

СПб., 2007. — С. 372 — 373.

9. Литвинов В.И. Корыстные посягательства на личную собственность и их предупреждение / В.И.Литвинов. — Минск: Университетское, 1989. — 271 с.

10. Бойцов, А.И. Преступления против собственности / А.И.Бойцов. — СПб., 2002. — С. 12.

11. Жижиленко, А.А. Преступления против имущества и исключительных прав / А.А.Жижиленко. — М., 1928. — С. 6.

12. Имущество как предмет преступлений против собственности в уголовном праве / В. В. Хилюта / Государство и право. — 2009. — № 7. — С. 96 — 101.

13. Винокурова Н.С. Актуальные проблемы уголовно-правовой характеристики вымогательства // Российский следователь. — 2005. — № 4. — С. 18.

14. Кригер Г.А. Уголовно-правовая борьба с хищениями социалистического имущества в СССР: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08. — М., 1965. — С. 3 — 4.

15. Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР 1917-1952 гг. / Под ред. проф. Голякова И.Т. М., Госполитиздат. — 1953. — С. 59.

16. Исаев И.А. История государства и права России. — М., БЕК. — 1994. — С. 80.

17. Шаргородский М.Д. Вина и наказание в советском уголовном праве. — М., Юриздат. — 1945. — С. 138.

18. Розенберг, Д.Н. О понятии имущественных преступлений в советском уголовном праве (Объект и предмет посягательства) / Д.Н.Розенберг // Ученые записки Харьковского юридического института. — Вып. 3. — Харьков, 1948. — С. 55.



УДК 347 : 658.788

Єсімов С. С., доцент кафедри адміністративно-правових дисциплін ЛДУВС, к.ю.н., доцент;

Висоцька Х. А., асистент кафедри транспортних технологій НУ «Львівська політехніка».

Окремі аспекти відповідальності експедитора в контексті цивільно-правової природи транспортно-експедиційної діяльності

У статті порушуються теоретичні аспекти транспортно-експедиційної діяльності щодо цивільно-правової природи договору транспортної експедиції та на цій підставі розглядається відповідальність експедитора в аспектах визначених Цивільним кодексом України та Законом України «Про транспортно-експедиційну діяльність».

Ключові слова: транспортно-експедиторська діяльність, договір транспортної експедиції, транспортно-експедиторська послуга, експедитор, клієнт, правова відповідальність.

В статье поднимаются теоретические аспекты транспортно-экспедиционной деятельности по гражданско-правовой природе договора транспортной экспедиции и на этом основании рассматривается ответственность экспедитора в аспектах определенных Гражданским кодексом Украины и Законом Украины «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Ключевые слова: транспортно-экспедиторская деятельность, договор транспортной экспедиции, транспортно-экспедиторская услуга, экспедитор, клиент, правовая ответственность.

The article raised the theoretical aspects of freight forwarding activities for the civil nature of the contract of transport expedition and for that reason is considered the responsibility of the forwarder in the aspects of the

Civil Code of Ukraine and the Law of Ukraine «On the freight forwarding activities».

Keywords: freight forwarding activities treaty expedition transport, freight forwarding services, freight forwarder, customer liability.

Постановка проблеми. Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. Як свідчить міжнародна практика, ефективне функціонування транзитної системи залежить від національного законодавства, його стабільності, оптимальної тарифно-цінової та податкової політики у цій сфері, розвинутої транспортної інфраструктури та ефективного транспортно-експедиційного обслуговування вантажовласників. Тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, що передбачає створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це обумовлює постійне зростання міжнародного транзиту товарів що відповідно вимагає приведення національного законодавства до вимог Європейського Союзу.

Аналіз досліджень даної проблеми. У національній науково-юридичній літературі дослідження проблеми правовідносин у сфері транспортно-експедиційної діяльності проводилося досить широко. Багату наукову спадщину залишено нам вченими дореволюційного періоду (до 1917 р.) А.В. Гордоном, В.Л. Клячко, І.М. Рабиновичем, П.П. Цитовичем, Г.Ф. Шершеневичем та іншими. У другій половині 20 століття суттєвий вклад унесено М.К. Дольником, В.А. Егізаровим, О.С. Иоффе, Б.П. Лук'яновим, І.О. Безлюдько та іншими авторами. На сучасному етапі розвитку юридичної науки питання регулювання відносин з договору перевезення пасажирів різними видами транспорту досліджувалися О.А. Беляновичем, І.В. Булгаковою, Е.В. Вакулович, В.В. Витрянским та іншими. Проте сучасне транспортне законодавство, в умовах структурної реформи, яка проводиться на транспорті, змінюється швидкими темпами, що обумовлює необхідність її теоретичного переосмислення і юридичної оцінки.

