



УДК 347.44:656

<https://doi.org/10.32703/2663-6352/2025-2-18-175-182><https://orcid.org/0000-0003-2627-8871>**Добкіна Катерина Робертівна**

Доктор юридичних наук, професор,
Заступник директора Навчально-наукового інституту
управління, технологій та правових наук
Національного транспортного університету

<https://orcid.org/0009-0009-6859-1103>**Радченко Максим Миколайович**

аспірант спеціальності 081 Право
Навчально-наукового інституту управління,
технологій та правових наук
Національного транспортного університету

МЕХАНІЗМ КОНТРОЛЮ ЗА ДОГОВІРНОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ НА ТРАНСПОРТІ: ОРГАНІЗАЦІЙНО - ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Анотація. Статтю присвячено науково-правовому дослідженню організації механізму контролю за договірною діяльністю у сфері транспорту в умовах трансформації національної правової системи та утвердження цивілістичної моделі регулювання договірних зобов'язань. Автором обґрунтовується теза про те, що контроль за виконанням транспортних договорів є достатньо складним правовим явищем, яке формується на перетині приватноправових засад свободи договору, добросовісності та обов'язковості зобов'язань і публічно-правових інструментів державного регулювання, зумовлених соціальною значущістю транспортної діяльності.

У межах дослідження проаналізовано положення чинного цивільного законодавства України та спеціальних нормативно-правових актів у сфері транспорту крізь призму принципів правової визначеності, пропорційності та балансу приватних і публічних інтересів. Особливу увагу автора приділено практиці Європейського суду з прав людини (далі – ЄСПЛ) щодо допустимих меж втручання держави у майнові та договірні правовідносини, а також її значенню для формування ефективних механізмів контролю за виконанням транспортних зобов'язань. На основі критичного осмислення доктринальних підходів вітчизняних і зарубіжних учених доведено, що зведення контролю виключно до адміністративного нагляду або, навпаки, до договірного саморегулювання сторін не відповідає сучасним викликам функціонування транспортного ринку.

З урахуванням європейського досвіду та римсько-правових засад договірного права обґрунтовано доцільність формування багаторівневої моделі контролю за договірною діяльністю у сфері транспорту, здатної забезпечити стабільність транспортних правовідносин, необхідний та ефективний захист прав їх учасників і передбачуваність правового регулювання. Автором сформульовано пропозиції щодо вдосконалення національного законодавства, що мають на меті підвищення ефективності контролю за виконанням транспортних договорів та наближення правозастосовної практики України до європейських стандартів.

Ключові слова: договірна діяльність; транспорт; контроль; транспортні договори; цивільне право; публічний інтерес; ЄСПЛ; добросовісність; правова визначеність.

Abstract. *The article is devoted to scientific and legal research on the organization of a mechanism for controlling contractual activities in the field of transport in the context of the transformation of the national legal system and the establishment of a civil law model for regulating contractual obligations. The author substantiates the thesis that control over the performance of transport contracts is a rather complex legal phenomenon, which is formed at the intersection of private law principles of freedom of contract, good faith, and binding obligations, and public law instruments of state regulation, determined by the social significance of transport activities.*

The study analyzes the provisions of the current civil legislation of Ukraine and special regulatory acts in the field of transport through the prism of the principles of legal certainty, proportionality, and balance of private and public interests. The author pays particular attention to the practice of the European Court of Human Rights (hereinafter – the ECHR) regarding the permissible limits of state interference in property and contractual legal relations, as well as its significance for the formation of effective mechanisms for monitoring the fulfillment of transport obligations. Based on a critical analysis of the doctrinal approaches of domestic and foreign scholars, it is proven that reducing control exclusively to administrative supervision or, conversely, to contractual self-regulation of the parties does not meet the modern challenges of the functioning of the transport market.

Taking into account European experience and the Roman law principles of contract law, the author substantiates the expediency of forming a multi-level model of control over contractual activities in the field of transport, capable of ensuring the stability of transport legal relations, the necessary and effective protection of the rights of their participants, and the predictability of legal regulation. The author has formulated proposals for improving national legislation with the aim of increasing the effectiveness of control over the performance of transport contracts and bringing Ukraine's law enforcement practice closer to European standards.

