

тиками територіях, виділяти у цих закономірностях загальне й специфічне. На основі цього можна виробляти стратегічні міри боротьби зі злочинністю.

Недостатність вивчення й обліку процесів, що відбуваються в сільській місцевості у різних умовах її функціонування, особливостей злочинності, що тут формується, призводить до відсутності належної віддачі від прийнятих заходів щодо зміцнення правопорядку. В останні роки багато тривожних тенденцій глибинних змін злочинності в сільській місцевості залишилися непоміченими та не одержали адекватної оцінки.

Стаття надійшла до редколегії 15.01.2010 р.

Д.К. Медведєв

**ПРОЦЕСУАЛЬНИЙ ПОРЯДОК ЗАСТОСУВАННЯ
ЗАХОДІВ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ
АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Необхідність захисту інтересів усіх учасників перевізного процесу вимагає дослідження процесуального порядку застосування заходів відповідальності. Загальні питання адміністративної відповідальності та/або правового регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом аналізувалися у роботах І.В. Булгакової, В.В. Вітрянського, В.А. Єгізарова, Д.В. Зеркалова, С.В. Кивалова, О.В. Клепкової, В.К. Колпакова, Н.Ф. Лопатиної, С.Ю. Морозова, А.Б. Новосельцева, В.Й. Развадовського, О.В. Сівакова, М.Л. Шелухіна та ін., проте саме особливості процесуального порядку залишилися поза увагою науковців.

Ціль статті полягає у визначенні заходів удосконалення порядку застосування заходів відповідальності за порушення законодавства про перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Порядок вирішення спорів щодо перевезень визначено статтею 315 ГК України: до пред'явлення перевізникові позову, що випливає з договору перевезення вантажу, можливим є пред'явлення йому претензії. Претензії можуть пред'являтися протягом шести місяців, а претензії щодо сплати штрафів і премій – протягом сорока п'яти днів. Перевізник розглядає заявлену претензію і повідомляє заявника про задоволення чи відхилення її протягом трьох місяців, а щодо претензії з перевезення у прямому змішаному сполученні – протягом шести місяців. Претензії щодо сплати штрафу або премії розглядаються протягом сорока п'яти днів. Якщо претензію відхилено або відповідь на неї не одержано у названий вище строк, заявник має право звернутися до суду протягом шести місяців з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відпо-

віді¹; а також статтею 925 ЦК України: до пред'явлення перевізникові позову, що впливає із договору перевезення вантажу, пошти можливим є пред'явлення йому претензії у порядку, встановленому законом, транспортними кодексами (статутами). Позов до перевізника може бути пред'явлений відправником вантажу або його одержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або неодержання від перевізника відповіді у місячний строк. До вимог, що впливають із договору перевезення вантажу, пошти, застосовується позовна давність в один рік з моменту, що визначається відповідно до транспортних кодексів (статутів)².

Як бачимо, тут міститься неузгодженість між ЦК України та ГК України. Першим строк, наданий АТП для відповіді на претензію контрагентів передбачено в 1 місяць, а другим – у 3 місяці, а щодо претензії з перевезення у прямому змішаному сполученні – у шість місяців, претензії щодо сплати штрафу або премії розглядаються протягом сорока п'яти днів. Слід зазначити, що статтею 166 САТ України строк, наданий АТП для розгляду заявленої претензії та повідомлення заявника про її задоволення або відхилення визначено строк 3 місяці, тобто як в ГК України³.

Якщо виходити з необхідності захисту інтересів АТП як основного суб'єкта нашого дослідження, то необхідно положення ЦК України приводити до відповідних положень ГК України та САТ України. Якщо виходити із необхідності застосування більш суворого механізму відповідальності та якнайшвидшого застосування санкцій або відновлення порушеного становища, – то тут слід керуватися положеннями ЦК України, до яких приводити відповідні положення ГК України та САТ України.