Метою даної статті є вироблення теоретичних підходів до визначення відповідальності експедитора в контексті цивільно-правової природи транспортно-експедиційної діяльності.

Виклад основного матеріалу. В даний час посилення взаємодії учасників товарних відносин на світовому ринку призвело до того, що транспортування товару на тисячі та десятки тисяч кілометрів від місця його виробництва є звичайним явищем у практиці світової торгівлі. При подібному транспортуванні природно виникає необхідність рахуватися з різними правопорядками, різними проблемами. У такій ситуації закономірна діяльність учасників товарного обігу, які спеціалізуються на обслуговуванні і організації процесу перевезення. Цими організаторами транспортного процесу, в якому можуть бути задіяні десятки учасників, є експедитори. У зв'язку з посиленням значення транспортно-експедиційної діяльності у світовій торгівлі значну роль відіграють Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (ФІАТА) та національні організації експедиторів.

В економічно розвинених країнах договір транспортної експедиції є більш розроблений порівняно з договором експедиції в національному законодавстві. Розширення торговельних зв'язків з іноземними контрагентами неминує спричиняє необхідність використовувати існуючі міжнародні норми в галузі транспортно-експедиційних правовідносинах. Зокрема, Закон України від 01.07.2004 № 1955-IV «Про транспортно-експедиційної діяльність» запозичив певні норми з Типових

експедиторських правил, прийнятих 2 жовтня 1996 року на Міжнародному конгресі ФІАТА у Каракасі (Венесуела). Міжнародною федерацією експедиторських асоціацій були розроблені широко розповсюджені у світовій транспортно-експедиційній практиці документи, як коносамент змішаного перевезення ФІАТА (FBL), експедиторське свідоцтво перевезення ФІАТА (FIATA FCT), експедиторська розписка ФІАТА (FIATA FCR), складська розписка ФІАТА (FWR). Перераховані експедиторські документи можуть бути запозичені в подальшому українським законодавством.

Договір транспортної експедиції як самостійний вид цивільно-правового договору, опосередковує виконання і організацію послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу, не входить до групи транспортних договорів про організацію перевезень і договорів між транспортними організаціями, договір транспортної експедиції є видом групи договорів платного надання послуг. Предмет договору транспортної експедиції на відміну, зокрема, від договорів комісії та доручення не обмежується укладенням експедитором договору перевезення від свого імені або від імені клієнта в інтересах останнього, а включає в себе дії з організації перевезення вантажу від відправника вантажу до вантажоодержувача чи виконання певного етапу транспортного процесу.

Наявна в юридичній літературі характеристика договору транспортної експедиції в якості допоміжного договору по відношенню до договору перевезення не відповідає суті зазначених договірних правовідносин. При наданні експедитором послуг з організації всього транспортного процесу, в який складовою частиною входить перевізний процес, транспортно-експедиційна діяльність має більш широкий зміст в порівнянні з перевізною діяльністю і, відповідно, може розглядатися в якості основної по відношенню до перевезення. Договір транспортної експедиції знаходиться поза класифікації договорів на консенсуальні та реальні. Оскільки результат експедиційної послуги, як такої, проявляється у процесі здійснення самої діяльності, остільки момент укладення договору ніяк не залежить від передачі майна (він не властивий цим договорам) тобто передбачається укладання разового або попереднього договору.

Самостійність договору транспортної експедиції і його корінна відмінність від договорів перевезення вантажів підтверджується і тим, що за порушення своїх договірних зобов'язань експедитор несе відповідальність у рамках Цивільного кодексу України та відповідних транспортних статутів і кодексів за загальними нормами Цивільного кодексу України.