Key words: *contractual activity; transport; control; transport contracts; civil law; public interest; ECHR; good faith; legal certainty.*

Постановка проблеми. У сучасних реаліях значної трансформації національної правової системи та системи транспортного господарювання постає принципово важлива проблема забезпечення результативного організаційно-правового механізму контролю за договірною діяльністю у сфері транспорту, що зберігає не лише формальну відповідність цивілістичним нормам, але й реально сприяє захисту суспільно значущих інтересів учасників транспортних правовідносин. Певна суперечливість окресленого питання виявляється, перш за все, у розбіжностях між нормативно закріпленими принципами свободи договору та імперативними вимогами до якості та безпеки транспортних послуг, що зумовлює виникнення правових колізій та породжує інституційні суперечності в практиці застосування норм цивільного, адміністративного та спеціального законодавства у сфері транспорту.

Разом з тим, актуальність наведеної проблематики посилюється об'єктивними соціально-економічними викликами, які стоять перед транспортним сектором України. Зокрема, за даними Державної служби статистики, діяльність підприємств наземного транспорту характеризується широким спектром операційних показників, в тому числі з обсягом перевезених вантажів та пасажирів, вантажообігом і пасажирообігом, які є критеріями функціонального стану транспортного ринку та його спроможності забезпечувати сталий рух товарних і соціальних потоків (обсяг статистичного спостереження охоплює наземний, залізничний та міський електричний транспорт) [1]. Слід звернути увагу, що незважаючи на наявність значного масиву статистичних даних, які свідчать про інтенсивність транспортної діяльності, зберігається певна невизначеність у правовому забезпеченні договірних відносин, особливо у частині договорів перевезення, де на практиці фіксуються численні випадки

невиконання умов договорів, дефіцит механізмів їх правозахисту та недостатня ефективність юридичного контролю над виконанням основних договірних зобов'язань.

Принагідно зауважимо, що крім традиційних правовідносин у сфері перевезень, сучасний розвиток транспортного ринку зумовлює появу нових форм договірних конструкцій, зокрема пов'язаних з діяльністю транспортних агрегаторів, що висуває додаткові вимоги до нормативної визначеності правової регламентації таких відносин та відповідних інструментів контролю [2, с. 29]. Доцільно наголосити, що неефективність правового контролю в даному аспекті проявляється, серед іншого, у відсутності чітко визначених процедур забезпечення виконання зобов'язань у разі порушення договірних умов, недостатній юридичній визначеності порядку захисту прав споживачів транспортних послуг та неврегульованості режимів відповідальності сторін, що, у свою чергу, посилює ризики дискримінації однієї зі сторін договірних правовідносин.

Інституційний вимір проблеми доповнюється тим, що відсутність відповідного правового механізму контролю веде до порушення рівноваги в реалізації державної політики у сфері транспорту, де пріоритети безпеки, ефективності та доступності транспортних послуг не завжди знаходять своє нормативне відображення у цивільно-правових стандартах виконання договорів. Очевидна правова невизначеність безпосередньо впливає на стабільність договірних відносин, що підтверджується численними прецедентами з практики транспортних ринків в кейсах, коли неузгодженість договорів та їх положень унеможливило реалізацію договірних прав або необхідний захист прав постраждалої сторони у разі порушень. Означене, безумовно, суперечить загальним засадам цивілістичної доктрини, відповідно до якої договірні відносини повинні бути передбачуваними, стабільними та захищеними (принципи «*pacta sunt servanda*» і «*bona fides*»), а контроль має бути механізмом гарантування цих засад [3].

Метою статті є теоретико-правове осмислення організації механізму контролю за договірною діяльністю у сфері транспорту в умовах сучасної цивілістичної парадигми правового регулювання, а також вироблення науково обґрунтованих підходів до його вдосконалення з урахуванням положень чинного цивільного та спеціального законодавства України у сфері транспорту, практики ЄСПЛ і релевантного зарубіжного досвіду.

