

інтересу. В основі такої домовленості є зобов'язання, яке є предметом договору, що опосередковує правовий зв'язок страховика та страхувальника з приводу об'єкта їх прав. Таким чином, предмет договору страхування зводиться не лише до майнового інтересу. Предмет договору, а точніше сказати, предмет зобов'язання, що випливає з договору, являє собою дії (або бездіяльність), які повинна вчинити зобов'язана сторона (або, відповідно, утриматися від їх здійснення). Страховий інтерес виступає різновидом майнового інтересу, тому його можна визначити як забезпечену страховим захистом майнову потребу особи, що є стороною у договорі страхування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. *Цивільний кодекс України*: Прийнятий 16 січня 2003 року. – К.: Істина, 2003. – 368 с.
2. *Господарський кодекс України*. Офіційний текст. – К.: Кондор, 2004. – 208 с.
3. *Закон України «Про страхування»* від 7 березня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.
4. *Науково-практичний коментар до цивільного законодавства України*: в 4-х т. / А. Г. Ярема, В. Я. Карабань, В. В. Кривенко, В. Г. Ротань; Акад. суддів України. – К.: А.С.К.; Севастополь: Ін-т юрид. дослідж., – Т. 3: Договірні зобов'язання. Недоговірні зобов'язання. Спадкове право. – 2006. – С. 363 – 364.
5. *Договірне право України*. Загальна частина: навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзери, Н. С. Кузнецова та ін. За ред. О. В. Дзери. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – 896 с.
6. *Зазуляк І. І.* Істотні умови договору: теоретичний аспект: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / І. І. Зазуляк; НДІ приватного права і підприємництва АПрН України. – Київ, 2009. – 17 с.
7. *Цивільне право*: навчальний посібник / За заг. ред. Р. О. Стефанчука. – К.: Наукова думка, 2004. – 448 с.
8. *Закон України «Про внесення змін та визнання такими, що втратили чинність, деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям ЦК України»* від 27 квітня 2007 року // Урядовий кур'єр. – 2007. – № 108.
9. *Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»* від 1 липня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.
10. *Никифорак В. М.* Договір страхування відповідальності: дис. ... канд. юрид. наук. – К., 2002. – 224 с.
11. *Фогельсон Ю. Б.* Договір страхування в російському громадянському праві: дис. ... док. юрид. наук: 12.00.03 / Ю. Б. Фогельсон. – М., 2005. – 387 с.
12. *Иоффе О. С., Шаргородский М. Д.* Вопросы теории права. – М.: Юрид. лит-ра, 1961. – 380 с.
13. *Гражданское право*. Учебник. Ч. 1; 3-е изд-е, перераб. и доп. / Под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. – М.: ПРОСПЕКТ, 1999. – 632 с.
14. *Харитонов С. О.* Цивільне право України. Підручник; вид. 2, перероб. і доп. / Є. О. Харитонов, О. В. Старцев. – К.: Істина, 2007. – 816 с.
15. *Агарков М. М.* Обязательство по советскому гражданскому праву. – М.: Юриздат, 1940. – С. 23.
16. *Егоров Ю. П.* Правовой режим сделок как средств индивидуального регулирования. – Новосибирск: Наука, 2004. – С. 194–195.
17. *Марченко М. Н.* Теория государства и права. Учебник. – 2-е изд. перераб. и доп. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2004. – 640 с.
18. *Скакун О. Ф.* Теория держави і права. Підручник / Пер. з рос. – Х.: Консум, 2001. – 656 с.
19. *Горіславська І.* Специфіка договору страхування у сільському господарстві / І. Горіславська // Підприємництво, господарство і право. – 2009. – № 10. – С. 136 – 137.
20. *Безсмертна Н.* Договір страхування в системі цивільно-правових договорів / Н. Безсмертна // Право України. – 2004. – № 3. – С. 35 – 37.

The scientific article describes the features of the object as one of the essential conditions of insurance contracts, by systematizing the views of scientists on the object of insurance contract.

В статті охарактеризовані особливості предмета як одного з суцесвенних умовий договорів страхування, осуцествлена систематизация взглядов ученых относительно предмета договора страхования.

РОЗМЕЖУВАННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ З ІНШИМИ ВИДАМИ ДОГОВОРІВ

Нечипоренко Н. С.,

здобувач НДІ приватного права і підприємництва
імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України

У статті аналізуються положення чинного законодавства, що регулює вантажні перевезення залізницею, а також інші договірні відносини, що виникають під час перевезення вантажів залізницею.

Ключові слова: договір перевезення вантажу, договір зберігання, договір підряду, договір оренди.

