

УДК 347.79

Е. Хачатуров, здобувач, І. Підпала, здобувач

## ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТА ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

*Стаття, присвячена актуальним питанням правового регулювання активної участі України в освоєнні морських просторів і ресурсів. Викладено результати аналізу нормативно – правового забезпечення морської галузі нашої країни та запропоновані варіанти його удосконалення для більш ефективного використання наявного промислово – організаційного потенціалу галузевих комплексів.*

*Ключові слова. Морська галузь, морський і річковий транспорт, суднобудування, порти, гідротехнічні споруди, національне законодавство, континентальний шельф, правовий статус.*

*Статья, посвященная актуальным вопросам правового регулирования активного участия Украины в освоении морских пространств и ресурсов. Изложены результаты анализа нормативно – правового обеспечения морской отрасли нашей страны и предложены варианты его усовершенствования для более эффективного использования имеющегося промышленно – организационного потенциала отраслевых комплексов.*

*Ключевые слова. Морская отрасль, морской и речной транспорт, судостроение, порты, гидротехнические сооружения, национальное законодательство, континентальный шельф, правовой статус.*

*The article on the topical issues of legal regulation active Ukraine's participation in the development of maritime areas and resource. Presentation analysis of normative – legal support of the maritime industry of our country and provide suggestions to improve it to make better use of existing industrial and institutional capacity-building industrial complexes.*

*Keywords. Maritime industry, maritime and river transport, shipbuilding, ports, waterworks, national legislation, the continental shelf, the legal status.*

В даний час на морських просторах розширюється міжнародне суперництво і протиборство прибережних морських держав в освоєнні континентального шельфу з метою максимального використання його ресурсів. Для цього необхідне створення відповідних національних законодавчих актів – правових інструментів для захисту і розвитку зовнішньоекономічних інтересів України на світових сировинних і енергетичних ринках, з урахуванням транспортної складової.

По даній темі сьогодні практично відсутні нормативно – правові акти у національному законодавстві для розвитку вітчизняного суднобудування, морських і річкових портів, освоєння континентального шельфу з будівництвом гідротехнічних споруд, морських і стаціонарних бурових платформ.

Завдання статті полягає у вивченні існуючої нормативно – правової бази для забезпечення діяльності промислових підприємств, організацій та установ морегосподарського комплексу. Проведення порівняльного аналізу чинного в цьому напрямку вітчизняного та зарубіжного законодавства.

Метою статті є удосконалення вітчизняного законодавства для вирішення довгострокової стратегічної задачі – освоєння морських просторів і ресурсів, використовуючи наявний морегосподарський потенціал України.

Морська галузь багато в чому визначає і вносить істотний вклад у розвиток економіки нашої країни. Тому, Україна, як морська держава, має можливість активної участі в освоєнні морських просторів і ресурсів. Це має стати метою довгострокової стратегічної задачі. З метою забезпечення економічної безпеки держави важливо, щоб національна морська політика була, націлена на ефективний захист морських ресурсів, дієву охорону екології морського середовища, забезпечення довготривалого користування морськими ресурсами, досягнення координованості в розвитку морегосподарського комплексу. Пора нам всім не тільки зрозуміти суть початку епохи "ресурсного суперництва і протиборства", але і переосмислити методи, якими треба діяти на світових сировинних і енергетичних ринках, з урахуванням транспортної складової, а також створити відповідне законодавче забезпечення. Знайти адекватні правові інструменти для їх вирішення – одна з пріоритетних задач законодавця в цьому напрямку [7, 11].

Реальна морська політика України сьогодні відстає від часу. Якість її нормативно-правового забезпечення не відповідає реальним потребам. Законотворча діяльність, спрямована на вирішення проблем і розвиток

морської галузі, очікуваних результатів поки не дає. Аналіз законодавчого забезпечення національної морської політики дає привід для серйозних роздумів. У наявності позитивні тенденції в організації взаємодії органів конституційного партнерства у стратегічному плануванні розвитку галузі, поворот уряду до актуальних проблем національної морської політики і перехід виконавчої влади до програмних методів своєї діяльності на середньострокову перспективу. Як результат, законодавство стає більш цілеспрямованим і узгодженим з політичними установками [10].

