

2. Sanchirico Chris William. Evidence, Procedure, and the Upside of Cognitive Error. – University of Pennsylvania, 2004.
3. Braithwaite John. Through the Eyes of the Advisers: A Fresh Look at High Wealth Individuals, in Taxing Democracy, 245-249.
4. Franzoni Luigi A. Tax Compliance // Encyclopedia of Law and Economics, 2008.
5. Franzoni Luigi A. Tax Evasion and Tax Compliance. – University of Bologna, 1998.
6. Michael G. Allingham and Agnar Sandmo, Income Tax Evasion: A Theoretical Analysis. – University of Pennsylvania, 1972.
7. Johnson Steve R. Questionable Choices: A Reply to Alex Raskolnikov's 'Revealing Choices'. – University of Las Vegas, Nevada, 2009.
8. Белов А.З. Хабарництво в Україні – тимчасово чи назавжди? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.svdevelopment.com/ru/blog/item/28/>.
9. Ігор Жданов. Кору́пція в Україні: спроба аналізу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.korupzia.org.ua/papers/sl_ukr.htm.
10. Податковий кодекс України // ВВР. – 2011. – № 13, № 13-14, № 15-16, № 17. – С. 556. – Ст. 112.
11. Про систему оподаткування: Закон України // ВВР. – 1991. – № 39. – Ст. 510

Надійшла до редакції 30.09.2011

МАТВЄЄВА А.В., кандидат юридичних наук
(НДІ правового забезпечення інноваційного
розвитку Національної академії
правових наук України)

УДК 347.463

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ДОГОВІРНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Досліджено окремі проблеми договірної забезпечення транзиту. Визначено сутність договору перевезення вантажів та договору на транспортно-експедиційне обслуговування. Запропоновано на основі викладеного матеріалу продовжити подальше дослідження проблеми з метою гармонізації відповідних відносин.

Ключові слова: транзит, транзитні перевезення вантажів, договір перевезення, транспортна експедиція.

Исследованы отдельные проблемы договорного обеспечения транзита. Определена сущность договора перевозки груза и договора на транспортно-экспедиционное обслуживание. Предложено на основании изложенного материала продолжить дальнейшие исследования с целью гармонизации указанных отношений.

Ключевые слова: транзит, транзитные перевозки грузов, договор перевозки, транспортная экспедиция.

The article is devoted to some problems of contract ensuring transit. The author defines the essence of the contract of transportation of load and contract on transport-expeditionary service. On the basis of the above material is offered to continue further researches with the purpose of harmonization of respective legal relations.

Key words: the transit, transit's transportation of load, transport expedition.

Особливе місце серед актів реалізації суб'єктивних прав і обов'язків належить актам індивідуального регулювання суспільних відносин – договорам. При цьому однотайності думок науковців щодо визначення місця договору в механізмі правового регулювання немає й сьогодні [1, с. 363-364]. Так, М. М. Сібільов зауважує, що у сфері приватного права договір – універсальний юридичний засіб (елемент) механізму правового регулювання, який виступає не тільки як юридичний факт, але й засіб саморегуляції та одна із форм вираження права [2, с. 109]. Іноді вчені розуміють договір як юридичний факт або ж як самі цивільні правовідносини (зобов'язання), що виникають з договору як юридичного акта, або мають на увазі правовий документ, яким зафіксовано факт виникнення договірної зобов'язання з волі його учасників [3, с. 264-267].

Стосовно транзитних перевезень такими юридичними засобами виступають так звані «транспортні» договори, під якими цивільно-правова доктрина розуміє цивільно-правові угоди,



що застосовуються у сфері транспортної діяльності (як правило, за участі транспортних організацій). Цим поняттям охоплюються різні типи договірних зобов'язань: перевезення, транспортне експедирування, буксирування, оренда (фрахт на певний час) транспортних засобів, будівельний підряд (будівництво залізничних колій) тощо [4, с. 7]. Ядром, центральним ланцюгом системи усіх «транспортних» договорів і сьогодні є договір перевезення вантажів. Проте на сучасному етапі розвитку логістичної системи договір на транспортно-експедиційне обслуговування вже також відіграє одну з провідних ролей, а не допоміжну, як вважалося раніше радянськими вченими.

Як вказує Г. П. Савичев, правильне визначення правової природи договору перевезення вантажу, беззаперечно, має цінність не лише з точки зору науки транспортного права, а й з позицій подальшого удосконалення та уніфікації транспортного законодавства [5, с. 18]. Хоча окремі українські дослідники, наприклад Свистун Л. Я., відносять договір перевезення вантажів до цивільно-правових угод, ми, не вдаючись до полеміки з ними, вважаємо, що договір перевезення вантажів (у переважній більшості випадків, особливо коли мова йде про використання цієї договірної конструкції для транзиту вантажу шляхом мультимодальних перевезень транспортними коридорами) слід віднести до сфери регулювання господарського права через наявність значного публічного інтересу.