При перевезеннях вантажів автомобільним транспортом право на пред'явлення АТП претензій мають:

а) вантажовідправник або вантажоодержувач – у випадку втрати вантажу і за умови подання товарно-транспортної накладної з підписом водія (експедитора АТП) про прийняття ним вантажу для перевезення;

б) вантажоодержувач – у випадках недостачі, зіпсуття або ушкодження вантажу і за умови подання товарно-транспортної накладної із відповідними записами в ній або акта встановленої форми, якщо такий акт склався;

в) вантажоодержувач – у випадку прострочення доставки вантажу;

¹ Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, 19 – 20, 21 – 22. – Ст. 144.

² Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 року № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40 – 44. – Ст. 356.

³ Про затвердження Статуту автомобільного транспорту УРСР: постановою Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 року № 401 // www.rada.gov.ua.

г) вантажовідправник - при незбереженні або простроченні доставки вантажу, якщо перевезення виконувалось у попутному напрямку.

Претензії, які виникають із перевезення вантажів, включаючи повну або часткову втрату вантажу, порушення строків чи інших умов доставки вантажу, пред'являються АТП, з яким укладено договір на перевезення.

Днем пред'явлення претензії вважається день здачі її на пошту або безпосередньо АТП під розписку про її одержання. Якщо термін на пред'явлення претензії закінчується у святковий або вихідний день, то днем закінчення його вважається перший наступний за ним робочий день.

Якщо до претензії не були прикладені документи, названі вище, то така претензія повертається АТП заявнику не пізніше 10-денного терміну від дня одержання із зазначенням причин її повернення. Якщо у 10-денний термін претензія не була повернута заявникові, то вона вважається прийнятою до розгляду.

АТП зобов'язане розглянути заявлену претензію і повідомити заявника про її задоволення або відхилення протягом трьох місяців. При частковому задоволенні або відхиленні претензії АТП у повідомленні про це повинно вказати мотиви прийнятого рішення і повернути заявнику додані до претензії документи (в тому числі й інші додані докази) у 10-денний термін. У разі задоволення претензії у повному розмірі прикладені до неї документи (інші докази) не повертаються.

Якщо сторони не дійдуть згоди, то, як впливає із Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, спори вирішуються згідно з чинним законодавством України, а отже, - тепер повноважними адміністративними органами або у судовому порядку¹.

КпАП України містить три статті з кількома складами правопорушень, що найбільше притаманні досліджуваним правовідносинам.

У статті 133-1 "Порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом" визначено два склади правопорушень, які можуть скоювати працівники АТП при перевезенні вантажів:

- порушення встановленого режиму праці і відпочинку водіїв (частина 6);

- перевезення пасажирів чи вантажів водієм, який не пройшов щозмінного передрейсового медичного огляду водіїв транспортних засобів, або перевезення без проведення передрейсового контролю технічного стану транспортних засобів (частина 9).

¹ Про затвердження Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року № 363 // Офіційний вісник України. - 1998. - № 8. - С. 283.

У статті 133-2 "Порушення умов і правил здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів" визначено склад цього правопорушення:

здійснення внутрішніх автомобільних перевезень пасажирів і вантажів на території України транспортними засобами, зареєстрованими в інших державах, або міжнародних двосторонніх чи транзитних перевезень пасажирів і вантажів без відповідного дозволу, а також порушення особливих умов і правил, зазначених у ліцензії на здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів.

У статті 136 "Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті" визначено два склади правопорушення:

- пошкодження пломб і запірних пристроїв вантажних вагонів, автомобілів, автомобільних причепів, контейнерів, трюмів та інших вантажних приміщень плавучих засобів, зривання з них пломб, пошкодження окремих вантажних місць та їх упаковки, пакетів, огорож вантажних дворів, залізничних станцій, вантажних автомобільних станцій, контейнерних пунктів (площадок), портів (пристаней) і складів, які використовуються для виконання операцій, зв'язаних з вантажними перевезеннями, а також перебування без належного дозволу на території вантажних дворів, контейнерних пунктів (площадок), вантажних районів (дільниць) портів (пристаней), шлюзів і зазначених вище складів (частина 1);

- пошкодження рухомого складу, контейнерів, плавучих та інших транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів, а також перевізних пристроїв (частина 2)¹.

