

Lisnycha T. V. Procedure for returning products to online shops and reimbursement of the funds paid for a product purchased

The article is concerned with consumer protection, when buying goods at a distance (online shop). The most frequent violations faced by consumers in implementation of their rights are defined. In particular, these include: lack of information about the seller and information about the procedure for filing claims in the event of their occurrence; refusal to provide replacement or warranty repair of the products; refusal to refund for defective products; non-conformity of the products with the requirements of regulations, non-compliance of the documents, accompanying the products; change in the price of a product upon its delivery, etc. The article analyzes the applicable regulations on consumer right protection and procedure for activities of entrepreneurs engaged in the sale of goods at a distance, and determines the differences in the common grounds and procedure for termination of sales contracts, and the grounds and procedure for termination of the sales contracts in the event of entering into it at a distance. In particular, in the case of purchase a product in an online shop, as opposed to the general rule, the possibility of sales contract termination is not made dependent on certain conditions, and the buyer is not required to justify the reason for returning a product (it did not fit in size, colour, etc.), as it is usually required in the offline shops. Also, such ground for sales contract termination as identifying the defects of a purchased product is not defined separately. There is an interesting fact that the seller is legally obliged to reimburse not only the costs paid by the buyer for a product, but reimburse the expenses incurred by the consumer in connection with product return within thirty days upon receipt of the consumer's notification on nullity of the contract. For the failure to comply with specified requirements the law establishes the seller's responsibility as the obligation to pay liquidated damages in the amount of one percent of the product value for each day of refund delay.

As a conclusion, the views on the prospects of problem solution, which is, in particular, implementation of effective control mechanisms and bringing to the legal responsibility for failure to comply with the law by the business entities, conducting business at a distance, are expressed by the author.

Keywords: consumer right protection, consumer, internet trading (trading over the Internet), distance contract, termination of a contract.



УДК 347.62

О. А. Українцев

ІНВЕСТИВАННЯ У МОРСЬКІ ПОРТИ УКРАЇНИ ТА ДОГОВІР КОНЦЕСІЇ

Розглянуто питання інвестування у морські порти України, зокрема, особливості договору концесії з метою виявлення ролі цього виду договорів в інвестиційних процесах. Актуальність і новизна дослідження обумовлені прийняттям нового законодавства про морські порти, де морський порт розглядається як цілісний майновий комплекс. Проаналізовано розглядаються можливості

© Українцев О. А., 2013

укладення інших договорів у цій сфері, доведено їх цивільно-правову природу. Вказано на провідну роль договору концесії в інвестуванні морських портів, що відповідає новітньому українському законодавству і світовій практиці.

Ключові слова: морський порт, договір, концесія, інвестиції, договір концесії.

Нещодавно набув чинності Закон України «Про морські порти України» [1], яким започатковано приватноправові засади діяльності у морських портах України. Концесійний договір має зайняти помітне місце в інвестуванні у морські порти, оскільки можливість його широкого запровадження у цій діяльності безпосередньо передбачена у ст. 23 цього Закону. Причало, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації можуть передаватися у концесію у складі єдиних майнових комплексів.

Як відзначив О. М. Кіфак, за своєю правовою природою концесія є однією з форм державно-приватного партнерства. Вона передбачає надання відповідних державних активів в управління, експлуатацію (у тому числі для цілей модернізації, реконструкції або створення нових об'єктів) приватному інвестору (концесіонеру) в обмін на оплату з боку останнього узгодженого розміру концесійних платежів [2]. Слід додати, що приватний інвестор розраховує на одержання прибутку від вкладених ним інвестицій у майно, взяте у концесію. Отже, залучення інвестицій у морські порти має правові аспекти – оформлення цих відносин договорами та вирішення проблем такого регулювання має відбуватися на науковій основі.

Дослідження у цьому напрямку в Україні проводилися Ю. М. Жорнокуєм [3, с. 139–174]. Серед спеціальних праць слід виділити працю А. В. Багдасарової щодо концесії у Росії та за кордоном [4]. Попри існування окремих праць, присвячених договору концесії, існує необхідність предметної уваги щодо договору концесії морських портів, діяльність яких наразі буде регулюватися на приватновласницьких засадах.

Метою цієї статті є з'ясування правових аспектів здійснення інвестицій у морські порти України, зокрема – особливості договору концесії у цьому процесі. Завдання – проаналізувати окремі аспекти інвестування із правової точки зору та можливості оформлення цих відносин відповідними договорами.