Досягнення окресленої мети зумовлює необхідність концептуалізації контролю за договірною діяльністю на транспорті як інтегрованого правового явища, що охоплює цивільно-правові, адміністративно-регуляторні та інституційні елементи, а також визначення меж допустимого втручання держави у сферу договірної автономії з позицій принципів пропорційності, добросовісності та правової передбачуваності. Відтак, мета статті полягає у формуванні цілісного доктринального бачення механізму контролю, здатного забезпечити стабільність договірних транспортних правовідносин і відповідність національної практики європейським стандартам захисту прав людини.

Ступінь опрацювання досліджуваних проблемних питань у національній доктрині представлений наступним чином: О. Антонюк [4], Е. Деркач [5], О. Дзера [6], К. Кім [7], А. Ковальов [7], О. Костенніков [8], І. Міщенко [9], С. Продащук [10], М. Шелухін [4], І. Тетарчук [11] та інші – охоплюють спектр наукових підходів від фундаментальних теоретичних розробок зобов'язального права та цивілістики до досліджень транспортного законодавства й регуляторної політики. Водночас, здійснений аналіз дає можливість простежити, що українська наукова спільнота вирішує вищенаведену проблематику в кількох площинах: 1) доктринальне осмислення ролі договору як регулятивного механізму; 2) нормативно-прикладний аналіз спеціального транспортного законодавства та інституцій нагляду; 3) проблеми захисту прав пасажирів і вантажовласників у межах цивільно-правових процедур і адміністративних наглядових практик. У цілому, важливо підмітити, що національна література пропонує цінну методологічну базу, але відзначається фрагментарність у частині поєднання цивільно-правових і публічно-правових інструментів контролю.

Із зарубіжних авторів варто виділити: П. Біркс [12], К.-П. Бергер [13], К. Канаріс [14], Г. Коллінз [15], Е. Фарнсворт [16], Р. Гуд [17], Е. МакКендрік [18], Р. Циммерман [19]. Праці зазначених вчених формують основні парадигми сучасної теорії зобов'язального права, порівняльно-правових підходів та ідей щодо «добросовісності», «цільового права» та реституції, які є методологічно релевантними для зміни української моделі контролю договірної діяльності на транспорті. Разом з тим, у зарубіжній доктрині помітні два напрями, які переважають у наукових дослідженнях: а) класичне цивілістичне узагальнення, яке дає історичну реконструкцію принципів «*pacta sunt servanda*» і «*bona fides*»; б) англосаксонська та транснаціональна критика і реконструкція контрактної політики, яка пропонує інструменти політики права і практичні рішення для регулювання масових приєднувальних договорів і транскордонних контрактних ризиків.

Попри це, незважаючи на помітний масив досліджень, доцільно виділити аспекти, що залишаються недостатньо розробленими. По-перше, не вистачає цілісних емпіричних досліджень щодо результативності існуючих механізмів контролю в реальних ринкових умовах (беручи до уваги регіональні відмінності та вплив логістичних криз); по-друге, залишаються недопрацьованими правові моделі регулювання цифрових транспортних платформ і агрегаторів (зокрема – їхнє місце у ланцюгу договірних правовідносин, стандарти відповідальності та процедури контролю); по-третє, існує недостатність в дослідженнях інтеграції стандартів ЄСПЛ і практик національного адміністративного нагляду щодо гарантій виконуваності договірних прав у транспорті.

Виклад основного матеріалу. Осмислення організації механізму контролю за договірною діяльністю у сфері транспорту вимагає виходу за межі суто нормативістського підходу та звернення до глибинних засад сучасного приватного права, у межах якого договір постає складним регулятивним інструментом узгодження різноспрямованих інтересів сторін [20, с. 65]. У даному контексті вбачається, що контроль за договірною діяльністю не може тлумачитися виключно як зовнішній адміністративний вплив або сукупність певних контролюючих процедур [21], оскільки його правова природа значно ширша й охоплює як превентивні, так і коригувальні механізми забезпечення належної реалізації зобов'язальних правовідносин (ст. 16¹ Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. №232/94-ВР [22]). Принагідно зауважимо, що транспортний сектор, на відміну від традиційних цивільно-правових сегментів, функціонує в умовах постійної взаємодії приватної автономії та публічного інтересу, що зумовлює особливу інтенсивність правового контролю, який не руйнує, а, навпаки, стабілізує договірну свободу.