Тому включення до Цивільного кодексу України положення про те, що обов'язки експедитора можуть виконуватися перевізником, не поєднуються з концепцією самостійного правового регулювання відносин щодо виконання експедитором для клієнта послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу. Цивільний кодекс України передбачає можливість виконання перевізником обов'язків експедитора. Представляється, що в цьому випадку договір слід кваліфікувати як змішаний договір. До відносин сторін за таким договором правила глави «Транспортна експедиція» Цивільного кодексу України, що регулює договір транспортної експедиції, можуть застосовуватися лише в частині обов'язків перевізника з надання експедиційних послуг. Оскільки за характером своєї діяльності експедитор – організація загального користування, яка не має чітко визначеного кола операцій, пов'язаних з перевезенням вантажу (тим або іншим транспортом, наявність персоналу, наприклад, для експортно-імпорتنих операцій тощо), договір транспортної експедиції не може бути визнаний публічним. Експедитор, як правило, економічно не самостійна сторона, для виконання послуг

експедитора вона змушена використовувати допомогу інших організацій.

Істотою, конститутивною умовою договору транспортної експедиції є виконання або надання певних послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу за винагороду за рахунок клієнта. Це істотна умова є в будь-якому попередньому договорі транспортної експедиції. У цій частині договір вважається договором приєднання. У відношенні додаткових послуг права і обов'язки сторін вносяться до договору транспортної експедиції звичайним шляхом направлення оферти та її акцепту. Обов'язковою ознакою транспортно-експедиційних послуг є «їх зв'язаність з перевезенням вантажу». Послуги, пов'язані з перевезенням, це послуги з організації перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, обраним експедитором або клієнтом, за укладеним експедитором договором (договорами) перевезення від свого імені або від імені клієнта, щодо забезпечення відправки і отримання вантажу тощо. Подібні транспортно-експедиційні послуги включають в себе як юридичні, так і фактичні дії, здійснювані експедитором.

Зустрічається в юридичній літературі поділ експедиційних послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу, на основні та додаткові видається не зовсім обґрунтованим, оскільки законодавством не передбачено диференційоване регулювання відповідних правовідносин. Більш доцільним є розподіл послуг, що надаються експедитором, на фактичні і юридичні. При цьому експедитор за договором транспортної експедиції зобов'язаний вчиняти юридичні дії, пов'язані з перевезенням вантажу, а також будь-які інші фактичні і юридичні дії, необхідні для забезпечення транспортування вантажу. Застосовувані на практиці договори транспортної експедиції можуть бути класифіковані на види:

- договір транспортної експедиції з організації доставки вантажу;
- договір транспортної експедиції по забезпеченню окремої стадії транспортування (відправлення, отримання, проміжна стадія);
- договір транспортної експедиції з виконання окремих послуг, пов'язаних з перевезенням.

Критеріями для подібної класифікації служать та стадія (частина стадії) транспортного процесу, яка обслуговується експедитором, і відповідний їй обсяг експедиційних послуг.

У відповідності з договором транспортної експедиції з організації доставки вантажу експедитор приймає на себе зобов'язання організувати доставку вантажу від складу відправника вантажу до складу вантажоодержувача, яке може включати в свій зміст і обов'язок експедитора з перевезення вантажу. Тоді експедитор організовує перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, обраним експедитором або клієнтом.

Згідно з договором транспортної експедиції з організації окремої стадії транспортування експедитор приймає на себе зобов'язання щодо забезпечення відправки або отримання вантажу, або щодо здійснення транспортно-експедиційних операцій в проміжній стадії змішаного перевезення (наприклад, при перевалці вантажу в морському порту).

Договір транспортної експедиції з виконання окремих транспортно-експедиційних послуг, пов'язаних з перевезенням, передбачає, що експедитор не забезпечує організацію повністю якої-небудь стадії або всього транспортного процесу, але здійснює окремі фактичні і юридичні дії, пов'язані із забезпеченням перевезення вантажу.

Водночас, специфіка виконуваних експедитором завдань, пов'язаних з організацією переміщення вантажу на підставі договорів, визначає додаткові обов'язки і надає певні права, що відрізняються від інших учасників перевізного процесу, у зв'язку, з чим правовий

статус експедитора має свої характерні особливості пов'язані з експедиторською діяльністю, яка в основних рисах окреслена в Законі України «Про транспортно-експедиційну діяльність» в контексті змін внесених Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення умов поставок».