Правова база концесійного договору почала розвиватися з прийняттям у 1999 р. Закону України «Про концесії» та у подальшому – з набуттям чинності ЦК України. Статтею 20 Закону України «Про концесії» [5] було закладено два концептуальних положення щодо визначення права власності на майно, яке передано у концесію, з одного боку, та на прибуток – з іншого. Так, встановлено, що передача об'єктів у концесію не зумовлює переходу права власності на

цей об'єкт до концесіонера та не припиняє права державної чи комунальної власності на ці об'єкти. Майно, створене на виконання умов концесійного договору, є об'єктом права державної чи комунальної власності. Майно, яке придбав концесіонер на виконання умов концесійного договору, належить йому на праві власності та може переходити у власність держави або територіальної громади після закінчення строку дії концесійного договору відповідно до умов, передбачених законом. У той же час, важливим є закріплення у цій статті положення про те, що концесіонеру належить право власності на прибуток, отриманий від управління (експлуатації) об'єкта концесій, а також на продукцію, отриману в результаті виконання умов концесійного договору.

Як відзначає В. Папенкова, незважаючи на те, що концесія існує у вітчизняному законодавстві з прийняттям ЦК України, державно-приватне співробітництво через ці договори практично не оформлювалося. Але залучення такого механізму стало актуальним ще у середині 1990-х рр., коли коштів державного бюджету стало не вистачати на розвиток економіки. Однією з причин неналежного втілення договору концесії у життя називається складність подібних правочинів, їх недостатня розробленість у теорії та відсутність єдиної практики. Утім, світовий досвід свідчить про результативність укладання договорів концесії при інвестиційній діяльності, оскільки є збалансованим з точки зору можливості через нього надання інвестицій та контролем з боку держави [6].

Договір концесії морського порту дозволяє юридично оформити інвестиції у морські порти. Донедавна договірне регулювання інвестування у морські порти здебільшого залишаються поза увагою науковців. Утім, оновлення майна цілісного майнового комплексу – порту вимагає глобальних фінансових інвестицій, зважаючи на потребу модернізації значної кількості морських портів України. Інвестування у морські порти має економічні, політичні, правові аспекти. Незважаючи на те, що розвиток інвестицій у морські порти є необхідною складовою зростання економічного добробуту України, правові аспекти цієї проблеми залишаються недостатньо дослідженими. Правова форма сприяє оформленню економічних за своєю сутністю відносин з інвестування. Тому виділення правових аспектів проблеми інвестування у морські порти є вкрай важливим, і договір концесії відіграє тут помітну роль. Інвестор має бути впевненим, що його інвестиції у морські порти України будуть надійно захищені у правовому плані та призведуть до одержання прибутку. Останнє теж є можливим тільки за належного правового регламентування відносин з інвестування у морські порти, зокрема, через договір концесії. Отже, право відіграє значну роль в оформленні інвестицій, налагодженні зв'язків між учасниками інвестиційних відносин та їхньому закріпленні через механізм цивільного договору.

Закріплення Законом України «Про морські порти України» можливості укладати договори концесії у морських торговельних портах нашої держави вже приносить свої плоди. Як зазначає начальник Іллічівського морського торговельного порту, на умовах концесії планується віддати причали порту під контейнерний бізнес, інвестиції дозволять перевалювати зернові культури, здійснювати налив масла, організувати перевалку сірки, організувати поромне сполучення. Концесія відкриє перспективи для розвитку транспортної інфраструктури навколо порту. Для того, щоб машини із зерном не стояли у черзі на кілометри, концесія дозволить збудувати під'їзну магістраль [7]. Ці нагальні економічні проблеми портового господарства якнайкраще дозволяє вирішити договір концесії, що забезпечить інвестування морських портів України.

За своєю спроможністю у тоннажі перевезених вантажів морський транспорт створює порівняно унікальні можливості. Завдяки цьому морські перевезення вантажів забезпечують глобальний світовий товарообіг. Морські порти відіграють роль початкових і кінцевих пунктів такого товарообігу та забезпечують подальший шлях товарів до кінцевого споживача. Морські порти є необхідною ланкою у глобальному економічному товарному обігу. При цьому правова форма є важливою для оформлення цих економічних за своєю природою процесів товарообміну. Договір концесії морського порту забезпечує своєчасну модернізацію майна, що належить до основних фондів морського порту як цілісного майнового комплексу.

Морські торговельні порти є складовою частиною транспортної та виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку. Це стає можливим лише через залучення приватних інвестицій, які можуть бути юридично оформлені за допомогою договору концесії. Ефективне функціонування морського транспорту є необхідною умовою становлення України як морської держави, стало розвитку її транспортного комплексу та економіки в цілому. Географічне розташування України сприяє розвитку її транспортного потенціалу, інтеграції у світову транспортну систему, насамперед як держави, що має можливість забезпечити транзитне перевезення вантажів через центр Європи оптимальним шляхом.

