

ням є правотворчість. Проте для оперативного вирішення конкретних юридичних справ законодавчо передбачені способи подолання прогалин у праві й законі: аналогія права, субсидіарне застосування норм права.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гражданское право : учебник : в 3-х томах [под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого]. – [4-е изд., перераб. и доп.]. – М., 2005. Т. 1. – 765 с.
2. Хозяйственное право : учебник / В. К. Мамутов, Г. Л. Знаменский, К. С. Хахулин и др.; под ред. Мамутова В. К. – К. : Юринком Интер, 2002. – 897 с.
3. Харитонов Є. Антицивілістика, або Сім «неправд» так званого господарського підходу / Є. Харитонов // Право України. – 2000. – № 9. – 13 с.
4. Цивільне право України : підручник : у 2-х кн. / Д. В. Боброва, О. В. Дзера, А. С. Довгерт та ін. ; за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 864 с.
5. Харитонов Е. О., Старцев А. В., Харитонов Е. И. Гражданское право Украины : учебник. – издание четвертое. – Х. : Одиссей, 2008. – 96 с.
6. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : підручник / О. Ф. Скакун [пер. з рос.]. – Харків : Консум, 2001. – 344 с.

О. С. Кушко,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри цивільного та господарського права і процесу

Інституту національного та міжнародного права,

Міжнародний гуманітарний університет

СТОРОНИ У ДОГОВОРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

Досліджуючи сферу правовідношень, пов'язаних з перевезенням вантажів неможливо обійти увагою учасників цих правовідношень. З легального визначення договору перевезення наведеного у ст. 909 Цивільного кодексу України (далі за текстом статті – ЦК України) [1] та ст. 307 Господарського кодексу України (далі за текстом – ГК України) [2] випливає висновок що сторонами договору перевезення вантажу є перевізник та відправник вантажу.

Наступні статті ЦК України дають більш поширену картину вищезазначеного, визначаючи сторонами договору перевезення вантажу, укладеного на довгостроковий строк – перевізника та власника (володільця) вантажу (ст. 914 ЦК України). Отже, при буквального тлумаченні двох статей одного нормативно-правового акту ми знаходимо мов би певні нестыковки. Поняття «володілець», що застосовується в контексті ст. 914 ЦК України, як тотожне до поняття «власник», передбачає саме титульного володільця, тобто особу володіння якої вантажем підтверджено певними документами. На практиці, поняття «власник (володілець)» напряму може бути застосовано тільки у рамках договору морського перевезення вантажу, що підтверджений видачею оригіналів коносаментів. У такому випадку держатель всіх оригіналів коносаментів і є володільцем вантажу, а у країнах Великої Британії та Німеччини – власником вантажу, що зазначений у коносаменті.

З нашої точки зору таке законодавче визначення може бути лише продуктом існування як мінімум двох різновидів договору перевезення вантажу у діючому ЦК України. Перший вид, а саме передбачений у ст. 909 ЦК України представляє собою реальний договір перевезення конкретного вантажу, укладення якого підтверджується складенням транспортної накладної (коносаменту або іншого документу, встановленого транспортними кодексами (статутами).

На наш погляд, другий вид договору перевезення вантажу, так званий довгостроковий договір перевезення вантажу, передбачає ст. 914 ЦК України, згідно до якої встановлюються обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення. Російські цивілісти, а серед них Г. П. Савічев, називаючи цей договір договором про організацію перевезення зазначає, що за своєю правовою природою цей договір має ознаки попереднього договору, так як укладення такого договору не звільняє, а навпаки, передбачає необхідність укладення відповідного договору перевезення вантажу, так як тільки такий договір забезпечує реальне переміщення вантажу від пункту відправки до місця призначення [3, с. 35–36].