В цьому аспекті вагомим методологічним та законодавчим орієнтиром виступає Цивільний кодекс України (далі – ЦК) від 16.01.2003 р. №435-IV [23]. Так, принципи, закріплені у ст. ст. 3, 6, 13 та 627 ЦК України, формують нормативне підґрунтя для розуміння контролю як іманентного елементу договірного процесу, що реалізується через вимоги добросовісності, розумності та справедливості поведінки сторін. Відтак, можемо констатувати, що контроль у сфері транспортних договорів не є зовнішнім щодо договору явищем, а вбудований у саму логіку цивільного зобов'язання як правового зв'язку, орієнтованого на досягнення юридично значущого результату.

У площині спеціального договірного регулювання транспортних послуг важливе значення мають норми ЦК України, присвячені окремим видам зобов'язань, насамперед Главі 64 ЦК України «Перевезення». Так, ст. 908-924 ЦК України закріплюють основні елементи договору перевезення вантажу, пасажирів та багажу, визначаючи його консенсуально-реальний характер, розподіл ризиків між сторонами, а також підвищений стандарт відповідальності перевізника як професійного суб'єкта цивільного обороту [23]. У цьому контексті зауважимо, що імперативність значної частини зазначених норм об'єктивно зумовлена необхідністю захисту слабшої сторони договору та забезпечення стабільності транспортного обігу, що, своєю чергою, формує нормативні межі здійснення договірної автономії.

Особливого значення для організації механізму контролю за договірною діяльністю набувають положення ЦК України, що регламентують належне виконання зобов'язань та наслідки їх порушення. Зокрема, ст. ст. 525, 526, 530 та 610 ЦК України встановлюють вимоги до виконання зобов'язання відповідно до умов договору та вимог закону. Аналогічно, інститути цивільно-правової відповідальності, передбачені ст. ст. 611, 614 та 623 ЦК України [23], виконують не лише компенсаційну, а й превентивно-контрольну функцію, стимулюючи перевізника до належного виконання договірних обов'язків з урахуванням підвищених стандартів професійної обачності («*diligentia quam in suis*»), відомих ще римському праву.

Крім того, у сфері забезпечення транспортних послуг істотну роль відіграють норми ЦК України, що мають на меті врегулювання договірних відносин за участю невизначеного кола осіб, зокрема ст. 633 та ст. 634 ЦК України, які закріплюють правову концепцію публічного договору та договору приєднання [23]. Слід звернути увагу, що в умовах масовості транспортних перевезень саме зазначені положення виступають інструментом нормативного контролю за змістом договірних умов, обмежуючи можливість нав'язування економічно сильнішою стороною несправедливих або дискримінаційних положень. З наведеного вбачається, що цивільне законодавство імпліцитно формує механізм внутрішнього договірної контролю, який функціонує поряд із зовнішніми регуляторними засобами та забезпечує баланс між ефективністю транспортних послуг і захистом прав їх споживачів.

Подальший розвиток наведеної тези зумовлює необхідність звернення до спеціального законодавства, яке конкретизує загальноцивільні імперативи. Зокрема, Закон України «Про транспорт» [22] у зв'язку з Повітряним кодексом України від 19.05.2011 р. №3393-VI [24], Кодексом торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. №176/95-ВР [25] та Статутом залізниць України, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. №457 [26] формує систему нормативних приписів, у межах якої договірні діяльність підпорядковується не лише волі сторін, але й вимогам безпеки, надійності та безперервності транспортного процесу. Аналогічно, контроль за виконанням транспортних договорів реалізується через інститути ліцензування, сертифікації, державного нагляду та стандартизації, які, хоча й мають публічно-правову природу, безпосередньо впливають на зміст і динаміку приватноправових зобов'язань [27].

На доктринальному рівні доцільно звернутися до концепції «регулятивної функції договору», розробленої у працях О. Дзери та Н. Кузнецової, які обґрунтовують ідею договору як самостійного нормативного механізму, здатного встановлювати обов'язкові правила поведінки для його сторін [28]. Важливо наголосити, що означене корелює із положенням ст. 6 ЦК України, яка визнає, що сторони можуть регулювати свої відносини на власний розсуд, якщо це не суперечить імперативним нормам цивільного законодавства [23].