Справи про порушення, передбачені частинами 6 і 9 статті 133-1, розглядають органи внутрішніх справ (міліція); органи автомобільного транспорту розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтею 133-2; адміністративні комісії при виконавчих органах міських, сільських, селищних рад розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтею статтею 136 за вчинення порушень на автомобільному транспорті².

Судовий порядок передбачає, як правило, розгляд суперечливих питань господарськими судами. Тут найчастіше діє презумпція вини АТП. Останнє намагається довести свою невинуватість у вчиненому порушенні законодавства чи договірних зобов'язань або неможливість належного виконання через дію певних об'єктивних несприятливих обставин. Статтею 314 ГК України так і передбачено, що перевізник несе відпові-

¹ Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року № 8073-X // Відомості Верховної Ради Української РСР. - 1984. - додаток до № 51. - Ст. 1122.

² Там само.

дальність за втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини.

Згідно з пунктом 132 САТ України АТП і вантажовідправник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень або прийнятого до виконання разового замовлення, якщо воно сталося внаслідок:

а) явищ стихійного характеру (заметів, поводи, пожежі та ін.);

б) аварії на підприємстві, внаслідок якої роботу підприємства було припинено на строк не менше трьох діб;

в) тимчасового припинення або обмеження перевезення вантажів по автомобільних шляхах в порядку, встановленому статтею 18 САТ України¹.

Пунктом 134 САТ України передбачено загальні підстави звільнення АТП від відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу:

а) вантаж прибув у справному автомобілі (контейнері) за справними пломбами вантажовідправника, а штучний вантаж – зі справними захисною маркіровкою, бандеролями, пломбами вантажовідправника або виготовлювача;

б) нестача, псування або пошкодження сталися внаслідок природних причин, зв'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі експедитора вантажовідправника (вантажодержувача);

г) нестача вантажу не перевищує норм природних втрат.

У цих випадках діє принцип презумпції невинуватості АТП, адже воно буде нести відповідальність у випадку доведення пред'явником претензії вини АТП².

Відповідальність за цілісність і збереження вантажів до моменту фактичної їх передачі покладається на сторону, що їх здає, а після фактичної передачі – на сторону, що прийняла вантаж. Обставини, що виключають відповідальність співперевізників за незбереження вантажів у момент передачі його на інший вид транспорту, можна поділити на дві групи, керуючись принципом розподілу обов'язку доказування. Перша група передбачає презумпцію вини перевізників, які зобов'язуються довести свою невинуватість. В іншому випадку він буде нести відповідальність за відсутність вантажу. До цих обставин належать:

- вина вантажовідправника або вантажоотримувача;

- особливі природні властивості вантажу, що викликали його несправність, іржу, внутрішнє пошкодження та інші наслідки;

¹ Про затвердження Статуту автомобільного транспорту УРСР: постанова Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 року № 401 // www.rada.gov.ua

² Там само.

- недоліки тари та упакування, що не могли бути поміченими при огляді наружного виду при прийманні вантажу до перевезення, або використання тари, що не відповідає властивостям вантажу при відсутності слідів її пошкодження під час перевезення;
- здача вантажу до перевезення без зазначення у накладній властивостей, що вимагають особливих умов чи мір застереження для збереження вантажу при перевезенні чи зберіганні;
- здача до перевезення вантажу, вологість якого перевищує встановлену норму.

До обставин, що визначають презумпцію невинуватості перевізника, належать прибуття вантажу у справному стані з неушкодженими пломбами вантажовідправника; перевезення вантажу у неукритому вигляді за умови, що даний вантаж знаходиться у переліку видів вантажів, перевезення яких у відкритому автомобілі, вагоні, на палубі судна допускається; наявність псування чи нестачі вантажу у межах природної втрати¹.