Слід підкреслити, що відповідальність експедитора, як учасника цивільного обігу, необхідно розглядати в єдності та взаємозв'язку з правовою відповідальністю. Такий підхід обумовлений тією багатогранною аспектною та широтою суспільних відносин, в регламентації яких беруть участь транспортно-експедиційні організації. Пояснення цього знаходиться в тому, що юридичні факти, обумовлені договором експедиції або перевезення, і правова відповідальність допомагають суб'єкту транспортних правовідносин реалізувати свої права і обов'язки.

Юридичний факт є підставою виникнення, зміни, припинення правовідносин, тому як будь-яке правовідношення правова відповідальність виникає за наявності юридичного факту, таким, на наш погляд, є правопорушення - для ретроспективного її розуміння, а для позитивного - підстава набуття передбаченого договором наслідку.

Слід зазначити, що концепція правопорушення як різновиду юридичних фактів (в контексті цивільного права) тотожна концепції правопорушення як підстави правової відповідальності експедитора. На-нашому думку, з вищевикладеного випливає висновок про те, що у визначенні питань про відповідальність значну роль відіграють юридичні факти, пов'язані як з самою відповідальністю (в контексті різних галузей права), так і відсутності останньої.

Необхідно розділяти відповідальність у позитивному і негативному аспекті, але при цьому мати на увазі, що обидва аспекти є частинами одного цілого соціального явища - правової відповідальності, яка за певних умов регулюється Цивільним кодексом України.

Ретроспективне розуміння правової відповідальності включає в себе наявність державного примусу, юридичного осуду правопорушення та особи яка його вчинила, а також несприятливих наслідків для правопорушника у вигляді обмежень особистого чи майнового характеру. Підставою правової відповідальності в негативному аспекті є правопорушення як різновид юридичного факту у формі неправомірної дії чи бездіяльності. Сутністю позитивної правової відповідальності є обов'язок експедитора, а змістом - заохочення, в якому поряд з обов'язком виконувати ту чи іншу справу експедитор отримує сприяння, підтримку з боку суспільства і держави, що обумовлено цивільним та транспортним законодавством.

Підставою позитивної правової відповідальності експедитора є факт придбання правового статусу, який визначено чинним законодавством на підставі постійних правових зв'язках і вимог обумовлених договором експедиції, яких експедитор зобов'язаний дотримуватися, а замовник має право вимагати це від нього. Дослідження позитивної правової відповідальності експедитора важливо для аналізу юридичних фактів, що виключають правову відповідальність, визначену Цивільним кодексом України, у випадку соціально активного квазінеправомірного вчинку направлено на відновлення суспільних відносин. Виключити відповідальність можна тільки відносно експедитора, який має визначені законом обов'язки. Тому питання про виключення правової відповідальності виникає, якщо, з одного боку, в діях учасників транспортно-експедиційної діяльності містяться ознаки складу правопорушення, а з іншого боку - є підстава для виключення його відповідальності.

Слід зазначити, що як будь-яке правове явище, у даному аспекті юридичні факти,

що виключають відповідальність мають свої підстави. Так, правова підстава являє собою виражені в нормах права різні явища об'єктивної дійсності, загрозливі заповіданням шкоди або такі, які фактично заповдіяли шкоду. В процесі транспортування зазначені умови включаються у договір перевезення. Фактична підстава визначається тією обстановкою, яка складається при виникненні зазначеної небезпеки і викликає необхідність її усунення. Учасник транспортно-експедиційної діяльності, що створює представлені юридичні факти, має усвідомлювати наявність обох складових елементів підстави.