Проблемою для входження приватних інвестицій у порти стала встановлена свого часу заборона договорів про спільну діяльність державних і приватних підприємств. Так, існує розпорядження Кабінету Міністрів України № 703-р від 7 травня 2008 р., згідно з яким державні підприємства мають припинити договори спільної

діяльності, наслідком яких може стати відчуження державної власності. Міністр транспорту та зв'язку, у свою чергу, своїм дорученням № 408/15/11-09 від 17 березня 2009 р. зобов'язав керівників портів у тримісячний термін припинити договори про спільну діяльність або перевести їх в іншу форму взаємин. Причому припиненню підлягали всі договори спільної діяльності незалежно від їх терміну та специфіки [8]. У такий спосіб держава будувала свої відносини з приватним сектором не як з рівним партнером. Адже вона в односторонньому порядку припиняла вже укладені договори про спільну діяльність. Виправданість зворотної сили закону у приватних відносинах викликає сумнів. Причому згідно з ч. 1 ст. 167 ЦК України держава діє у цивільних відносинах на рівних правах з іншими учасниками цих відносин. Як бачимо, з учасниками інвестиційної діяльності у морських портах, які укладали договори про спільну діяльність (що регламентуються, до речі, тим же ЦК України), так буває не завжди. Це підриває віру у надійність держави як рівноправного партнера у приватних за своєю сутністю правовідносинах, не сприяє створенню належного інвестиційного клімату в окремих галузях. При цьому цивільне законодавство зберігає достатню правову базу для інвестування у порти – це договори з передачі майна портів у концесію та деякі ін. Про важливість впровадження приватновласницьких засад у сферу діяльності морських портів свідчить наступне: Росія, країни Балтійського регіону та Грузія вже лібералізували свої порти, що призвело до їх приватизації та збільшення транзитних потужностей. Україна в цьому сенсі дуже гальмувала, тож вантажоперевізники за можливості обходять українські порти [9]. Отже, втілення приватновласницьких засад у цій сфері не є можливим без втілення нових правових механізмів залучення інвестицій – відповідних договорів, які стало можливим укладати з набуттям чинності Законом України «Про морські порти України». Таким чином, загальною правовою проблемою залишається те, що мають бути створені чіткі правові механізми інвестування у порти, вироблення у цій сфері приватноправових засад, відхід від тотального державного контролю. Останній є властивим скоріш для командно-адміністративної, ніж ринкової економіки.

Зараз у ст. 1 Закону України «Про морські порти України» морський порт – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. На відміну від формулювання у Кодексі торговельного мореплавства, нині морський порт вже не обов'язково має бути виключно державним підприємством. Це відкриває можливість інвестування у морські порти, залучення приватного капіталу у розвиток морських портів.

Приватноправові підстави регулювання правовідносин у морських портах у різних країнах Східної Європи втілювалися поступово, починаючи з 2000-х рр. Так, у Болгарії портові послуги в основному надають приватні компанії. Це стосується лоцманських, буксирних та інших послуг. Набагато складнішим і довшим виявився процес передачі терміналів в управління приватним операторам. Пріоритетною формою було обрано концесію, а це вимагало додаткового часу на підготовку відповідної законодавчої бази. У процесі реформи було створено державне підприємство з підтримки та розвитку інфраструктури портів. У підпорядкуванні цього підприємства перебуває вся інфраструктура портів країни. Тут розробляють національну програму розвитку портів, визначають пріоритети, потреби, складають плани, в тому числі здачі терміналів у концесію [10]. В Україні держава теж не буде втрачати контроль над діяльністю морських портів. Адже у ст. 4 Закону України «Про морські порти України» вказано, що об'єднання інтересів і діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту. Тенденція передання у концесію портів виявляється і в Україні. Так, концесія, за прогнозами Міністерства інфраструктури України, повинна стати основною формою залучення інвестицій у портовий сектор [11]. Світовий досвід свідчить про ефективність інвестування коштів у морські порти завдяки укладанню договорів концесії. Так, у 2008 р. уряд Нідерландів ініціював модернізацію портової зони у порту Роттердам через концесію. В результаті з майже трьох мільярдів євро інвестицій держава профінансувала лише двадцять відсотків, решту суми було вкладено приватними інвесторами [6, с. 12]. Це вказує на ефективність оформлення концесійним договором інвестицій у морські порти, можливість залучення у такий спосіб додаткових грошових коштів на розвиток портової інфраструктури, реконструкцію та модернізацію морських портів.

Остаточо про спосіб інвестування морських портів України говорити ще зарано – процес інвестування у морські порти у нашій державі лише розпочався. Як відзначив Д. Колодяжний, найбільш вигідним є різновид концесії морських портів за схемою «greenfield», тобто ситуації, коли в концесію передається право на будівництво об'єкта або добудову незакінченого будівництвом об'єкта портової інфраструктури. Саме на використання цієї схеми робить ставку Міністерство інфраструктури, розраховуючи залучити у портову сферу до 25 млрд грн. інвестицій [11]. Можна вести мову про те, що Україна дещо повторює на цьому етапі досвід впровадження правових механізмів забезпечення інвестування у морські

порти, дещо схожий на той, який втілювався у Болгарії, що наведено вище. Там договір концесії відіграв провідну роль у залученні приватних інвестицій у морські порти.