Разом з тим, аналіз показує, що істотного просування в реалізації пріоритетів національної морської політики не відбулося. Законотворчість в значній мірі зберегла недоліки, які істотно знижують ефективність. У зв'язку з цим необхідно відзначити, що рекомендації Асоціації суднобудівників України "Укрсудпром" з національної морської політики в суднобудівному напрямку в значній частині, поки, залишаються не реалізованими [4]. Наслідком невирішеності, зазначених вище проблем є відсутність необхідних законів, невідповідність спрямованості прийнятих законодавчих актів стратегічним цілям розвитку галузі, неможливість їх ефективного застосування.

Необхідно повернутися до цілей і завдань, поставлених Морською доктриною держави і маючи їх в якості орієнтира, вжити всіх заходів до своєчасного створення повноцінного законодавчого забезпечення, направлено на їх досягнення. Діяльність морського транспорту майже завжди має міжнародний характер і знаходиться в числі першочергових завдань реалізації функціональних напрямів національної морської політики. Тому, Морська доктрина першою визначає завдання формування нормативної правової бази морської діяльності, що відповідає нормам Міжнародного права та інтересам України, яка бере участь у більшості міжнародних договорів у галузі торговельного мореплавства. Однак, відомо, що не завжди взяті на себе за цими договорами міжнародно – правові зобов'язання Україна здійснює не в повній мірі і не завжди національне законодавство відповідає цим договорам [7].

Пріоритетними напрямками законотворчості є морегосподарські комплекси, які знаходяться у вкрай важкому стані. До них відносять суднобудування і судноремонт, морський і річковий транспорт разом з портами та гідротехнічними спорудами, рибпромисловий комплекс. Для нормального функціонування цих галузевих комплексів недостатньо законодавчого рішення, тобто технічних аспектів. У першу чергу потрібно вдоскона-

лення існуючого бюджетного, податкового, митного, земельного та водного законодавства. У цей процес необхідно залучити тих, хто безпосередньо бере участь в цьому бізнесі та до тонкощів знають всі його проблеми, які повинні бути вирішені і забезпечити нормальну, конкурентоспроможну роботу. Ініціаторами законотворчості мають бути професіонали, яких, на жаль, стає менше і менше [1].

Першість у законодавчому процесі має належати, перш за все, регіональним органам України, тобто ініціатива повинна йти від місцевого рівня і підтримуватися нагорі. Роботу з ініціювання та просування таких змін в законодавство необхідно проводити з урахуванням того, що вони забезпечать гарантії її правової, фінансової та адміністративної незалежності від органів державного управління. Законодавчі ініціативи необхідно піддавати експертно-аналітичному опрацюванню регіональними фахівцями спільно із законодавцями в умовах повної відкритості. Не можна допускати порушення принципів сумлінного управління та обмежувати права господарюючих суб'єктів. В нашому законодавстві, яке сформувалося в історично короткий термін, в умовах масштабних соціально-економічних змін, об'єктивно накопичився масив невизначених, посилкових норм, які виявилися здатні провокувати, при їх реалізації, корупційні прояви [3]. Як приклад можна вказати:

- наявність в законодавстві широких дискреційних повноважень чиновників (тобто права діяти на власний розсуд), що створює можливість для зловживань;
- часте використання посилкових норм: залишаючи більш детальне регулювання тих чи інших відносин (як правило, порядку і термінів здійснення конкретних повноважень) на розсуд органу виконавчої влади, законодавець провокує відомства на створення умов діяльності, зручних тільки для чиновників, на шкоду інтересам і зручності громадян;
- наявність у нормативних актах колізійних норм, які перешкоджають правильному застосуванню законів і створюють можливість для застосування чиновником, на його розсуд, тієї норми, яка більш вигідна в конкретному випадку.