Щодо попередньо наведеної думки авторів, їх підхід видається переконливим у частині індивідуалізованих договірних зв'язків, однак у транспортній сфері він потребує суттєвого коригування з огляду на масовість, стандартизованість та приєднувальний характер більшості транспортних договорів. Саме тут, на нашу думку, проявляється об'єктивна потреба у зовнішньому правовому контролі, який компенсує дефіцит договірної симетрії та запобігає зловживанню економічно сильної сторони. Цю тезу підтверджує і правова доктрина континентальної Європи. Так, К. Ларенц, аналізуючи природу зобов'язальних правовідносин, наголошував, що у сферах, де договір виконує соціально значущу функцію, свобода договору неминуче обмежується вимогами загального блага та захисту слабшої сторони [14].

Аналогічно, у працях Р. фон Ієрінга простежується ідея «цільового права», відповідно до якої правове регулювання має бути спрямоване не лише на формальне дотримання договору, але й на досягнення соціально корисного результату [цит. за 29]. У цьому сенсі контроль за договірною діяльністю на транспорті набуває телеологічного виміру, що має на меті забезпечення безпеки та доступності транспортних послуг.

Особливої концептуальної ваги у досліджуваному контексті набуває практика ЄСПЛ, яка формує наднаціональні стандарти втручання держави у сферу майнових і договірних відносин. Зокрема, у справі «Sovtransavto Holding v. Ukraine» Суд фактично заклав доктрину правової визначеності як найважливішого критерію допустимості державного контролю, підкресливши, що будь-яке втручання має бути передбачуваним і пропорційним легітимній

меті [30]. Більше того, у справі «Broniowski v. Poland» Страсбурзький суд сформулював концепцію позитивних зобов'язань держави щодо створення ефективного нормативного механізму реалізації майнових прав, що у транспортному секторі безпосередньо трансформується у вимогу забезпечення виконуваності транспортних договорів [31]. Відтак, з вищенаведеного випливає, що контроль за договірною діяльністю постає як елемент правозахисної інфраструктури держави.

Принагідно доцільно звернутися і до римсько-правової традиції, яка, попри свою історичну віддаленість, зберігає евристичний потенціал для сучасної правової науки [32, с. 16]. Принцип «*acta sunt servanda*» у поєднанні з категорією «*bona fides*» формує концептуальну рамку [33, с. 69], у межах якої контроль за виконанням договору набуває не репресивного, а охоронного характеру [34, с. 116]. Саме через призму добросовісності легітимізується втручання публічної влади у договірні відносини у випадках, коли формальна свобода договору перетворюється на інструмент порушення прав однієї зі сторін таких правовідносин.

Висновки. Узагальнюючи результати проведеного дослідження, слід констатувати, що механізм контролю за договірною діяльністю у сфері транспорту в сучасних умовах перебуває у стані концептуальної та нормативної фрагментарності, що зумовлено як трансформацією цивілістичної парадигми правового регулювання, так і об'єктивною складністю транспортних правовідносин, які поєднують приватноправові та публічно значущі елементи.

Встановлено, що контроль за виконанням транспортних договорів не може розглядатися виключно як зовнішній адміністративний нагляд або як внутрішній договірний самоконтроль сторін, оскільки його ефективність напряму залежить від здатності правового порядку забезпечити системну взаємодію цивільно-правових, регуляторних та інституційних інструментів.

Доведено, що чинні положення ЦК України, зокрема принципи свободи договору, добросовісності, розумності та обов'язковості виконання зобов'язань, створюють фундаментальні передумови для формування механізму контролю за договірною діяльністю у транспортній сфері, однак самі по собі вони не забезпечують належного рівня захисту прав учасників транспортних правовідносин у випадках масовості, стандартизації та приєднувального характеру договорів. У подібному взаємозв'язку обґрунтовано, що спеціальне законодавство у сфері транспорту має виконувати не допоміжну, а системоутворювальну функцію, конкретизуючи цивільно-правові приписи.