Основним видом транспорту в Україні є залізничний, на його частку припадає 88,7 % усього вантажообігу. Залізничний транспортний процес – це сукупність організаційно і технологічно взаємозв'язаних дій та операцій, що виконуються залізницею, вантажовідправником, вантажоодержувачем і експедиторською організацією при підготовці, здійсненні і завершенні залізничних перевезень. Оскільки залізничні перевезення віднесено до природної монополії, це визначає особливі умови розвитку і функціонування залізничного транспорту.

Згідно зі ст. 909 ЦК України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй іншою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [1, с. 526–527].

ГК України визначає перевезення вантажів як вид господарської діяльності, пов'язаної з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами.

Договір перевезення належить до групи договорів про надання послуг, особливість яких полягає в тому, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка їх надає. Загалом транспортна діяльність не супроводжується створенням нових речей – предметів матеріального світу. Її цінність в тому економічному ефекті, який створюється в результаті переміщення вантажу в визначене місце.

Вважаємо, що транспортування вантажу з точки зору економіки являє собою виконання певної роботи, що є спільним між договором перевезення та договором підряду. Зокрема, виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, які на підставі укладених договорів виконує залізниця (в особі структурного підрозділу), дозволяє припустити думку про існування підрядних відносин в процесі перевезення.

Крім того, враховуючи те, що вагони, контейнери надаються вантажовідправнику до початку транспортування в користування (доцільно згадати Правила користування вагонами і контейнерами, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 25 лютого 1999 року № 113), а рухомий склад в період транспортування вантажу фактично використовується в інтересах клієнтури, виникає спільність елементів перевезення з договором оренди, хоча, враховуючи реальний стан справ, в залізничній галузі саме договір оренди рухомого складу набуває значного поширення.

Слід звернути увагу, що зміст договору перевезення вантажу становить сукупність прав та обов'язків сторін, при цьому правам однієї сторони кореспондують обов'язки іншої. Обов'язки перевізника можна поділити на основні, які передбачаються законом, та додаткові, що можуть встановлюватись за домовленістю між сторонами в договорі. Так, до основних обов'язків перевізника слід віднести такі обов'язки: а) доставити ввірений йому відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій особі; б) надати транспортні засоби під завантаження у строк, встановлений договором, за умови їх придатності для перевезення цього вантажу; в) забезпечити цілісність і схоронність прийнятого до перевезення вантажу; г) своєчасно доставити вантаж до пункту призначення та видати його одержувачеві.

Крім того, сторони можуть покласти на перевізника й виконання додаткових обов'язків, зокрема: здійснити завантаження (вивантаження) вантажу в строки, встановлені договором, якщо вони не встановлені транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них; надати послуги зберігання доставленого вантажу та ін. Більш того, процедура видачі транспортною організацією вантажу вантажоотримувачу, зазначеному вантажовідправником, має ознаки виконання агентського договору. Однак тотожність економічної складової тих чи інших відносин не обов'язково тягне за собою тотожність їх юридичного виразу і, відповідно, правового регулювання.

Те, що економічно представляє собою взагалі роботу, юридично виступає як виконання робіт чи надання послуг, а саме – послуги можуть мати як фактичний, так і правовий, а також змішаний характер. Тому, незважаючи на спорідненість економічної природи відносин, покладених в основу договорів перевезення та підряду, між ними є істотні розходження, що не дають можливості заміни одного виду договорів іншим договором. Обидва договори направлені на регулювання майнових відносин, корисний ефект від яких виражається в їх результаті. Однак обидва види послуг мають спільну ознаку – для досягнення результативності послуги необхідно здійснити ряд дій, не маючих матеріального відображення. Тому при наданні послуг не відчувається результат, а фактично «продається» дія, яка призводить до виникнення цього результату.

Крім того, в зобов'язаннях на виконання робіт результат виражається в певній речовій об'єктивній формі і, як правило, призводить до збільшення матеріальних чи інтелектуальних цінностей суспільства, оскільки виникає не існуючий на момент виникнення правовідносин результат.

Договір перевезення в силу специфіки самого процесу транспортування опосередковує відносини, що виникають в сфері перетворення, а його метою є доставка вантажу його отримувачу. Звідси інша особливість договору перевезення – він слугує процесу перетворення і є засобом у правовій формі виконання зобов'язань по передачі вже готової продукції та товарів.

Таким чином, розбіжності не тільки в характері економічних відносин, які є основою договорів підряду і перевезення, а й у їх предметах не надають змоги розглядати договір перевезення вантажу як різновидність договору підряду. З іншого боку, підрядні відносини неможливо розглядати як складові договору перевезення.

В силу своєї специфіки (вантаж розміщується в рухомому складі) договір перевезення вантажу має ознаки, тожотні з договором оренди. Особливість послуг, що надаються транспортом при перевезенні вантажу, полягає в тому, що вони не можуть бути надані без використання відповідних матеріальних об'єктів – вагонів, контейнерів, платформ. Рухомий склад, що належить одній особі, на певний час передається вантажовідправникам в користування для завантаження, перевезення та вивантаження вантажу. За цей час стягується плата за користування вагонами відповідно до укладених договорів. Тобто встановлено, що користування рухомим складом шляхом його безпосередньої експлуатації є використання його корисних властивостей.

