулася 06 жовтня 2023 року на базі Донецького державного
університету внутрішніх справ.

Збірник розраховано на наукових та науково-педагогічних працівників
закладів освіти й наукових установ, здобувачів вищої освіти юридичного і
правоохоронного напрямів, а також на тих, хто цікавиться питаннями
забезпечення публічної безпеки і порядку; застосування кримінального,
адміністративного та трудового законодавства; законодавчого регулювання
військових і територіальних формувань, реалізації прав людини у діяльності
правоохоронних органів.

Матеріали збірника опубліковані в авторській редакції.

УДК: 34:342.78 (477) (082)

©Донецький державний університет внутрішніх справ, 2023
© автори тез доповідей, 2023

Список використаних джерел:

1. Конституція України від 28.06.1996 р. Документ 254к/96- станом на 20.08.2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text> (дата звернення: 10.09.2023).

2. Биканова А. В. Соціальна цінність права: проблеми та перспективи. *Вісник Донецького університету. Серія В. Економіка і право*. 2010. № 1. С 363 – 367.

СВІТЛИЧНИЙ Денис

аспірант Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова НАН України»

ІСТОРИЧНЕ ПОЄДНАННЯ ПРИВАТНО-ПРАВОВИХ ТА ПУБЛІЧНО-ПРАВОВИХ ІНТЕРЕСІВ У ЧАСИ ФОРМУВАННЯ ОСНОВ СТРАХУВАННЯ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

І транспорт, і інститут страхування з'явилися і стали надбанням людства багато тисячоліть тому. Зараз складно сказати, що із них з'явилося раніше. Можливо транспорт, оскільки людина завжди мала потребу у перевезенні себе та інших людей, а також вантажів. А можливо страхування, оскільки ризики втрати чи пошкодження майна, втрати здоров'я чи загибелі були й залишаються актуальними у будь-які часи. Будемо вважати, що через технічні, технологічні, економічні та організаційні особливості транспорт з'явився раніше. З появою страхування спочатку транспорт існував окремо від нього. Пізніше їх діяльність почала поєднуватися. Серед видів транспорту чи не найстарішими були гужовий та водний, який поділявся на морський і річковий, транспорт. Невипадково усі великі прадавні цивілізації формувалися навколо потужних річкових артерій, в яких річки серед інших надважливих функцій виконували і функцію шляхів сполучення. Завдяки річковим шляхам Київська Русь мала торгові й цивілізаційні зв'язки із Візантією та Скандинавією. Взагалі поява і розквіт Київської Русі зобов'язані річковим шляхам із Скандинавії до Візантії.

Так само у найдавніші часи сформувалися перші засади страхування. У праві Давнього Риму страхування здійснювалося у межах певних соціальних груп або підприємницьких об'єднань. Страхування було запроваджено для мінімізації наслідків нещасного випадку у сфері цивільно-правових відносин та у сфері підприємництва. Особливості давньоримського страхування, наприклад, цільове використання страхових платежів, регулярність внесків, наявність застережень щодо суб'єктів та причин настання страхового випадку та ін. збереглися до сьогодні. Крім цього отримувачем страхових платежів та страхових виплат міг бути лише спадкоємець за заповітом.

Таким чином, уже з античних часів з'явився не лише поділ права на приватне та публічне (на сьогодні можемо вказати на неточність такого поділу, оскільки виділяються приватні та публічні інтереси, яких у кожній галузі права велика кількість, і не існує жодної галузі права, в якій були б присутні лише приватні або виключно публічні інтереси), на що вказувалося у дослідженнях

українських вчених, зокрема таких, як: О.А. Банчук [1], І.В. Венедіктова [2], О.М. Вінник [3], В.М. Гайворонський [4], Б.В. Дерев'янка [5; 6], Л.М. Добробог [7], О.Р. Зельдіна [8], І.Ф. Коваль [9], О.Д. Крупчан [10], В.К. Мамутов [11; 12], О.І. Миколенко [13] та ін. Крім поділу права на приватне і публічне у часи Давнього Риму було проведено поділ страхування на взаємне (спільне) та страхування на основі регулярних внесків.