Свою чергою, аналіз практики ЄСПЛ засвідчив, що будь-який механізм контролю за договірною діяльністю у сфері транспорту має відповідати стандартам правової визначеності, пропорційності та передбачуваності, а також не створювати надмірного або свавільного втручання держави у сферу договірної автономії. Відтак, контроль повинен розглядатися як інструмент забезпечення реалізації договірних прав, а не як форма «переважання» публічної влади над приватною ініціативою, що узгоджується як із цивілістичною доктриною, так і з римсько-правовими засадами «*acta sunt servanda*» та «*bona fides*».

У контексті вдосконалення законодавства доцільним видається, по-перше, уточнення в нормативно-правових актах поняття та меж контролю за виконанням транспортних договорів із чітким розмежуванням контрольних, наглядових і санкційних повноважень уповноважених органів. По-друге, обґрунтованою є потреба у закріпленні на законодавчому рівні мінімальних стандартів договірних умов у сфері пасажирських і вантажних перевезень, зокрема щодо відповідальності перевізника, порядку відшкодування шкоди та процедур досудового врегулювання спорів, за аналогією до підходів, закріплених у праві Європейського Союзу [35].

По-третє, зважаючи на стрімкий розвиток цифрових транспортних сервісів та агрегаторів доцільно розглянути можливість запровадження спеціальних норм, які б визначали їх правовий статус у договірних відносинах, обсяг обов'язків щодо інформування користувачів та межі відповідальності, що, у перспективі, надасть можливість усунути наявні прогалини в механізмі контролю за виконанням зобов'язань у таких правовідносинах. І останнє, на чому вважаємо за доцільне зосередити увагу, - це потреба подальшого розвитку

інституту альтернативного вирішення спорів у транспортній сфері, що може бути закріплено шляхом законодавчого сприяння медіаційних та арбітражних процедур як елементу превентивного контролю за договірною дисципліною.

ЛІТЕРАТУРА

1. Діяльність підприємств наземного транспорту. Державна служба статистики України. 2020. URL: https://ukrstat.gov.ua/metaopus/2020/2_03_11_02_2020.htm (дата звернення: 10.12.2025)
2. Омельчук О.С., Бондар П.В. Правова природа договірних відносин перевезення з використанням транспортних агрегаторів. Часопис цивілістики. 2021. Вип. 43. С. 27-35. DOI: <https://doi.org/10.32837/chc.v0i43.440>
3. Чернописька В.З., Капітан О.І. Вплив воєнного стану на виконання цивільно-правових договорів. Аналітично-порівняльне правознавство. 2025. Вип. №6. Ч. 1. С. 99-103. DOI: <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.06.1.15>
4. Шелухін М., Антонюк О., Вишневецька В. Транспортне право України/ підручник за ред. М. Шелухіна. Вид-во: Ін Юре. 2008. 896 с.
5. Деркач Е.М. Правові питання розвитку економічної конкуренції у сфері залізничного транспорту. Економіка та право. 2020. №3. С. 79-90. DOI: <https://doi.org/10.15407/econlaw.2020.03.079>
6. Дзера О.В. Зобов'язальне право: теорія і практика: Навчальний посібник для студ. юрид. вузів і фак. ун-тів. Київ: Юрінком Інтер. 2000. 912 с.
7. Транспортне право: навчальний посібник / А.О. Ковальов, К.В. Кім, С.М. Продащук, О.В. Ковальова. Харків: УкрДУЗТ, 2022. 190 с.
8. Транспортне право: конспект лекцій. Частина 1 / С.М. Продащук, Д.І. Мкртичян, О.М. Костенніков, В.П. Мельников, Г.Є. Богомазова, О.О. Шапатіна. Харків: УкрДАЗТ, 2014. 62 с.
9. Міщенко І.В. Транспортне право України: навч.-метод. посіб. (для студ. ден. та заоч. форми навч.) / Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2020. 62 с.
10. Міжнародні транспортні організації та транспортне право: конспект лекцій з дисципліни «Міжнародні транспортні організації та транспортне право» / В. М. Запара, А. О. Ковальов, С. М. Продащук, Г. С. Бауліна. Харків: УкрДАЗТ, 2012. 46 с.
11. Тетарчук І.В. Транспортне право України/ підручник. Вид-во: ЦУЛ. 2020. 304 с.
12. Birks P. An Introduction to the Law of Restitution. Oxford: Clarendon Press, 1985. 522 p. URL: <https://global.oup.com/academic/product/an-introduction-to-the-law-of-restitution-9780198256458?cc=ua&lang=en&> (date of access: 10.12.2025)
13. Berger K.-P. The Concept of the «Creeping Codification» of Transnational Commercial Law. URL: https://www.trans-lex.org/4/_/berger-klaus-peter-the-concept-of-the-creeping-codification-of-transnational-commercial-law/ (date of access: 10.12.2025)
14. Larenz K., Canaris K.-W. Lehrbuch des Schuldrechts. Ed. 13. Beck, 1986. 480 p. URL: https://books.google.com.ua/books/about/Lehrbuch_des_Schuldrechts.html?id=toQpzwEA CAAJ&redir_esc=y (date of access: 10.12.2025)
15. Collins H. The Law of Contract. Cambridge University Press. 2003. 441 p.
16. Farnsworth E.A. Contracts. 3 ed. Aspen Law & Business. 1999. 982 p. URL: https://books.google.com.ua/books/about/Contracts.html?id=pum5QgAACA AJ&redir_esc=y (date of access: 10.12.2025)
17. Goode R. The development of transnational commercial law. Oxford University Press. 2018. 446 p.
18. McKendrick E. Contract law: text, cases, and materials. Oxford University Press. 2010. 1035 p. URL: https://books.google.com.ua/books/about/Contract_Law.html?id=JezeDwAAQBAJ&redir_esc=y (date of access: 10.12.2025)