Сучасні договори перевезення вантажів, відповідно до ст. 914 ЦК України дійсно носять довгостроковий характер починаються з подачі транспортних засобів під навантаження та пред'явлення вантажу до перевезення. У реальному майновому обігу ці відношення оформлюються довгостроковими договорами перевезення вантажу, що укладаються між перевізником та відправником/одержувачем вантажу або їхніми представниками, роль яких виконують транспортні або транспортно-експедиторські організації. Частіше за все ці перевезення здійснюються на підставі так званої транспортної заявки на перевезення конкретної партії вантажу або перевезення відбувається на підставі єдиного транспортного документу. Та обставина, що довгостроковий договір перевезення вантажу укладається з метою наступного перевезення конкретних партій вантажу, що оформляються транспортними заявками, та у багатьох випадках обумовлює сам процес та умови перевезення, не дає підстави вважати його попереднім договором.

Взагалі, відокремлення реального договору перевезення конкретного вантажу та довгострокового договору перевезення вантажу, що має консенсуальну основу, дає нам можливість під іншим кутом розглядати позицію вантажоодержувача у договірній конструкції, що досліджується. Вже на цій стадії розгляду перевізних відношень з'ясовується, що крім перевізника та відправника учасником перевезення є також одержувач вантажу, що за думкою більшості правознавців виконує тільки роль третьої особи, на користь якої укладався договір перевезення [4, с. 489; 5, с. 309; 3, с. 40].

Разом з тим, неможливо не звертати уваги на постійний розвиток і ускладнення існуючих процесів перевезення вантажу. Необхідно погодитися з точкою зору М. І. Брагинського та В. В. Вітрянського, які зазначають що у сучасних умовах, питання про суб'єктний склад договору перевезення повинний розглядатися з урахуванням значного розширення сфери дії договору перевезення, який тепер не може бути зведеним до моделі реального договору перевезення конкретного вантажу та охоплює всі договори, опосередковуючи відношення, пов'язанні з перевезеннями вантажу, пасажирів та багажу [6, с. 273].

Розглядаючи вищезазначені концепції побудови договору перевезення вантажу, хотілось би звернути увагу, що у реальному договорі перевезення конкретного вантажу перевізник/його представник повинний видати вантаж особі, що вказана в транспортній накладній. Ст. 636 ЦК України передбачає, що з моменту вираження третьою особою наміру скористатися своїм правом сторони не можуть розірвати або змінити договір без згоди третьої особи, якщо інше не встановлено договором або законом. Начебто всі вищезазначені положення повністю вписуються в конструкцію договору на користь третьої особи та співпадають з загальними

правилами побудови договору перевезення вантажу. Але, залишається ще питання ціни, як однієї з істотних умов договору перевезення вантажу. За перевезення вантажу стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати не визначений, стягується розумна плата (ст. 916 ЦК України). При цьому, ст. 909 ЦК України, передбачає, що відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Таким же чином необхідно розглядати договір морського перевезення вантажу, у якому фрахт (винагорода, компенсація) сплачується за договорами перевезення, найму або піднайму судна або транспортного засобу (їх частин) для перевезення вантажів (п. п. 14.1.260 п. 14.1 ст. 14 Податкового кодексу України [7]) сплачений вантажоодержувачем, що є загальноприйнятою практикою у сфері перевезення вантажу як такого. Тобто, сплачуючи морський фрахт, а у більшості випадків і приймаючи участь у його визначенні, вантажоодержувач має можливість визнаватися стороною договору перевезення вантажу.

З одного боку, ст. 310 ГК України передбачає обов'язок одержувача прийняти вантаж, який прибув на його адресу. Він має право відмовитися від прийняття пошкодженого або зіпсованого вантажу, якщо буде встановлено, що внаслідок зміни якості виключається можливість повного або часткового використання його за первісним призначенням, що дає можливість слідом за Єгіазаровим В. О. визначити договір перевезення вантажів не дво-, а багатостороннім договором, у якому вантажоодержувач, так же як вантажовідправник та перевізник, виступає у якості повноправної сторони цього договору [8, с. 52–54].

Повністю погодиться з цією позицією можливо тільки під час розгляду договору морського перевезення вантажу, що оформлюється коносаментом, який можливо розглядати як іменну цінний папір або цінний папір на пред'явника.