У середньовічній Європі посилювався розвиток ремісництва і торгівлі, у містах почали з'являтися об'єднання ремісників – цехи, а також об'єднання купців – гільдії. Вони стали монополістами у міжнародній морській торгівлі, а цехи будівельників і власників човнів – монополістами водних шляхів по Рейну і Дунаю. На зміну грецьким морським і торговим містам – центрам ремесла і морської торгівлі стародавнього світу прийшли центри світової торгівлі раннього середньовіччя – міста на території сучасної Італії – Генуя, Венеція, Піза, Амалфі, Ганза та ін., а пізніше – міста Іспанії та Португалії. У період Великих географічних відкриттів відбувається розвиток Іспанії, Португалії, а пізніше – Франції та Англії, в яких створюються великі купецькі компанії, що мають у власності переважну більшість тогочасних кораблів і монополізують морську торгівлю. Поступово розпочався перехід багатьох компаній виключно до надання послуг з перевезення чужих вантажів і вже у XV-XVI століттях більшість судновласників та їх об'єднань спеціалізувалася виключно на перевезеннях, а транспорт як такий виділявся в самостійну галузь суспільного виробництва [14, с. 26]. Зрозуміло, що таку розвинену сферу обслуговувала велика кількість підприємств інфраструктури, до яких належали і нововиниклі страхові компанії. На відміну від транспортного страхування в античну епоху середньовічні компанії надавали більшу кількість послуг, чіткіше визначали страхові випадки, перелік яких було значно збільшено. Проте і перелік підстав для відмови у страховій виплаті було збільшено. Зокрема недбале ставлення до охорони та захисту майна позбавляло постраждалого від отримання страхового відшкодування. У середньовічну епоху остаточно було розділено страхування на майнове та особистісне. Перше стосувалося страхування майна вантажовідправників на випадок псування, пограбування, стихійного лиха, банкрутства перевізника тощо; друге – страхування життя та здоров'я особи.

У середньовічних українських землях розвиток страхової діяльності у сфері транспорту відбувався досить повільно. Можливо тут негативний вплив чинили постійні набіги численних кочових народів і племен, які були постійними сусідами. У Київській Русі забезпечення прав перевізника або власника майна зводилося до передачі знайденого або конфіскованого у злодіїв майна на відповідальне зберігання князю, який проводив пошук власника та повертав йому це майно. На той час це було дуже прогресивне правило. Однак страхування у схожому на сучасний вигляді було майже відсутнє до появи у XIII-XIV століттях нового специфічного виду торгових підприємств – чумаків. Вони здійснювали перевезення різних товарів та торгівлю ними всією територією України і далеко за її межами аж до появи у XIX столітті залізничного транспорту. У громадах чумаків застосовувалося спільне страхування, коли зусиллями усієї громади окремому її члену відшкодовувалися збитки від загибелі

чи поломки візка, смерті вола, втрати вантажу тощо. На початкових етапах не існувало попередньої сплати регулярних внесків на створення і поповнення резервного фонду, проте усі члени чумацької громади справно виконували зобов'язання щодо відшкодування збитків постраждалому. Пізніше з'явилися попередні регулярні внески. Причому вони розділялися на дві частини. Одна залишалася на батьківщині громади і використовувалася за призначенням у випадку загибелі чумака у дорозі – надавалася членам сім'ї загиблого. Друга «мандрувала» разом із чумаками і використовувалася постраждалими у дорозі для усунення перешкод, завданих збитками.

Взагалі наявність чумацької, гільдійської, цехової каси, покликаної мінімізувати збитки від пожеж, катастроф, нападів злодіїв була характерною ознакою середньовічного страхування. Це одна із перших форм утворення на українських землях страхового фонду транспортних організацій. Таку форму страхування можна віднести скоріше до спільного страхування, аніж до комерційного, здійснюваного професійними страховиками. Ця форма страхування у сфері транспортної діяльності не була історично першою на українських землях. Проте вона була найпоширенішою і перспективною для свого часу. У цій формі страхування ризиків, пов'язаних із торговельно-транспортною діяльністю дрібного українського купецтва – чумацтва, гнучко переплелися приватні і публічні інтереси. І саме ця форма страхування вчинила вплив на традиції розвитку не лише страхової діяльності, але і кооперативного духу з усіма його формами і проявами в українських землях наступні кілька століть після припинення торгової діяльності чумаками та їх перевтілення у промисловців, купців і банкірів вищого ступеня економічного розвитку. І безумовно, страхування майна, життя і здоров'я, відповідальності на транспорті не лишилося осторонь.