До основних характеристик договору перевезення вантажів автомобільним транспортом, з приводу яких не виникає суперечок між науковцями, потрібно віднести двосторонність та оплатність [4, с. 255; 6, с. 21; 7, с. 549]. Виникають певні труднощі щодо визначення договору перевезення вантажів як консенсуального чи реального. Більшість вчених-правознавців, характеризуючи договір перевезення вантажів, дотримуються думки, що він є *реальним* [4, с. 255; 7, с. 549-550; 8, с. 278, 9, с. 36; 10, с. 58; 11, с. 47]. Таким чином, вважається, що договір є укладеним лише з моменту фактичної передачі вантажу перевізнику.

Вважаємо, що договір перевезення вантажів є комплексним договором. Він включає в себе як власне послуги з фізичного переміщення вантажів у просторі, так і зобов'язання по подачі транспортних засобів у відповідній кількості (залежно від кількості вантажу), у технічно справному стані, у певний строк, у визначене сторонами місце, надання послуг з завантаження/розвантаження вантажів, розташування вантажу у кузові автотранспортного засобу, послуги по зберіганню вантажу, надання послуг з оформлення товаросупровідних документів, а також послуги із страхування вантажів тощо. Саме тому договір перевезення саме вантажів у більшості випадків є консенсуальним – ще до здійснення самого перевезення, перевізником здійснюється ряд підготовчих дій, а тому навіть у випадку відмови від перевезення перевізник має право на відшкодування фактичних затрат, пов'язаних із підготовкою перевезення. Підстава для відшкодування – договір перевезення. Якщо припустити, що договір перевезення є реальним, то у такому разі перевізник не має права на відшкодування, оскільки вантаж фактично ще не було передано.

У науковій літературі висловлюється думка, що для перевезення вантажів потрібно укласти декілька договорів: на перевезення вантажів (предметом якого є переміщення вантажів з пункту відправлення до пункту призначення) та договір на організацію перевезень, у якому передбачаються обсяги перевезень, строки та інші умови, що стосуються подачі транспортних засобів та пред'явлення вантажу до перевезення [4, с. 376]. Так, Самойленко Г. В. наполягає, що потрібно законодавчо конструювати договір перевезення вантажів як консенсуальний договір, або ж додатково укласти організаційні договори, якими передбачається справляння плати за підготовку транспорту до транспортування [12, с. 6]. Проте більш раціональним було б укладення одного договору – договору перевезення вантажів, який би регулював як сам процес транспортування вантажів, так і зобов'язання сторін, що передують цьому процесу або виникають після доставки вантажу за призначенням. Цей договір повинен бути за своєю юридичною природою консенсуальним.

На сучасному етапі становлення транспортного законодавства розмежування окремих інститутів транспортної системи було проведене при прийнятті Господарського й Цивільного кодексів. Так, правове регулювання перевезення вантажів здійснюється відповідно до Господарського кодексу України (далі – ГКУ) [13], а регулювання перевезення пасажирів і багажу – згідно з Цивільним кодексом України (далі – ЦКУ) [14]. Проте останнім регулюється також



перевезення вантажів, що, на нашу думку, є необґрунтованим, оскільки доцільніше це питання регулювати ГКУ. У цих нормативних актах міститься визначення поняття «договір перевезення вантажу», проте воно трактується по-різному. Так, ст. 307 ГКУ визначає: «за договором перевезення вантажів одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату». Стаття 909 ЦКУ закріплює, що «за договором перевезення вантажів одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату».

Хоча договір перевезення вантажів намагаються врегулювати обидва кодекси, цивільно-правовий договір перевезення вантажів відрізняється від господарсько-правового договору перевезення вантажів. Так, у ЦКУ немає посилення на те, що перевізник зобов'язується доставити вантаж у певний строк. Господарський договір перевезення вантажів переважно укладається на тривалий строк (в основному на рік), в ньому закріплюються базові положення щодо виду транспорту, кількості рухомого складу, роду вантажу та приблизні обсяги перевезень. Сторонами цього договору є юридичні особи та фізичні особи-підприємці; укладення цього договору пов'язане з провадженням господарської діяльності обома сторонами. До основних характеристик такого договору слід також віднести значні обсяги та встановлену періодичність перевезень. Він є переважно консенсуальним (хоча іноді може бути й реальним), оскільки вантажовідправники завчасно планують перевезення вантажів, укладаючи договори шляхом підписання єдиного документа. Як свідчить практика, кожне конкретне перевезення здійснюється шляхом попередньої подачі Заявки на перевезення або може бути додатково укладено Графік перевезень, в якому вказуються дати, обсяги та напрямки перевезень окремих вантажів. В.В. Вітрянський виділяє такий вид транспортних договорів як договір про організацію перевезень вантажів, який, як уявляється, співпадає за своїми ознаками з господарсько-правовим договором перевезення вантажів [4, с. 256-257].