АТП несе відповідальність за прострочку в доставці вантажу. При цьому діє загальною юридичний принцип, що знайшов відображення у пункті 3 статті 193 ГК України: "Застосування господарських санкцій до суб'єкта, який порушив зобов'язання, не звільняє цього суб'єкта від обов'язку виконати зобов'язання в натурі, крім випадків, коли інше передбачено законом або договором, або управнена сторона відмовилася від прийняття виконання зобов'язання"². У пункті 138 САТ України він виглядає як "сплата штрафу за прострочку в доставці вантажу не звільняє АТП від відповідальності за викликані цією прострочкою втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу"³.

У сфері автотранспортних перевезень також повинен постійно діяти принцип невідворотності майнової відповідальності. І тут слід навести міркування Г.П. Савічева, оформлені ще в радянські часи, що застосування санкцій є не лише правом управненого контрагента по відношенню до порушника, але і його обов'язок перед державою. Невідворотність майнової відповідальності відносно зобов'язання перед державою передбачає зобов'язання кредитора пред'явити претензію (позов) до контрагента-порушника й отримати згідно з винесеним рішенням відшкодування (платежі). У даному випадку не може бути альтернативи: пред'являти претензію (позов) чи не пред'являти, добиватися виконання винесеного у

¹ Егизаров В.А. Совершенствование законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении / В.А. Егизаров. – Казань: Изд-во Казанского университета, 1984. – С. 84 - 89.

² Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, 19 - 20, 21 - 22. – Ст. 144.

³ Про затвердження Статуту автомобільного транспорту УРСР: постанова Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 року № 401 // www.rada.gov.ua

справі рішення чи не робити цього. Претензія (позов) повинна бути пред'явлена в усіх випадках винуватого невиконання транспортного зобов'язання і при задоволенні її (його) – виконана. Пропонується три шляхи подолання проблеми – закріплення у законі зобов'язання застосування санкцій до винуватого контрагента; надання кредитору права вирішувати питання на власний розсуд; рішення питання ставити у залежність від ступеня публічності інтересів – державне замовлення чи договірне не виконане, законна чи договірна неустойка передбачена за невиконання зобов'язання. У третьому випадку при виконанні державного замовлення контрагенти є не лише носіями суб'єктивних прав та обов'язків, але і носіями адміністративно-правових зобов'язань. А тому кредитор повинен пред'явити вимогу про стягнення нормативно передбачених штрафів навіть у тому випадку, коли невиконання зобов'язання не викликало збитків чи інших негативних наслідків¹.

Позови вантажовідправників і вантажоодержувачів до АТП можуть бути пред'явлені тільки у випадках повного або часткового відмовлення АТП задовольнити претензію або неодержання від них відповіді протягом строків, вказаних у пункті 166 САТ та статті 315 ГК України або статті 925 ЦК України (аналізований раніше суперечливий випадок).

Позови пред'являються відповідно до встановленої підвідомчості або підсудності в господарський або місцевий суд за місцем знаходження АТП, до яких була пред'явлена претензія, у двомісячний строк з дня одержання відповіді АТП або з дня закінчення строку, встановленого для відповіді.

Слід зазначити, що до претензійного та судового порядку або в процесі їх проходження правова робота залишається найбільш впливовим засобом у боротьбі з порушеннями законодавства та юридичної практики. І краще із самого початку якісно провести правову роботу – ще до виникнення правовідносин – до підписання договору чи видання наказу компетентним органом. У такому випадку необхідно підтримати думку російських практиків і рекомендувати АТП детально прописувати у договорі усі майбутні операції, пов'язані з перевезенням вантажів. У "предметі договору" необхідно вказувати, що саме буде робити АТП, експедитор та інші сторони, зокрема чи повинен експедитор сам перевозити вантаж чи має можливість укласти угоду на перевезення з АТП. У "порядку розрахунків" слід окремо прописувати вартість перевезень та витрати, що підлягають відшкодуванню експедитору. При виконанні експедиційного договору, експедитором за яким може бути АТП, слід виділяти суму

¹ Савичев Г.П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных грузов / Г.П. Савичев. – М.: Изд. Моск. ун-та, 1986. – С. 143 – 144.