Після завантаження або вивантаження рухомого складу вантажовідправники зобов'язані повернути рухомий склад згідно з укладеним договором про організацію перевезення вантажу (управляючій компанії, перевізнику, експедитору тощо). Однак володіння та користування індивідуально визначеним рухомим складом та використання перевізних засобів в інтересах клієнтури не можуть розглядатись як відносини оренди, оскільки таке рішення не відповідає сутності відносин, що складаються між вантажовідправником та транспортною організацією. Ці відносини мають своїм предметом не надання в користування перевізних засобів, а територіальне переміщення вантажів за допомогою цих засобів. Надання перевізних засобів є лише умовою виконання зобов'язань по перевезенню. Без зазначених перевізних засобів послуги по перевезенню втрачають свою специфіку і перетворюються в операторські послуги.

Згідно з Правилами видачі вантажів, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року, вантажі, що перевозяться навалом, наливом та швидкокопсувні, видаються одержувачу на місцях незагального користування під схоронну розписку. Виникнення таких відносин є ознакою договору зберігання, що підлягає спеціальному розгляду, оскільки в процесі перевезення транспортна організація несе особливу відповідальність за несхоронність вантажів під час перевезення. Статутом залізниць України передбачена відповідальність залізниці за недотримання зобов'язань по збереженню вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі згідно з Правилами іншому підприємству.

Крім того, обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється Правилами, покладаються на відправника (ст. 110 Статуту залізниць України). Тому перевізник відповідає за збереження вантажу і тоді, коли вантаж прийнятий до перевезення, тобто після оформлення накладної, але ще не навантажений на рухомий склад, а перебуває на складах, а також протягом часу, зазначеному в договорі після прибуття на станцію призначення без стягнення обов'язкової плати за зберігання вантажу; після закінчення терміну часу – визначеному в договорі – зберігання вантажу здійснюється за плату. Однак необхідно розрізняти зберігання як одну з форм економічної діяльності по наданню послуг від зберігання в розрізі технічної операції, без якої не можуть бути здійснені певні види господарської діяльності.

В першому випадку відносини по зберіганню отримують самостійне правове значення – послуга зберігача виражається в зберіганні наданого йому майна і поверненні його іншій стороні в належному стані, в другому – не отримують. Такий стан співвідношення має місце і в договорі перевезення, до якого застосовується зберігання вантажів в процесі перевезення – це не зберігання в економічному і, відповідно, правовому відношенні, а одне з умов виконання перевізної операції, технологія процесу перевезення вантажу.

Вважаємо, що одні й ті самі права можуть включатися до умов основного договору або можуть виникнути і на підставі додаткової домовленості. В іншому випадку підлягають застосуванню норми, що регулюють відносини додаткового договору.

Як зазначають Ю. А. Павлодський та Т. Л. Левшина, договір зберігання на товарному складі є самостійним договором, при виконанні якого зберігач здійснює свою професійну діяльність як підприємець. Характерною правовою ознакою договору зберігання є те, що цей договір укладається в інтересах поклажодавця, тобто власника товару, переданого на зберігання [2, с. 297].

Важливою правовою розбіжністю договорів перевезення, зберігання є момент укладання договору. Наприклад, якщо доставлений вантаж не отримано вантажоодержувачем, але залізниця фактично здійснює дії щодо його зберігання, хоча окремо договір зберігання не був укладений. При безпосередньому договорі зберігання подальше збереження однією стороною переданого іншою стороною майна є основним виконанням предмета договору зберігання, а за договором перевезення вантажу предметом договору є саме територіальне переміщення вантажу. Такою метою в договорі перевезення є доставка вантажу в пункт призначення та видача його одержувачу, а виконання сукупних дій – лише сукупні умови належного виконання основного зобов'язання перевізника.

Зобов'язання договору перевезення вантажу є специфічними, тому і потребують їх спеціального правового регулювання, вони суттєво відрізняються від відносин по виконанню робіт за договорами підяду, відносин по наданню послуг договорів зберігання, поруки, комісії тощо. Вважаємо, що правові норми, які регулюють наведені види договорів, жодною мірою не можуть бути застосовані при правовому регулюванні зобов'язань, що виникають при перевезенні вантажів залізничним транспортом. Може йтися лише про схожість окремих обов'язків перевізника, які спрямовані на виконання основного зобов'язання – доставлення вантажу до пункту призначення та його вручення одержувачу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. *Науково-практичний коментар Цивільного Кодексу України у двох томах*, за редакцією О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – Київ: Юрінком Інтер, 2011.– Т. 2. – 1055 с.