На противагу йому цивільний договір є переважно одноразовим, його сторонами є перевізники (юридичні та фізичні особи-підприємці) та фізичні особи (громадяни України, іноземці та особи без громадянства), цей договір укладається з метою задоволення власних побутових потреб фізичних осіб, не пов'язаний із здійсненням підприємницької діяльності (укладається для перевезення, наприклад, особистих речей фізичної особи). Таким чином, цей договір є близьким за своїми ознаками до договору побутового під'яду. Такий договір має разовий характер, переважно укладається не за допомогою окремого договору, а доказом його укладення є перевізні документи (квитанції, чек тощо).

Відповідно до ч. 2 ст. 180 ГКУ господарський договір вважається укладеним, якщо між сторонами у передбачених законом порядку та формі досягнуто згоди щодо усіх його істотних умов. Таким чином, господарські договори конструюються як консенсуальні. Такі ж положення закріплені і у п. 3 Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні.

Враховуючи викладене, доцільним, на нашу думку, було б внести зміни у статті 307 ГКУ і 909 ЦКУ та визначити **договір перевезення вантажу** таким чином: *за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити вантаж, який повинна передати їй друга сторона (вантажовідправник), до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник або вантажоодержувач зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.* При цьому положення ЦКУ стосовно перевезень вантажів повинні застосовуватись лише у разі, коли мова йтиме про вантажі, що перевозяться для особистих некомерційних потреб окремих громадян.

З подальшим розвитком системи перевезень, активізацією торгівлі між різними державами пов'язане виникнення ще однієї договірної конструкції – *договору транспортного експедирування*. Хоча В. Якушев наголошує на допоміжному характері експедиції стосовно перевезення [15, с. 83], проте ми, не погоджуючись з такою точкою зору, наполягаємо, що дедалі частіше у сучасних реаліях договірною забезпечення процесу перевезення використовуються



саме договори на транспортно-експедиційне обслуговування. Ці договірні конструкції є найбільш вигідними для клієнтів, оскільки експедиторська фірма пропонує увесь спектр послуг, пов'язаних із перевезенням конкретного вантажу (на відміну від компаній-перевізників, що надають, в основному, лише послуги з фактичного переміщення вантажів у просторі).

Відповідно до ст. 316 ГКУ «за договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу» [13]. У Законі України «Про автомобільний транспорт» надане визначення *транспортно-експедиторським послугам* – це послуги, пов'язані з підготовкою та відправленням вантажів, організацією та забезпеченням перевезень, контролем за проходженням і одержанням вантажів, проведенням взаєморозрахунків [16].

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені обов'язки експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і по маршруту, обраному експедитором або клієнтом, уклавши від імені клієнта або від свого імені договір (договори) перевезення вантажу, забезпечити відправку або отримання вантажу, а також інші обов'язки, пов'язані з перевезенням. У якості додаткових послуг договором транспортного експедирування може бути передбачено здійснення таких необхідних для доставки вантажу операцій, як отримання необхідних для експорту чи імпорту документів, виконання митних та інших формальностей, перевірка якості та стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплата мита, зборів та інших витрат, що покладаються на клієнта, зберігання вантажу, його отримання у пункті призначення, а також виконання інших операцій та послуг, передбачених договором [17, с. 79, 80].

Як свідчить практика, сучасне транспортно-експедиційне обслуговування є складним, багатогалузевим комплексом, який включає в себе близько ста видів послуг. Розповсюдженими транспортно-експедиційними операціями з обслуговування вантажу є: (1) консультування клієнтів при виборі виду та засобу транспорту з точки зору його зручності, швидкості, вартості та збереження вантажу; (2) консультування по маршруту перевезення, виду сполучення, транспортним умовам контракту та базисам постачання; (3) організація доставки вантажу від складу відправника на залізничну станцію, в аеропорт, порт або зі станції, порту, аеропорту; (4) пакування та перепакування, маркування та перемаркування; (5) комплектація вантажних партій; (6) посередництво при укладанні вантажовласником договорів з перевізниками, складськими компаніями, портами, страховими фірмами та взагалі з будь-якими підприємствами, які беруть участь у процесі доставки товару; (7) надання допомоги вантажовласникам або виконання за дорученням вантажовласників митних, санітарних, карантинних, ветеринарних та інших операцій по доставці товарів; (8) передача вантажу перевізнику або його вантажному агенту з оформленням приймально-здавальної, перевізної та іншої необхідної документації; (9) організація збереження вантажу на складах; (10) організація або виконання власними засобами завантажувально-розвантажувальних робіт при навантаженні, вивантаженні, перевалці вантажу; (11) сприяння у розрахунках за товар та за виконання операцій з доставки товару; (12) приймання вантажу у пункті призначення від перевізника або його вантажного агента, перевірка кількості місць, ваги, стану тари тощо; (13) оформлення претензійної документації спільно з перевізниками або їх вантажними агентами; (14) здійснення розрахунків за перевезення та навантажувально-розвантажувальні роботи у пунктах відправлення та призначення вантажу; (15) розсортування великих партій вантажу по партіях, сортах та розмірах; (16) організація супроводу вантажу у процесі доставки [17, с. 81, 82].