У процесі правотворчості законодавцю необхідно виходити з системного уявлення про юридичні факти, що виключають правову відповідальність. Це положення необхідно ввести в чинне законодавство. При цьому з формулюванням норм, що регулюють окремі види обставин у діяльності експедитора, необхідно прагнути до більш широких законодавчих узагальнень, даючи можливість мати загальне уявлення про випадки, що виключають відповідальність. Конструюючи правила, що регулюють конкретні види обставин, що виключають правову відповідальність, слід враховувати ряд вимог, які повинні дотримуватися законодавцем: гіпотези таких норм повинні відображати складний характер життєвих ситуацій, які виправдовували б визнання їх правомірними; в диспозиціях необхідно передбачати досить повну сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак, які б дозволяли проводити чітке розмежування правомірних вчинків від неправомірних; кожна з розглянутих норм повинна передбачати заохочувальну санкцію - виключення правової відповідальності, тому бажано пряма вказівка на неї або в конкретній, або в загальній нормі. Формулювання меж заповідання дозволеного шкоди завжди має порівнюватися з відповідною санкцією відповідальності, реалізація якої має місце у випадку винного виходу за межі зазначеного шкоди. З урахуванням викладеного, обставини, що виключають правову відповідальність експедитора повинні бути передбачені законодавством квазінеправомірні стани та вчинки, що характеризуються певною відносною шкідливістю та протиправністю, які за наявності в нормі права ознак юридичних фактів (винятковості, об'єктивності, складності) виключають правову відповідальність. Очевидно, що нормативно-правове закріплення основних положень теоретичних підстав, що виключають правову відповідальність, тільки у цивільному та транспортному законодавстві саме по собі не зможе вирішити всіх проблем правозастосовної практики експедитора і інших учасників транспортно-експедиційної діяльності. Для цього необхідна більш глибока розробка проблеми з позицій усіх галузей права.

Висновки. Відповідальність експедитора, як учасника цивільного товарного обігу, що здійснює підприємницьку діяльність, повинна будуватися на засадах ризику незалежно від наявності вини, як це і передбачено главою 51 «Правові наслідки порушення зобов'язання. Відповідальність за порушення зобов'язання» Цивільного кодексу України. У Цивільному кодексі України існує тільки один виняток, пов'язаний з порушенням транспортно-експедиційного зобов'язання з причини неналежного виконання договору перевезення. Закон України «Про транспортно-експедиційну діяльність» відступає від положень Цивільного кодексу України і пов'язує відповідальність експедитора з третіми особами. Щодо питань, пов'язаних з діяльністю експедитора, доцільно внести до Закону України «Про транспортно-експедиційну діяльність» зміни, які б дозволили забезпечити правове регулювання, що існує у міжнародних нормативно-правових актах, де вина експедитора обмежена виключно цивільним законодавством.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про транспортно-експедиторську діяльність: закон України від 01.07.2004 № 1955-IV // Відомості Верховної Ради, 2004, № 52, Ст.562.
2. Цивільний Кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради, 2003, № № 40-44, Ст.356.
3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення умов поставок: Закон України від 05.07.2012 № 5060-VI // Відомості Верховної Ради, 2013, № 28, Ст.295.

УДК 347.5 : 343.3/7

Габріядзе М. Р., к.ю.н., доцент кафедри
правознавства Криворізького економічного
інституту КНУ ім. Вадима Гетьмана

Протиправна поведінка як умова виникнення зобов'язання внаслідок створення загрози життю, здоров'ю, майну фізичної особи або майну юридичної особи

В статті розглядається протиправна поведінка як умова виникнення зобов'язання внаслідок створення загрози життю, здоров'ю, майну фізичної особи або майну юридичної особи. Аналізується поняття «посадова особа», характеризуються ознаки посадової особи, особливості протиправності поведінки посадової особи.

Ключові слова: протиправність, протиправна дія, протиправна бездіяльність, посадова особа, завдання шкоди.

В статье рассматривается противоправное поведение как условие возникновения обязательства вследствие создания угрозы жизни, здоровью, имуществу физического лица или имущества юридического лица. Анализируется понятие «должностное лицо», характеризуются признаки должностного лица, особенности противоправности поведения должностного лица.

Ключевые слова: противоправность, противоправное деяние, противоправная бездейственность, должностное лицо, причинение вреда.

In the article the unlawful behavior as a condition for arising the obligation as a result of threatening to life, health, property of an individual or to property of a legal entity is examined. The concept of an official is analyzed, features of an official are characterized as well as the peculiarities of unlawfulness of an official's behavior.

Keywords: unlawfulness, illegal action, unlawful inaction, official.

Однією з умов виникнення зобов'язання внаслідок створення загрози життю, здоров'ю, майну фізичної особи або майну юридичної особи, що внаслідок її неусунення спричинила заподіяння шкоди, є протиправна поведінка особи, що створила таку загрозу.

Термін „поведінка” у цьому випадку вживається як узагальнююча категорія, що охоплює більш вузькі поняття „протиправна дія” і „протиправна бездіяльність”.

Дія у самому загальному вигляді являє собою об'єктивовану зовні волю й свідомість людини, тобто цілеспрямований і вольовий рух, або, навпаки, цілеспрямоване й вольове