його винагороди¹. Такі заходи повинні сприяти запобіганню несприятливим публічно-правовим наслідкам, пов'язаним із різним режимом оподаткування винагороди та витрат експедитора, а також сприяти відстоюванню вантажовідправниками та вантажоодержувачами або клієнтами своїх прав у досудовому та судовому порядку.

В якості приклада можна навести справу у РФ № КГ-А40/2654-01. Між ТОВ "Торговый дом "Гранд" (замовник) та ТОВ "Транс-Бизнес-Экспедиция" (виконавець) було укладено договір транспортної експедиції. Згідно з умовами до обов'язків виконавця належало виконання в інтересах замовника робіт, пов'язаних з перевалкою, експедируванням, митним оформленням і доставкою імпортих і транзитних вантажів, що проходять ВАТ "Морской Порт "Санкт-Петербург". Суд відхилив аргумент ТОВ "Транс-Бизнес-Экспедиция", що перевірка стану вантажу та його кількості не входила до кола його обов'язків, і поклав на ТОВ "Транс-Бизнес-Экспедиция" відповідальність, пов'язану з невідповідністю даних, вказаних у перевізних документах².

У наведеному прикладі замовник завдяки повному прописуванню у договорі прав та обов'язків сторін зумів забезпечити досягнення своїх інтересів.

І тут слід не погодитися із іншими російськими вченими – С.С. Крикуновим та В.Д. Путятіним, які стверджують, що усі положення транспортного законодавства, а також відомчих нормативних актів не повинні включатися у текст договору, оскільки сторони повинні їх дотримуватися в силу закону³. Дійсно, зайві положення у договір включати не слід. Однак, усе, що хоча б мінімально стосується правовідносин, в які включаються АТП, державні органи, що ними управляють та інші суб'єкти адміністративного права, повинні детально прописуватися у договорі. Навіть у випадку наявності законодавчої норми вірність її трактування і застосування може бути роз'яснена судом в одну чи іншу сторону. А у випадку закріплення законодавчої норми умовами договору, що були підписані керівниками сторін та закріплені печатками, оскаржити їх у суді буде майже неможливо. І тут уже слід погодитися із вищеназваними російськими вченими, що у річному договорі перевезення вантажів між АТП та іншим суб'єктом крім загальних положень повинні визначатися

¹ Данилина І.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения / И.Е. Данилина // Транспортное право. – 2005. – № 2. – С. 19.

² Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 5 июня 2001 г. по делу № КГ-А40/2654-01 // Наводиться за: Данилина І.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения / И.Е. Данилина // Транспортное право. – 2005. – № 2. – С. 19.

³ Крикунов С.С., Путятин В.Д. Транспортный договор как правовое средство обеспечения сохранности грузов / С.С. Крикунов, В.Д. Путятин // Транспортное право. – 1998. – № 1. – С. 14.

обсяги та умови перевезень, порядок розрахунків, раціональні маршрути і системи вантажопотоків, режим роботи з прийняття та видачі вантажів, порядок підготовки вантажу до перевезення, утримання під'їздних шляхів, їх освітлення у нічний час, стоянка і місце відпочинку при міжміських та міждержавних перевезеннях¹. Повне прописування умов договору є запорукою захисту інтересів.

І як з метою унеможливлення клієнта уникати відповідальності експедитор у договорі має чітко визначати підстави та обсяг витрат, що підлягають відшкодуванню клієнтом. В іншому випадку при виникненні спору про обґрунтованість витрат судом може бути відмовлено у відшкодуванні з клієнта витрат експедитора², – так само і клієнт має ретельно прописувати усі складові елементи прав та обов'язків АТП – експедитора, щоб забезпечити повноту та якість виконання і унеможливити ухилення від відповідальності.