Основною відмінністю договору транспортного експедирування від договору перевезення вантажів є те, що договір транспортного експедирування покладає на експедитора значно більше обов'язків, ніж договір перевезення вантажів – на перевізника. Договір транспортного експедирування є найбільш вигідним та оптимальним для клієнта, оскільки експедитор самостійно продумує маршрути доставки, вид (види) транспорту, засоби перевезення, укладає договори перевезення, зберігання тощо. Таким чином, замовник значно спрощує для себе процес транспортування товарів. До того ж, як свідчить світова практика, договір транспортного експедирування є найбільш оптимальним для перевезення вантажів не лише у міждержавному сполученні, але й за певних обставин і всередині однієї країни, оскільки для координації роботи різних перевізників/ різних видів транспорту необхідні професійні уміння та навички, якими



наділений персонал транспортно-експедиційної компанії.

До системи договорів, що опосередковують транзитні перевезення вантажів, також можна віднести й такі договори: договір зберігання (у т. ч. на митному ліцензійному складі), договір страхування (різних об'єктів), договір оренди (фрахту) транспортних засобів, різного роду консалтингові договори, концесійні угоди тощо. Тому важливим та досить актуальним на сьогодні є подальше удосконалення національного законодавства з метою стимулювання розвитку транзиту територією України.

Список використаної літератури:

1. Мілаш В.С. Комерційний договір у контексті сучасних ринкових умов: Монограф. – Х., 2007.
2. Сібільов М.М. Цивільно-правовий договір у механізмі правового регулювання суспільних відносин у сфері приватного права // Юридический вестник. – 2002. – № 3. – С. 105-109.
3. Правова система України: історія, стан та перспективи: у 5 т. – Х., 2008. – Т. 3: Цивільно-правові науки. Приватне право / за заг. ред. Н.С. Кузнецової.
4. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М., 2004.
5. Савичев Г.П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. – М., 1979.
6. Дозорець О. Договір перевезення вантажу різними видами транспорту: правова характеристика // Підпр-во, госп-во і право. – 2001. – № 7. – С. 21-23.
7. Иоффе О.С. Избранные труды: В 4-х т. – Т. III: Обязательственное право. – СПб., 2004.
8. Цивільне право України: Підруч.: У 2-х т. / за заг. ред. В.І. Борисової, І.В. Спасиво-Фатеевої, В.Л. Яроцького. – К., 2004. – Т. 2.
9. Отнюкова Г. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом // Закон. – 1996 – № 5. – С. 36-39.
10. Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. – М., 1965.
11. Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. – М., 1961.
12. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні: Дис. ... канд. юрид. наук. – Запоріжжя, 2002.
13. Господарський кодекс України: Затв. Законом України від 16.01.2003 р. // ВВР. – 2003. – № 18-22. – Ст. 144.
14. Цивільний кодекс України: Затв. Законом України від 16.01.2003 р. // ВВР. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
15. Якушев В. Экспедитор и перевозчик в российском праве: прошлое, настоящее и будущее // Хозяйство и право. – 1996. – № 1. – С. 82-91.
16. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. // ВВР. – 2001. – № 22. – Ст. 105.
17. Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. – М., 2005.

Надійшла до редакції 13.09.2011

ТОММА Р.П.,

кандидат юридичних наук, доцент

КУРИЛІН І.Р.,

кандидат юридичних наук, доцент

(Національна академія внутрішніх справ)

УДК 347.23

ВИДИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ

Розглянуто питання відповідальності за порушення авторських та суміжних прав, заходи щодо охорони інтелектуальної власності.

Ключові слова: адміністративна та кримінальна відповідальність; інтелектуальна власність; авторські права; суміжні права; носії інтелектуальної власності.

Рассматриваются вопросы ответственности за нарушение авторских и смежных прав, меры по охране интеллектуальной собственности.

Ключевые слова: административная и уголовная ответственность; интеллектуальная собственность; авторские права; смежные права; носители интеллектуальной собственности.