На теперішній час назріла ситуація, в якій необхідна суттєва ревізія законодавства. Не тільки діючі, а й новоприйняті нормативно – правові акти необхідно піддати експертному аналізу на предмет виявлення і вилучення корупціогенних норм і створити всі умови для поетапного переходу і повернення суден під український прапор.

Крім того, слід пам'ятати, аксіому – розвиток морської галузі неможливий без наявності сучасних портів і цьому треба приділяти відповідну увагу. Наші порти, поки, не відповідають сучасним вимогам і потребам економіки. Необхідно створювати всі умови, щоб вантажі доставлялися в строк і без завдання збитку їх якості. І хоча прогрес в частині наливних вантажів очевидний, але як і раніше значна частина вантажів іде через порти інших держав. Тому, наші порти повинні конкурувати не між собою, а з портами сусідніх держав. Вітчизняні порти не завжди можуть запропонувати клієнтам якісні та адекватні за ціною послуги в потрібному обсязі. Ряд причин носять об'єктивний характер – географічне положення портів, малі глибини, наявність льодової обстановки, наявність протяжних підхідних каналів, а також віддаленість від головних океанських торгових шляхів. Ці фактори призводять до додаткових витрат судновласників і вантажовідправників, подорожчання портівих послуг. У той же час ряд причин недостатньої конкурентоспроможності галузі можна віднести до таких, що корегуються [12].

Отже, стає очевидним своєчасність і актуальність Наказу Мінінфраструктури України № 339 від 25.08.2011 г. "Про затвердження Інструкції Положення про Службу морської безпеки порту (портового засобу)" в частині забезпечення безпеки мореплавання в портах і на підходах до них, а також проведення моніторингу безпеки мореплавання, як єдиної системи, включаючи нормативно-правове регулювання, з метою виходу на законодавчі ініціативи.

До цих пір залишаються невирішеними проблеми, пов'язані із землекористуванням, управлінням майном, більшість портів не мають зареєстрованих кордонів. Все це створює серйозні проблеми для здійснення капіталовкладень в їх розвиток. В Україні, на відміну від деяких сусідніх держав – прямих конкурентів, відсутня послідовна й адекватна політика з надання пільг для подібної діяльності.

Однією з нерегульованих проблем на морському транспорті є відсутність пунктів пропуску в деяких морських портах, недосконалий правовий режим об'єктів транспорту, відсутність ясності з місцями розташування і кордонами більшості наявних пунктів пропуску. Якщо немає пунктів пропуску – то пропуск через державний кордон, буде здійснюється з порушенням існуючого законодавства [5].

Стимування надходження іноземних інвестицій в морську сферу діяльності обумовлюється існуючим у нас низьким організаційним рівнем, що призводить до повної неможливості прогнозування виробництва. Непродуктивні втрати на оформлення формальностей прикордонними, митними та іншими службами можуть займати більше 50% часу вантажних операцій, що призводить до подорожчання вартості заходу судна в порт від 500 до кількох тисяч євро. Контейнери простоюють в портах по 9-12 діб. Пора ввести систему оформлення приходу – відходу суден в рамках вантажних операцій, як це робиться в найбільших портах світу. При цьому, необхідна розробка схем спрощеного оформлення внутрішнього митного транзиту з переважанням огляду в митних постах пунктів призначення. Детального опрацювання потребує питання створення портівих особливих економічних зон в частині дозволених видів господарської діяльності в них. До кінця не врегульовано питання переміщення матеріальних запасів, під митний режим, необхідних для забезпечення нормальної експлуатації та технічного обслуговування морських (річкових) суден у дорозі їх прямування або в пунктах проміжної зупинки або стоянки.