Список використаних джерел:

1. Банчук О. Підстави розмежування публічного та приватного права в Україні. Публічне право. 2011. № 2. С. 143–151.
2. Венедіктова І.В. Роль інтересу в поділі права на приватне і публічне. Університетські наукові записки. 2011. № 3(39). С. 61–68.
3. Вінник О.М. Публічні та приватні інтереси в господарських товариствах: проблеми правового забезпечення: монографія. Київ : Атіка, 2003. 352 с.
4. Гайворонський В. Цивільне законодавство: від «нічого приватного» до «нічого публічного»? Вісник Академії правових наук України. 1997. № 4 (11). С. 91–100.
5. Деревянко Б. Міркування про необхідність запровадження концепції розвитку «приватного права» та визначення її назви і змісту. Підприємництво, господарство і право. 2020. № 4. С. 245–250. URL: <https://repository.ndippp.gov.ua/handle/765432198/263>
6. Деревянко Б.В. Про застарілість і неточність поділу права на приватне і публічне. Традиції та інновації розвитку приватного права в Україні: освітній вимір: матеріали ІХ Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Полтава,

5 червня 2020 р.). Полтава: ПУЕТ, 2020. С. 58–62. URL: <https://repository.ndippp.gov.ua/handle/765432198/515>

7. Добробог Л.М. Публічне і приватне право: проблеми розмежування. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. 2015. № 2. С. 91–98.

8. Зельдина Е.Р. Обеспечение публичных и частных интересов специальным режимом хозяйствования. Підприємництво, господарство і право. 2004. № 2. С. 37–41.

9. Коваль І.Ф. Види та взаємодія приватних і публічних інтересів у сфері промислової власності. Університетські наукові записки. 2012. № 4(44). С. 110–118.

10. Крупчан О.Д. Приватно-правові та публічно-правові засади регулювання підприємницьких відносин. Приватне право і підприємництво. 2013. Вип. 12. С. 5–8.

11. Мамутов В.К. Сближение современных систем правового регулирования хозяйственной деятельности. Государство и право. 1996. № 8. С. 43–51.

12. Мамутов В.К. До питання про поняття приватного права. Вісник Академії правових наук України. 1999. № 2. С. 58–61.

13. Миколенко О.І. Поділ національного права на публічне і приватне право та його теоретичне і практичне значення. Правова держава. 2016. № 23. С. 58–64.

14. Шелухін М.Л. Транспортне право України. Академічний курс: підручник. За ред. М.Л. Шелухіна. К.: Ін Юре, 2008. 896 с.

СКЛЯР Аліна

магістрантка 2 курсу магістратури

Донецького державного університету внутрішніх справ

Науковий керівник:

ВАСИЛЬЄВ Сергій

кандидат юридичних наук, доцент

ГІБРИДНІСТЬ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Правова доктрина визначає правове регулювання як здійснюване з допомогою норм позитивного правничий та інших правових засобів вплив на суспільні відносини з метою їх упорядкування.

Відштовхуючись від цього визначення, можна виділити п'ять основних ознак правового регулювання: (1) це одне із видів соціального регулювання, тобто регулювання, що існує в суспільстві та пов'язане з упорядкуванням суспільних відносин; (2) це в основі свого державне регулювання, оскільки позитивне право встановлюється чи санкціонується державою і, отже, є державним регулятором суспільних відносин; (3) це певний вплив на суспільні відносини; (4) це вплив на суспільні відносини, який здійснюється за допомогою норм позитивного права та інших правових засобів; (5) це такий вплив на