

застосовуються сторонами контрольованих операцій, від рівня ринкових цін і умов та проведення аналізу ризикових операцій з метою виявлення заниження платником податків податкових зобов'язань.

Підсумовуючи викладене вище, можна зробити висновок, що система правових норм, спрямованих на регулювання відносин щодо дотримання суб'єктами господарювання та їх іноземними контрагентами принципу «втягнутої руки», при фіксації у зовнішньоекономічних контрактах цін на товари, роботи, послуги, нематеріальні активи поступово набирає певної цілісності через закріплення загальних засад та спеціальних норм як у кодифікованому нормативно-правовому акті, так і підзаконних актах органів виконавчої влади, прийнятих у розвиток приписів Податкового кодексу України. Водночас ключова проблема перебуває не стільки у правотворчій сфері, скільки у правозастосовчій, оскільки зберігається високий рівень ризиків вибіркового застосування фіскальними органами вимог податкового законодавства щодо контролю за трансфертними цінами у зовнішньоекономічних контрактах та притягнення до відповідальності платників податків за принципом «своїм» (суб'єктам господарювання) дозволено все, для «чужих» – діє закон.

Оскільки застосування трансфертних цін є одним із механізмів, який дозволяє суб'єктам господарювання мінімізувати сплату податку на прибуток до бюджету, здійснювати переведення валютних коштів до офшорних зон, у подальшому теоретично важливим та практично доцільним є дослідження перспектив удосконалення законодавства України й щодо інших елементів у системі таких правових механізмів задля забезпечення балансу приватних інтересів зазначених суб'єктів та національних економічних інтересів держави.

Список використаної літератури:

1. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI // Голос України. – 2010. – 4 грудня. – № 229.
2. Закон України «Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо трансфертного ціноутворення» від 15.07.2015 № 609-VIII // Голос України. – 2015. – 12 серпня. – № 147.
3. Суббот А. Особливості правового регулювання контролю трансфертного ціноутворення у відносинах великих платників податків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/viche_2014_6_2.pdf.
4. Суб'єкти господарського права [Текст]: монографія / В. С. Щербина. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – 264 с.
5. Вінник О. М. Інвестиційне право [Текст]: навчальний посібник / О. М. Вінник – 2-е вид., перероб. та доп. – К.: Правова єдність, 2009. – 616 с.
6. Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 05.04.2007 № 877-V // Відомості Верховної Ради України. – 2007. – № 29. – Ст. 389.
7. Попелюк В. Правова природа відносин контролю у сфері господарювання [Текст] / В. Попелюк // Підприємництво, господарство і право. – 2011. – № 3 – С. 144 – 147.

The article is dedicated to legal fundamentals of price transferring as one of the instruments of anti-offshore legislation. Implementation of this instrument influences both private interests of business entities and public economic interests of the state. The most important changes of the tax legislation of Ukraine concerning price transferring in the sphere of the foreign economic activity are researched.

Стаття посвячена правовим основам інститута трансфертного ценообрання, выступающего в качестве одного из инструментов антиофшорного законодательства, применение которого затрагивает как частные интересы субъектов предпринимательства, так и публичные экономические интересы государства. Раскрыты наиболее важные изменения в законодательстве Украины, направленные на усовершенствование института трансфертного ценообрання в сфере внешнеэкономической деятельности.

КОНВЕНЦІЯ ООН ПРО ПОВНЕ ТА ЧАСТКОВЕ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ МОРЕМ

Микита І. Р.,

молодший науковий співробітник відділу міжнародного приватного права та порівняльного правознавства НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України

У статті розглядаються ідеї іноземних вчених щодо проблемних питань, які безпосередньо пов'язані з відмінністю тлумачення та застосування вироблених норм Конвенцією ООН про повне

та часткове перевезення вантажу морем, а також заперечення її універсальності через відсутність можливості охопити всі держави, які задіяні у морській торгівлі.

Ключові слова: уніфікація, морське право, Роттердамські правила, мультимодальні перевезення, гармонізація, правова визначеність.

Сфера міжнародних морських перевезень є другою за величиною після права інтелектуальної власності, у якій почалася універсальна уніфікація матеріальних норм приватного права. У другій половині XIX ст., а саме, на початку 60-х років, засновник італійської доктрини міжнародного приватного права П. Манчіні висловив думку на одній із своїх лекцій, що така небезпечна субстанція як море потребує однотипних правових режимів. 1863 р. француз Де Курсі, відомий своїми працями з історії морського права, публікує працю «Міжнародна реформа морського права», в якій підкреслює єдність основ морського права більшості держав. Того ж року італійський парламент, а у 1973 р. парламент Нідерландів приймають резолюції про необхідність зменшення розходження національних морських законів шляхом заключенням міжнародних угод.

У 1885 та 1888 роках бельгійський уряд організовує міжнародні конгреси з торгового права, у складі яких працюють секції з морського права і лунають заклики щодо уніфікації морського права. Прагнення до визначеності правового режиму міжнародного торговельного мореплавства надало поштовх, по-перше, до розробки і кодифікації звичаїв, узвичаєнь і типових умов морських перевезень і морської торгівлі і, по-друге, до підготовки проектів міжнародних документів про уніфікацію морського права.