В останні роки фінансові вкладення в морську галузь збільшуються і можна очікувати позитивних змін в суднобудуванні, у стані судноплавних гідропоруд та водних шляхів. Однак, незважаючи на те, що з'явилися позитивні тенденції розвитку, морегосподарський комплекс продовжує залишатися в кризовому стані.

Найбільш значимими проблемами, крім перерахованих вище, що перешкоджають його розвитку і вимагають невідкладних рішень є:

- високий рівень оподаткування, який знижує можливість капітальних вкладень та розвитку і веде до зростання залежності від позикового, переважно іноземного капіталу;
- недостатній рівень державно-приватного партнерства в ініціюванні та підтримці найважливіших для галузі інвестиційних програм;
- відсутність підтримки вітчизняного виробника заходами митного та тарифного регулювання, пільгового кредитування та ін.

Для вирішення перерахованих проблем, необхідно створити ефективну правову базу та забезпечити впро-

вадження заходів економічного стимулювання. Аналіз реалізації завдань, поставлених Морською доктриною, в галузі вивчення та освоєння мінеральних та енергетичних водних ресурсів, показує, що геолого-геофізична вивченість континентального шельфу України залишається вкрай неоднорідною і в цілому дуже низькою. Необхідно розробити проект Концепції геологічного вивчення та освоєння ресурсів нафти і газу на континентальному шельфі України на період до 2020 року. Враховуючи початок освоєння шельфу в частині розробки родовищ і видобутку вуглеводневої сировини, необхідно вирішити проблеми визначення його зовнішнього кордону. Існуюче законодавство і нормативно-правова база не забезпечують повною мірою проведення ефективної державної політики щодо освоєння континентального шельфу. Тому, діяльність по його освоєнню також потребує правової, організаційної, технічної та технологічної підтримки з боку держави. Крім того, при освоєнні шельфових родовищ слід передбачити будівництво відвантажувальних терміналів, але їх статус національним законодавством не визначений. Це створює додаткові проблеми для всіх учасників видобутку і транспортування вуглеводневої сировини, у тому числі в питаннях відкриття пунктів пропуску на перевантажувальних комплексах в районах розробки, відвантаження видобутої сировини та організації на них державного нагляду за екологічною безпекою та охороною навколишнього середовища при веденні робіт з її пошуку і видобутку [9, 15].

Для цього необхідно, визначити правовий статус морських платформ, відвантажувальних терміналів і інших споруд у територіальному морі та прилеглий зоні, континентальному шельфі, а також у виключній економічній зоні України. Стаціонарні бурові платформи не підпадають під застосування вимог Міжнародного Кодексу з охорони суден і портових засобів (ОСПС).

Не визначена і не розмежована відповідальність регіональних органів державної влади в частині узгоджувальних, дозвільних і контрольних функцій діяльності на континентальному шельфі. Разом з тим в освоєнні шельфових територій існує комплекс проблем в питаннях навігаційно-гідрографічного забезпечення районів видобутку і підходів до них. Враховуючи, важливість для України освоєння вуглеводневих родовищ, доцільно розробити і затвердити зацікавленими органами виконавчої влади державну програму у сфері вивчення та освоєння нафтогазового потенціалу континентального шельфу та комплексного плану дій щодо її реалізації. При цьому, чинне законодавство не в повній мірі вирішує питання щодо впорядкування та забезпечення безпеки судноплавства. До того ж, для впевненого здійснення супутніх заходів освоєння шельфу, необхідні судна різного класу і промислового призначення, будівництво яких обумовлено рішенням складних технічних і фінансово – організаційних завдань.

Після утворення незалежної держави суднобудівна промисловість України, успадкувала могутній потенціал чудово оснащених, високоприбуткових суднобудівних заводів, які повністю задовольняли потреби країни. На цих заводах в попередні роки, за рахунок механізації технологічних процесів, підвищувалася продуктивність праці, знижувалася собівартість продукції, зростав чистий прибуток. Заводи мали оборотні кошти, що дозволяло їм забезпечувати сплату податків і заробітної плати, розширювати і технічно переоснащувати виробництво, розвивати соціальну сферу, включаючи будівництво житла. Проте, необхідно відзначити, що біля 65% продукції суднобудівних підприємств складала військові кораблі, які будувалися за держзамовленням. Тому питання фінансування будівництва суден перед суднобудівними заводами не стояли взагалі.