19. Zimmerman R. The law of obligations: Roman foundations of the Civilian tradition. Oxford University Press. 1996. 1241 p.
20. Волік В.В. Правове регулювання транспортної діяльності в Україні: навч.-метод. посібник / В.В. Волік / За заг. ред. док. юрид. наук, професора М.Л. Шелухіна. Маріуполь: МДУ, 2020. 195 с.
21. Деркач Е.М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 376 с.
22. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 №232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 10.12.2025)
23. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 №435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 10.12.2025)
24. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 №3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 10.12.2025)
25. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 №176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 10.12.2025)
26. Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 №457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text> (дата звернення: 10.12.2025)
27. Кужель В.П. Основи ліцензування та сертифікації на автомобільному транспорті: навчальний посібник / В.П. Кужель, А.А. Кашканов. Вінниця: ВНТУ, 2018. 121 с.
28. Дзера О.В., Кузнєцова Н.С. Цивільне право України. Особлива частина. Підручник. Юрінком Інтер, 2018. 1176 с.
29. Мета – в праві. Закон & Бізнес. №5 (992). 2011. URL: <https://zib.com.ua/ua/1463.html> (дата звернення: 10.12.2025)
30. Sovtransavto Holding v. Ukraine. App 48553/99. Judgement 25.07.2002. URL: <https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-125110> (date of access: 12.12.2025)
31. Broniowski v. Poland. App 31443/96. Judgement 22.06.2004. URL: <https://hudoc.echr.coe.int/fre?i=001-61828> (date of access: 12.12.2025)
32. Вовк В.М. Римське право і сучасне європейське право. Українсько-грецький міжнародний науковий юридичний журнал «Порівняльно-правові дослідження». 2009. №2. С. 14-19.
33. Орел В.А. Засадничі принципи римського права та їх зв'язок із юридичною аргументацією. Аналітично-порівняльне правознавство. 2024. Вип. №1. С. 67-72. DOI: <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2024.01.10>
34. Новосад І.В. Імплементация принципів римського права в системі сучасної юриспруденції. Юридичний науковий електронний журнал. 2023. №12. С. 115-117. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-12/25>
35. Стефанчук М.О. Відповідальність перевізника за порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом за законодавством України та ЄС. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. 2023. Серія: Право. Вип. 77. Ч. 1. С. 164-169. DOI: <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2023.77.1.26>