У зв'язку з різницею сфер застосування договору перевезення вантажу – морська, річна, автомобільна, залізнична, повітряна, та відповідно різноманітних засобів оформлення перевезення, в тому числі з застосуванням товаророзпорядчих цінних паперів (коносаменту) надати загальну характеристику для договору перевезення вантажу, а тим самим визначити статус його сторін не має остаточної можливості. З огляду на сучасні тенденції перевізного процесу, можливо зробити висновки щодо можливості наділення одержувача вантажу статусом сторони за договором. Діюче законодавство України у транспортній сфері надає таку можливість тільки договору морського перевезення вантажу, підтвердженого видачею коносаменту, що має силу товаророзпорядчого цінного паперу. В цьому випадку договір морського перевезення вантажу необхідно розглядати як особливий різновид договору перевезення вантажу, і таким чином наділення вантажоодержувача статусом повноправної сторони у договорі, що вступає у правовідношення з перевезення з моменту фактичного пред'явлення коносаменту перевізнику/ його агенту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цивільний кодекс України : станом на 19 січня 2013 року // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.
2. Господарський кодекс України : станом на 19 січня 2013 року // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 462.

3. Гражданское право : учебник / [отв. ред. Е. А. Суханов]. – [2-е изд., перераб. и доп.] : в 2 т. Т. II. Полутом 2. – М., 2000. – 704 с.
4. Договірне право України. Особлива частина : навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова та ін.; за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 1200 с.
5. Попандопуло В. Ф., Яковлева В. Ф. Коммерческое право : учебник / В. Ф. Попандопуло, В. Ф. Яковлева. – СПб : Изд-во СПб ГУ, 1997. – 518 с.
6. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – [5-е изд., стер.]. – М. : Статут, 2011. – 910 с.
7. Податковий кодекс України : станом на 19 січня 2013 року // Офіційний вісник України. – 2010. – № 92 (10.12.2010) (частина 1). – Ст. 3248.
8. Егиазаров В. А. Транспортное право : учебное пособие / Егиазаров В. А. – М., 1999. – 458 с.
9. Кодекс торговельного мореплавства України : станом на 05 січня 2013 року // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47 (21.11.1995). – Ст. 349.
10. Офіційний сайт судноплавної лінії Harag-LloydAg [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.harag-lloyd.com/en/home.html>
11. Офіційний сайт судноплавної лінії ARKASline [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.arkas.com.tr/>
12. Офіційний сайт судноплавної лінії Mediterranean Shippingcompany [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mscevva.ch/>
13. Офіційний сайт судноплавної лінії MAERSKline [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.maerskline.com/appmanager/>

Д. Г. Манько,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри теорії та історії держави і права
Інституту національного та міжнародного права,
Міжнародний гуманітарний університет

ЛЕГАЛІЗАЦІЯ ДОКУМЕНТІВ В АСПЕКТІ ДІАЛОГУ ПРАВОВИХ КУЛЬТУР

Співіснування сучасних держав зумовлює необхідність розробки ефективних механізмів обміну та імплементації правових інститутів між різними державами. У цьому аспекті важливим є не тільки гармонізація та уніфікація законодавства, згідно із результатами якої встановлюється адекватне поле правового регулювання, але й регламентується порядок обміну правовими актами у яких втілюються формально виражені потреби окремих індивідуальних та колективних суб'єктів права. Причому, враховуючи певні сталі зв'язки, між окремими державами може встановлюватися особливий режим обміну такою інформацією.

Відповідно, дослідження особливостей легалізації документів в аспекті діалогу правових культур є безумовно актуальною темою досліджень у сфері загально-теоретичної юриспруденції.

Загальнотеоретичну основу дослідження склали праці С. С. Алексеєва, Х. Н. Бехруза, В. В. Дудченко, Л. М. Завадської, Н. А. Зелінської, П. А. Кенсовського, С. В. Ківалова, А. Ф. Крижановського, М. І. Козюбри, Т. М. Нешатаєвої, Ю. М. Оборотова, О. П. Подцерковного, П. М. Рабіновича, А. І. Римарука, Н. О. Санахметової, Ю. А. Тихомирова, Г. А. Тосуняна, Є. О. Харитоновна, Н. А. Чечиної, В. Є. Чиркіна.

Метою статті є встановлення особливостей обміну юридичними документами та засвідчення їх чинності між Україною та іншими сучасними державами.