В нинішньому році відродженню вітчизняного суднобудування керівництвом країни приділяється пильна увага. Проблеми розвитку суднобудівної промисловості повинні вирішуватися системно з урахуванням того, що суднове комплектує устаткування і матеріали, необхідні для створення перспективних об'єктів морської техніки, проводяться не тільки в суднобудівній галузі, а й в інших. Розроблена "Стратегія розвитку суднобудівної промисловості до 2020 року" і на подальшу перспективу. Урядом України прийнято рішення "Про заходи щодо забезпечення розвитку України, як морської держави", що передбачає комплекс заходів виведення суднобудування в передову високотехнологічну та конкурентоспроможну галузь [13, 8].

Також, при розгляді проблемних питань морської індустрії треба враховувати людський фактор. За змістом і важністю він не поступається вище перерахованим. Основними діючими особами при цьому є – моряки, працівники портів (каботажки), здавальних команд, морських платформ, стаціонарних бурових платформ та інших споруд, що відносяться до моря. Так, моряк – з одного боку, особа, яка працює на борту і занесена в судову роль (ст.2 Конвенції № 22 "Про трудові договори моряків", 1926 р.), з іншого – означає будь-яку особу, зайняту на будь – якій посаді і працює за наймом на борту судна (ст. 2 Конвенції "Про працю в морського судноплавстві" 2006 р.). Якщо статус моряка на експлуатуємому судні більш – менш визначено національними та Міжнародними правовими актами то про здавальні команди суднобудівних заводів, для проведення ходових випробувань і передачі судна Замовнику або Власнику, оповідає лише один нормативний акт – наказ директора заводу "Про виробничу необхідність тимчасової зміни умов праці". У той же час, здавальна команда – це спеціально скомплектована група робітників і майстрів суднобудівного заводу для проведення швартовних, ходових і державних випробувань судна, після яких підписується приймально – здавальний акт. Фахівці екіпажу судна, в період випробувань виконують роль дублерів [14]. Крім цього, необхідно визначити статус працівників морських платформ, відвантажувальних терміналів і інших споруд, що знаходяться в територіальному морі. Найближчим часом, очікується поява стаціонарних бурових платформ, діяльність яких, а також їх працівників, не регламентується Міжнародним Кодексом по ОСПС. Таке положення може стримувати темпи освоєння морських ресурсів або підштовхувати до порушення норм Міжнародного права.

Рішення основних задач, що забезпечують розвиток вітчизняного суднобудування, повинно здійснюватися за такими напрямками:

- структурні перетворення й оптимізація потенціалу галузі;
- законодавче забезпечення розвитку суднобудування;
- розвиток науково-технічного і виробничого потенціалу.

Найважливішим фактором успішного розвитку суднобудування є якість і повнота нормативно – правової бази його функціонування. Існуюче законодавство не забезпечує проведення ефективної державної політики щодо розвитку вітчизняного суднобудування. Важкий стан в суднобудуванні сьогодні викликано відсутністю стимулів для інвестування будівництва суден на вітчизняних верфях, нерівними з суднобудуванням зарубіжних країн економіко-правовими умовами роботи і вимагає невідкладного прийняття на державному рівні рішень, що сприяють зміні цього становища. Існуючі фінансово-економічні умови свідомо ставлять наших суднобудівників в програшне становище порівняно з їх зарубіжними конкурентами [2].