Таким чином, відповідне сучасним потребам унормування економічних відносин і розвиток інфраструктури порту, коли це відповідає усім необхідним вимогам споживачів портових послуг, сприяє поліпшенню ефективності його діяльності. Спосіб і умови юридичного оформлення цих відносин відповідними договорами (зокрема, договором концесії морського порту) також підлягають науковому опрацюванню з огляду на потребу належно оформлювати таким чином відносини між інвесторами та службами порту в Україні, де вказаний процес перетворень лише починається. Контролюючі функції адміністрації порту щодо концесіонерів можуть оформлюватися через цивільні договори про надання послуг, якими є договори про виконання аудиту.

Список використаних джерел: 1. Про морські порти України : закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI // Голос України. – 13.06.2012. – № 107. 2. Кифак А. Концессия: международный опыт и украинское законодательство / Александр Кифак // Порты Украины. – 2012. – № 09 (121) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3059>. 3. Жорнокуй Ю. М. Інвестиційне право : підручник / Ю. М. Жорнокуй. – Х. : Схід-регіон. центр освіт. ініціатив, 2011. – 192 с. 4. Багдасарова А. В. Концессионное соглашение в гражданском праве России и зарубежных стран : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Багдасарова Алина Владимировна. – М., 2009. – 20 с. 5. Про концесії : закон України від 16 лип. 1999 р. № 997-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997-14>. 6. Папенкова В. Завершенное строительство подвергается рискам / Виктория Папенкова // Бизнес. – 21.01.2013. – № 3 (1042). – С. 12–13. 7. Григорашенко А. Реформа и концессия – актуальный запрос дня / Александр Григорашенко // Порты Украины. – 2012. – № 09(121) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3052>. 8. Вінтоняк Д. О. Правові механізми для залучення приватних інвестицій в порти / Д. О. Вінтоняк // Дебют : зб. тез доп. студ. за результ. участі у Декаді студент. науки – 2010 / за заг. ред. Балабанова К. В., Булатової О. В. – Маріуполь : МДУ, 2010. – Ч. 1. – С. 242. 9. Черніков А. Україна починає приватизацію морських портів [Електронний ресурс] / Андрій Черніков // Українська правда. Економічна правда. – 23 листоп. 2011 р. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/publications/2011/11/23/306736>. 10. Манолов П. Концессия по-болгарски / Пейчо Манолов // Порты Украины. – 2008. – № 01 (73) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/450>. 11. Концессия – как объект изучения // Порты Украины. – 2013. – № 03 (125) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/3234>.

Надійшла до редколегії 05.08.2013



Украинцев О. А. Инвестирование в морские порты Украины и договор концессии

Рассмотрены вопросы инвестирования в морские порты Украины, в частности, особенности договора концессии с целью выявления роли данного вида договоров в инвестиционных процессах. Актуальность и новизна исследования обусловлены принятием нового законодательства о морских портах, где морской порт рассматривается как целостный имущественный комплекс. Проанализированы возможности заключения других договоров в этой сфере, доказана их гражданско-правовая природа. Акцентировано внимание на ведущей роли договора концессии в инвестирование морских портов, что соответствует новейшему украинскому законодательству и мировой практике.

Ключевые слова: морской порт, договор, концессия, инвестиции, договор концессии.

Ukrainecev O. A. Investment in the sea ports of Ukraine and the concession agreement

The article examines investing seaports of Ukraine, in particular concession contract, in order to determine the role of this contract in the investment processes. Relevance and novelty of the research determined the adoption of new legislation on ports where the sea port is seen as integral property complex. The method of analysis considered the possibility of concluding other agreements in this field, with particular attention paid to their civil orientation. There is conducted a review of some aspects of investment activities from a legal point of view, as well as the opportunity to register these relationships relevant agreements. It is established that the port concession agreement allows to issue legally the investment in seaports. Legal form contributes to the development of economic relations, in essence investment. Thus, the choice of the legal aspects of investment in ports is very important, and the concession contract plays a significant role. This is possible with the right legal regulation of relations in investing in ports, especially through the concession agreement. Consequently, the law plays a significant role in the development of investment projects, establishing communication between the participants of investment relations, and their union through the mechanism of a civil contract. It is established that the transfer of objects in the concession does not lead to the transfer of ownership of the concessionaire and the object does not terminate the right of state or municipal ownership of these facilities. Property created under the terms of the concession contract is the subject of a state or municipal property. The article points the leading role of the concession agreement with an investment in ports, which will correspond to the current legislation of Ukraine and international practice.

Keywords: sea port, the contract, concession, investments, a concession agreement.