На основі викладеного у статті можна зробити наступні висновки:

1. Складність правовідносин, пов'язаних із перевезенням вантажів автотранспортом, визначає складність та варіативність заходів, засобів та видів відповідальності. Основним має бути посилення рівня комплексності застосування мір відповідальності до АТП – правопорушників, а також забезпечення принципу невідворотності покарання за правопорушення. Претензія (позов) повинна бути пред'явлена в усіх випадках винуватого невиконання транспортного зобов'язання і при задоволенні її (його) – виконана. При невиконанні або неналежному виконанні державного замовлення пропонується законодавчо зобов'язати кредитора – вантажовідправника або вантажоотримувача пред'явити вимогу про стягнення нормативно передбачених штрафів навіть у тому випадку, коли невиконання зобов'язання не викликало збитків чи інших негативних наслідків.

2. В ході дослідження претензійного порядку розгляду спорів встановлено, що пунктом 3 статті 315 ГК України і пунктом 166 САТ України строк, наданий АТП для відповіді на претензію контрагентів передбачено у 3 місяці, а щодо претензії з перевезення у прямому змішаному сполученні – у шість місяців; а пунктом 2 статті 925 ЦК України – в 1 місяць.

Якщо виходити з необхідності захисту інтересів АТП як основного суб'єкта нашого дослідження, то слід положення ЦК України приводити до відповідних положень ГК України та САТ України. Якщо виходити із

¹ Крикунов С.С., Путигин В.Д. Транспортный договор как правовое средство обеспечения сохранности грузов / С.С. Крикунов, В.Д. Путигин // Транспортное право. – 1998. – № 1. – С. 15.

² Соловых А. Ответственность клиента по договору транспортной экспедиции / А. Соловых // Хозяйство и право. – 2007. – № 8. – С. 20.

необхідності застосування більш суворого механізму відповідальності та якнайшвидшого застосування санкцій або відновлення порушеного становища, – то тут слід керуватися положеннями ЦК України, до яких приводити відповідні положення ГК України та САТ України.

3. До претензійного та судового порядку або в процесі їх проходження правова робота залишається найбільш впливовим засобом у боротьбі з порушеннями законодавства та юридичної практики. Слід рекомендувати АТП та його контрагентам детально прописувати у договорі усі майбутні операції, пов'язані з перевезенням вантажів; у "предметі договору" необхідно вказувати, що саме буде робити АТП, експедитор та інші сторони, зокрема чи повинен експедитор сам перевозити вантаж чи має можливість укласти угоду на перевезення з АТП; у "порядку розрахунків" слід окремо прописувати вартість перевезень та витрати, що підлягають відшкодуванню експедитору; при виконанні експедиційного договору, експедитором за яким може бути АТП, слід виділяти суму його винагороди.

4. Майбутні наукові дослідження повинні спрямовуватися на подальше вдосконалення процесуального порядку розгляду суперечливих моментів перевезення вантажів автотранспортом, особливо у міжнародних перевезеннях.

Стаття надійшла до редколегії 04.01.2010 р.

Є.В. Дехтярьов | **КЛАСИФІКАЦІЯ СПОСОБІВ ЗАВОЛОДІННЯ
ГРОШОВИМИ КОШТАМИ ПІД ЧАС
ВЧИНЕННЯ ШАХРАЙСТВ У СФЕРІ
ВИКОНАННЯ ГОСПОДАРСЬКО-
ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ**

На думку багатьох вчених можливість використання у господарському обігу в злочинних намірах прав юридичних осіб є найнебезпечнішою кримінальною тенденцією, яка притаманна саме країнам пострадянського простору та істотно впливає на стабільність їх економічної системи¹. Так, існуючі недоліки нормативного регулювання державного

¹ Див.: Ларичев В.Д. Коммерческое мошенничество в России. Способы совершения. Методы защиты / В.Д. Ларичев, Г.М. Спирин. – М.: "Экзамен", 2001. – С. 82; Волобуев А.Ф. Наукові основи комплексної методики розслідування корисливих злочинів у сфері підприємництва: Автореферат дис. ... д-ра юрид. наук: спец. 12.00.09 "Кримінальний процес: криміналістика та судова експертиза" / Анатолій Федотович Волобуев. – Х., 2002. – С. 8.