Разом з тим, якщо в частині структурних перетворень, розвитку науково – виробничої бази проводяться певні дії, то в частині розвитку нормативно – правового забезпечення спостерігається значне відставання. Законопроекти повинні бути спрямовані, насамперед, на створення сприятливих економічних умов для розвитку вітчизняної суднобудівної промисловості та передбачати внесення змін до Бюджетного, Податкового кодексів, Закону про митний тариф і Кодексу торговельного мореплавства. Необхідно змінити ситуацію, коли українські транспортні та риболовецькі компанії віддають перевагу закордонним верфям і щорічно замовляють за кордоном будівництво суден на суму понад 1 млрд. доларів США, а на частку українських верфей залишається всього біля 5 відсотків замовлень. Потрібно усунути нерівні фінансово-економічні умови роботи вітчизняних суднобудівників в порівнянні із зарубіжними [6].

**Висновки.** Таким чином, в якості першочергових заходів, спрямованих на створення умов розвитку вітчизняного суднобудування, в частині створення нормативно-правової бази, необхідно вирішити наступні питання:

- зниження до 0 відсотків ставки ПДВ на судна усіх типів, що будуються на верфях України;
- звільнення від ПДВ та імпортного мита при ввезенні судового комплектуного і технологічного обладнання, яке не виробляється в Україні;
- звільнення від податків на майно та земельні ділянки спеціальних споруд і будівельних місць підприємств суднобудування – за переліком, що затверджується Кабінетом Міністрів України;
- видача пільгових кредитів на будівництво суден.

Підводячи підсумки узагальненого аналізу стану правового забезпечення морської галузі та напрями його розвитку, слід зазначити про необхідність:

- продовження робіт по систематизації і підвищенню якості нормативно – правової бази, що регламентує діяльність морської галузі, з метою підвищення її ефективності управління і стимулювання розвитку;
- об'єднання зусиль законодавчих і виконавчих органів влади, громадських організацій та підприємств

морської сфери діяльності з поглибленого моніторингу законодавства та підготовки законодавчих ініціатив;

- вдосконалення бюджетної, фінансово-кредитної політики і розширення практики використання державно-приватного партнерства для реалізації інвестиційних проектів при створенні основних морських виробничих суб'єктів: суден, бурових платформ і портів України;
- посилення контролю за реалізацією положень Морської доктрини на період до 2035 року в діючих цільових програмах.

1. Горчаков С. Богатство Украины обеспечит морская индустрия: [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: [www.transportinform.com/schipping/67-morskaya-industriya.html](http://www.transportinform.com/schipping/67-morskaya-industriya.html) 2. Гриневецкий С. Тенденции развития морской отрасли // Газета "Зеркало недели", – 2010, № 2: [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: [www.zn.ua/economics/morskaya-otrasl](http://www.zn.ua/economics/morskaya-otrasl) 3. Иванов В. Морской отрасли нужен эффективный орган управления // Журнал "Порты Украины", – 2010, № 3: [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: [www.portsukraine.com/node/1758](http://www.portsukraine.com/node/1758) 4. Концепція Закону України "Про державну підтримку суднобудування" // Електронний ресурс.: [www.maritimebusinessnews.com.ua/showact/64](http://www.maritimebusinessnews.com.ua/showact/64) 5. Митний кодекс України від 11.07.2002р. № 92- IV // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – №38-39. – С. 288. 6. Пашко Д.В. Проблеми фінансового забезпечення суднобудівних підприємств / Журнал "Економічні науки". – 2010. – № 4. – С.53 – 55. 7. Письменна К.С. Законодавчі аспекти реалізації морської доктрини в Україні // Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010, № 2. – С. 166 – 174. 8. Покотілов І.П. Умови підвищення конкурентоспроможності суднобудівної галузі України // Таврійський науковий вісник: Науковий журнал. – Херсон: Атлант, 2009. № 66. – С.298-300. 9. Правовий статус континентального шельфу: [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: [www.center.uct.ua/distants/courses/puol/htm/p03-help/h34.html](http://www.center.uct.ua/distants/courses/puol/htm/p03-help/h34.html) 10. Прусова Е. Морская отрасль: позитивные моменты и проблемы // Журнал "Порты Украины", – 2011, № 9: [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: [www.portsukraine.com/node/2365](http://www.portsukraine.com/node/2365) 11. Рижков С.С., Хачатуров Е.Б. Эколого – правові аспекти будівництва суден під наглядом різних класифікаційних товариств // Науково – аналітичний журнал "Митна справа". – 2010. № 6. – С. 48-53. 12. Севрюков В. Морская отрасль нуждается в новом законе о портах, регулирующем отношения государства и инвестора: [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: [www.pravda.tis.ua/pravda/p/7639](http://www.pravda.tis.ua/pravda/p/7639) 13. Суднобудівна галузь України. Її конкурентоспроможність // Електронний ресурс.: [www.br.com.ua](http://www.br.com.ua) 14. Толковый Военно – морской словарь, 2010: [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: [http://dic.academic.ru/dic.nsf/eng\\_rus/314290](http://dic.academic.ru/dic.nsf/eng_rus/314290) 15. Шемшуренко Ю.С. Континентальный шельф та виключна (морська) економічна зона України, як об'єкт правової охорони та використання: [Электронный ресурс] – Режим доступа к сайту: [www.zaochka.net/books-p-114.html](http://www.zaochka.net/books-p-114.html)

