

Малишко В. М., к.ю.н.,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Авакян К. В., студентка,
Університет сучасних знань, м. Київ

ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТА ПРАВОВА ПРИРОДА КОНОСАМЕНТА В МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖУ

Згідно Цивільного кодексу України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довіреній їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення і видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [3].

Особливість договору перевезення вантажів полягає в тому, що вантажоодержувач, не беручи участі в укладенні договору, набуває права вимоги до перевізника щодо видачі вантажу в пункті призначення. При невиконанні перевізником обов'язку стосовно доставляння вантажу на адресу одержувача він має право пред'явити до нього претензію з приводу втрати вантажу, а при неналежному виконанні ним обов'язків — претензію з приводу нестачі або пошкодження вантажу, а також з прострочення в його доставленні.

Сторонами у договорі перевезення вантажу є перевізник і відправник. Перевізниками вважаються ті транспортні організації, які мають права юридичної особи та яким надано право укладати договори перевезення безпосередньо або через свої підрозділи транспортними статутами (кодексами).

Перевезення вантажу оформлюється спеціальним транспортним документом, який супроводжує вантаж і по суті є письмовою формою договору. Таким документом при перевезеннях вантажів залізничним і річковим транспортом є накладна, автомобільним — товарно-транспортна накладна, морським — коносамент.

Перевізник, прийнявши пред'явлений йому до перевезення вантаж, на підставі даних, поданих вантажовідправником, видає останньому в кількох примірниках особливий документ званий — коносамент.

Коносамент транспортно-комерційний документ — («BillofLading» - англ.). Коносаменти виписуються на основі стандартних форм (бланків).

Коносамент універсальний документ багатоцільового призначення. Його функції можна звести до наступних:

1) Коносамент служить розпискою перевізника в прийомі вантажу. Іншими словами, коносамент є доказом прийому перевізником зазначеного в ньому вантажу;

2) Коносамент виступає доказом наявності та змісту договору морського перевезення. Сам по собі коносамент не є договором морського перевезення, як це часто вважають на практиці. Договір, завжди двостороння або багатостороння угода, тоді як коносамент односторонній акт, що підписується капітаном або іншим уповноваженим представником перевізника;

3) Коносамент є товаророзпорядчим документом (цінним папером).
Види коносаментів:

У залежності від того, як в коносаменті визначено особу, яка має право на отримання вантажу, коносаменти бувають: 1) іменні; 2) ордерні; 3) представницькі.

Юридична практика (випадок із сухогрузом «Фаина»).

Йорданська компанія «DeadSeaMarinandShipingCo» експортувала 597 автомобілів через компанію «GR Chartering» (брокер судна «FAINA»), яка мала доставити вантаж на судні «FAINA» з порту м. Аль-Акаба (Йорданія) до порту м. Бенгазі (Лівія) де 18 березня 2013 року лівійська компанія «MiryasShipingCo» мала прийняти та розвантажити дані автомобілі.

Але вантаж прибув не до зазначеного порту, а до Іллічівського морського торговельного порту, після чого громадянин Йорданії ТоуфікФаякСалехАладоар (генеральний директор компанії «DeadSeaMarinandShipingCo», яка знаходиться в Йорданії) 26 березня 2013 року звернувся із відповідною заявою до Іллічівського МВ УМВС України в Одеській області про вчинення злочину.

Із коносаментів, наданих ТОВ «Алко-Інвест» на оформлення автомобілів на пред'явника, які прибули на судні «FAINA», випливає, що номери агрегатів автомобілів співпадають з номерами агрегатів автомобілів, зазначених у вантажному маніфесті компанії «DeadSeaMarinandShipingCo», яка знаходиться за адресою: Йорданія, м. Амман, вул. ВасфиАль Таль, буд.122, та вказані автомобілі були відправлені зазначеною компанією на адресу «MiryasShipingCo» (м. Тріполі, Лівія).

Оскільки капітан передав оригінал коносаменту шахрайській фірмі з Одеси, то інші екземпляри втратили силу і формально справжній власник вантажу не мав права власності на перевезені автомобілі. Слідство по даному злочину із застосуванням коносаментів триває.

Література

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV (із змінами і доповненнями) // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144.

2. Кодекс торговельного мореплавства від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР (із змінами і доповненнями) // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47-52. – Ст. 349.

3. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV (із змінами і доповненнями) // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.

УДК 346:658:849.7 (043.2)

Молчанова М. Є., здобувач,
НДІ приватного права і
підприємництва НАПрН України ім. Ф. Г. Бурчака, м. Київ

ОСОБЛИВОСТІ ГОСПОДАРСЬКИХ АУКЦІОННИХ ДОГОВОРІВ ПРО ЗАКУПІВЛЮ

Державні та муніципальні закупівлі є механізмом регулювання як конкуренції на ринку, так і корупції в органах державної влади та місцевого самоврядування. Історично склалося, що такі закупівля здійснюються шляхом проведення спеціальних торгів, які, між іншим, надають змогу зменшити вартість предмета закупівлі та забезпечити певну прозорість цього процесу.

Укладання договорів про закупівлю за бюджетні кошти не є аукціоном у чистому вигляді, оскільки, у даному випадку відсутній сам по собі «живий» торг, а натомість популяризується використання тендерних процедур проведення торгів. Разом з тим, в умовах еволюційного розвитку інтеграційних процесів в економіці на внутрішньому та зовнішньому ринках прискіпливе розмежування правових категорій аукціону і тендеру в галузі закупівель за державні (муніципальні) кошти видається недоцільним і необґрунтованим з практичної точки зору, оскільки запозичення тендерної «статичної» процедури торгу, за якою її учасники мають право запропонувати лише одну ставку, сприяє зменшенню стимулів змови між ними. Виходячи з цього, пропонуємо виокремлення такої процесуальної ознаки механізму укладення договорів про закупівлю як статичність.

Крім цього, зазначеній групі аукціонних угод притаманні також формальні ознаки, дослідження яких, на нашу думку, дозволить надати правову характеристику юридичної природи таких договорів. Так, предметом торгів можуть бути не тільки товари, а й роботи та послуги.

За результатами проведення торгів у галузі державних (муніципальних) закупівель ініціатор обирає найбільш вигідну пропозицію, однак найчастіше не за принципом підвищення ціни лота, а навпаки - за найнижчою ціною, укладаючи з переможцем або одразу з кількома особами, якщо це