2. *Договори в предпринимательской деятельности / Отв. ред. Е. А. Павлодский, Т. Е. Левшина; Ин-т законод. и сравнит. правоведения. – М.: Статут, 2008. – 509 с.*

This article analyzes the provisions of current legislation regulating freight traffic, as well as other contractual relationships that occur during the transport of goods by rail.

В статье анализируются положения действующего законодательства, регулирующего грузовые перевозки по железной дороге, а также другие договорные отношения, возникающие при перевозке грузов по железной дороге.

ДОГОВІР АУТСОРСИНГУ ТА СФЕРИ ЙОГО ЗАСТОСУВАННЯ

Резніченко С. В.,

*кандидат юридичних наук, професор,
професор кафедри цивільного права та процесу ОДУВС*

У статті проаналізовано основні підходи до визначення аутсорсингу в сучасній науковій літературі. На підставі цього сформульовано авторське визначення терміна «договір аутсорсингу».

Ключові слова: аутсорсинг, договір аутсорсингу, непойменованій договір, змішаний договір, аутсорсингова компанія.

Для успішного ведення бізнесу сьогодні, в умовах світової кризи, необхідно застосовувати методи, пов'язані з позбавленням необхідності виконання другорядних функцій, розпорошенням зусиль компанії на врегулювання тих проблем, яких можна уникнути, передавши ці функції іншим, спеціалізованим компаніям.

На підставі проведеного аналізу законодавства і емпіричного матеріалу необхідно встановити дефініцію договору аутсорсингу, його місце у цивільно-правових відносинах, а також переваги і недоліки застосування.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у зв'язку з укладанням договору аутсорсингу.

Предметом дослідження є теоретичні та практичні питання правового регулювання договору аутсорсингу.

Теоретичною основою дослідження слугували праці Д. І. Азаревича, Р. В. Афанасієва, М. І. Брагінського, О. В. Дідуха, І. А. Єщенко, О. С. Іоффе, В. В. Луця, Р. А. Майданика, Л. В. Мигалюк, О. І. Микало, Є. О. Харитонова, Р. Б. Шишки та ін.

З переходом України до ринкових відносин виникла необхідність у розширенні кола договірних відносин. До Цивільного кодексу 2003 року [1] було включено деякі види договорів, яких ЦК УРСР не передбачав, наприклад, комерційна концесія, факторинг, лізинг тощо. Але, звичайно ж, жодний кодекс не може охопити усі різновиди договірних відносин, які виникають між суб'єктами господарювання. Тому договори, які укладаються ними, але їх немає у Цивільному кодексі України (далі – ЦК України) або в інших нормативно-правових актах, називаються непойменованими чи безіменними [2, с. 131–132; 3, с. 179; 4, с. 22].

До таких договорів і належить договір аутсорсингу. Частина 1 ст. 6 ЦК України допускає можливість укладання договорів, які не передбачені актами цивільного законодавства, але не суперечать загальним засадам цивільного законодавства, вимогам добросовісності, розумності та справедливості. Укладання таких договорів є результатом автономної правотворчості сторін, що здійснюється на засадах аналогії закону та аналогії права. У ст. 11 ЦК України зазначено також, що цивільні права та обов'язки виникають із дій осіб, які не передбачені актами цивільного законодавства, але за аналогією породжують цивільні права та обов'язки. Ці норми вказують на можливість укладання непойменованих договорів як регуляторів нових видів діяльності.

Непойменованій договір є досить гнучкою конструкцією, але його оформлення та стабільність часто носять непередбачуваний характер, оскільки він є договором, де умови, які він вміщує, є досить новими, а тому їх тлумачення може бути різним. Усі непойменовані договори можна поділити на дві категорії: ті, які певним чином згадані в законодавстві, в силу їх більшого використання, і договори, взагалі не відображені в актах цивільного законодавства.

Зокрема, Л. В. Мигалюк визначає непойменованій договір як домовленість сторін, заснована на принципі свободи договору та вільному волевиявленні сторін щодо врегулювання відносин, які виникають з нових не врегульованих законодавством видів діяльності, спрямована на набуття, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків для досягнення необхідного результату й усунення недоліків правового регулювання нових правовідносин [5, с. 36–40].

У наукових джерелах не вироблено єдиної точки зору щодо визначення договору аутсорсингу. Автори розглядають його як аутсорсинг, тобто певне явище, а не договірні відносини між двома сторонами. Так, А. Загородній та Г. Партіна під аутсорсингом розуміють передачу частини функцій з обслуговування діяльності підприємства сторонньому підряднику чи постачальнику за умови гарантування ними відповідного рівня якості та ефективності їх виконання на основі трансформації чи оновлення бізнес-процесів і технологій та з можливістю переходу частини персоналу підприємства до аутсорсера [6, с. 88].