Надійшла до редколегії 02.10.12

УДК 347.218.2

О. Шемшур, асп.

## ПОНЯТТЯ ТА ПРАВА ПРИРОДА РИЗИКУ У ПРИВАТНОМУ ПРАВІ

*Автором в статті робиться спроба узагальнити існуючі підходи до розуміння поняття "ризик" у праві. На підставі аналізу особливостей прояву ризику у приватному праві визначаються основні характерні риси цього поняття та наводиться його визначення.*

*Ключові слова: ризик, юридичний ризик, невизначеність, ймовірність (можливість) настання несприятливих наслідків.*

*Автором в статті делается попытка обобщить существующие подходы к пониманию понятия "риск" в праве. На основании анализа особенностей проявления риска в частном праве определяются основные характерные черты этого понятия и дается его определение.*

*Ключевые слова: риск, юридический риск, неопределенность, вероятность (возможность) наступления неблагоприятных последствий.*

*The article, that named "The concept and legal nature of risk in private law", is devoted to the developing of the concept of legal risk in the civil law of Ukraine. The author has developed the scientific status of the concept, nature, signs of risk in private law and provided a definition of this term*

*Key words: risk, legal risk, uncertainty, probability (chance).*

В умовах переходу України до розвитку на засадах ринкової економіки беззаперечним є факт зростання ролі ризиковості у цивільному обороті, яку більшість науковців і практиків пов'язують не лише із ймовірністю (можливістю) настання несприятливих наслідків, а й з підставою виникнення, зміни чи припинення окремих видів договорів.

Дослідженням поняття "ризик" в цивільному праві займалося багато вчених-цивілістів, проте єдиного однозначного підходу до визначення даного поняття, встановлення його співвідношення з суміжними цивіль-

но-правовими конструкціями розроблено так і не було. Серед вчених, які в тій чи іншій мірі торкалися поняття "ризик" у цивільному праві у своїх наукових дослідженнях, варто виділити: М.М. Агаркова, С.С. Алексеева, Б. С. Антимонова, М.І. Брагінського, С.М. Братуся, В.В. Вітрянського, Ф.О. Вячеславова, В.П. Грибанова, О.В. Дзеру, О.О. Красавчикова, Н.С. Кузнецову, Х. Кьотца, Я.М. Магазінера, Р.А. Майданика, Н.І. Майданик, Г.К. Матвєєва, В.А. Ойгензихта, Г.Л. Пендягу, Р.Б. Сабодаша, В.І. Сєребровського, А.О. Собчака, І.С. Тімуш,

© Шемшур О., 2012