Ці заклики пов'язані з тим, що на той час міжнародна торгівля із використанням морського транспорту була поділена на дві частини – країни-перевізники (Англія, Франція) та країни-вантажовідправники (США). Держави часто приймали суперечливі норми, що забезпечували національні стандарти до коносаментів, які включали в себе міжнародні контакти. У державах, де існувала доктрина свободи договору (Франція та Велика Британія), сторони були вільні у виборі застосованого права; там, де перевізники були обмежені в праві звільнитись від відповідальності за недбалість (США), правом суду оголошувалось право, застосоване до всіх контрактів, що укладені або виконуються у межах юрисдикції суду. Як наслідок, положення, яке було включено до коносаменту, яким було оформлено закордонне перевезення, могло бути дійсним в одній країні і не дійсним в іншій, така ж плутанина відбувалась і з відповідальністю перевізника [7].

Даним питанням займалися такі дослідники, як: Д. Вільсон, О. Г. Калпін, Т. Нікакі, Д. А. Рябікін, В. Тетлі, Б. Соєр.

Д. А. Рябікін вважає, що у XXI ст. питанням уніфікації сфери торговельного мореплавства є договір міжнародного морського перевезення вантажів. На його думку, це впливає із значення даного договору, оскільки він встановлює правові підстави для виникнення зобов'язань із перевезення, що виникають між власниками вантажу та перевізниками. Для забезпечення виконання слід конкретизувати умови морського перевезення, які встановлені у міжнародних документах, та положення національного законодавства, з урахуванням потреб та можливостей власників вантажів та перевізників, що вимагає договірної закріплення їхніх правовідносин на диспозитивній основі. Також договір міжнародного морського перевезення є підставою майнової відповідальності для сторін у випадку невиконання ними зобов'язань, передбачених таким договором. Це обмежує можливості застосування деліктної (позадоговірної) відповідальності та вносить визначеність у відносини між перевізниками та власниками вантажу [6].

Ми усвідомлюємо важливість інших правових режимів, які були встановлені до нижчезгаданої конвенції, але вважаємо за доцільне продемонструвати думку іноземних вчених щодо даного документа, оскільки Україна у майбутньому має обрати для себе той чи інший режим, щоб забезпечити тим самим зростання міжнародних морських перевезень вантажів та укладення договорів у цій сфері.

UNCITRAL позиціонує Конвенцію ООН про договори повного чи часткового морського перевезення вантажу від 11 грудня 2008 р. (далі – Роттердамські правила) як Конвенцію, яка встановлює єдиний і сучасний правовий режим, що регулює права та обов'язки вантажовідправників, перевізників та вантажоодержувачів за договором перевезення «від дверей до дверей», включаючи sea legs. Даний документ спирається на досвід попередніх документів і забезпечує сучасну альтернативу. Роттердамські правила забезпечують правову основу, пов'язаний і збалансований режим та враховують багато технічних та комерційних змін, що відбулись на морському транспорті після прийняття більш ранніх конвенцій, враховуючи зростання контейнеризації, розробки електронних документів.

Джон Вільсон зазначає, що Роттердамські правила укладені в стилі Гамбурзьких правил, хоча, на відміну від них, більш детально охоплюють різні аспекти договору перевезення, що включає у загальній кількості 96 статей. Нова Конвенція передбачає режим «від дверей до дверей», який є швидшим, «від порту до порту». Період відповідальності перевізника буде розпочинатись з моменту

отримання вантажу і тривати до часу отримання вантажу вантажоодержувачем, включаючи відповідальність за втрату, пошкодження і затримку протягом перевезення, що буде здійснюватись по суші, яке передує перевезенню морем [2].

О. Г. Калпін вважає, що при мультимодальних перевезеннях існує два підходи. Один з них передбачає наявність відповідальності перед вантажовласником першого перевізника протягом всього перевезення вантажу, з яких би відрізків воно не складалось і якими б видами транспорту здійснювалось. Відшкодувавши збитки, які були спричинені незбереженістю вантажу, перевізник, який вступив першим в договір, має право пред'явити регресний позов до співперевізника, на ділянці якого було нанесено збитків вантажу. Якщо ж збиток або втрата вантажу були заподіяні на всьому шляху, то перевізник вправі у регресному порядку вимагати відшкодування з інших співперевізників за мінусом тієї частки збитку, яка припадає на виконане ним перевезення.

Однак при контейнерному перевезенні «від дверей до дверей» доволі складно встановити, на якій ділянці перевезення було допущено незбереження вантажу. До того ж при пред'явленні регресного позову до одного із співперевізників його відповідальність буде визначатись за нормами міжнародного договору, що належить до відповідного виду транспорту, або норми імперативного національного законодавства. Отже, вона може не збігатись з відповідальністю того перевізника, який вступив у мультимодальне перевезення.

Другий підхід до визначення сфер дії міжнародних конвенцій отримав назву мережевого. Його зміст зводиться до того, що при мультимодальному перевезенні кожен із співперевізників несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, що були допущені при його навантаженні. Він відповідає за нормами тієї конвенції, що регулює відносини відповідно до певного виду транспорту. За таким підходом при контейнерних мультимодальних перевезеннях у скрутному становищі опиняється вантажоодержувач, на якому лежить обов'язок встановити, на якому відрізку перевезення вантажу було допущено незбереження вантажу і виникли обставини, які завадили його вчасній здачі [5].

Вільям Тетлі у своїй праці «A summary of General Criticism of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)» вважає, що дана Конвенція має обмежену сферу застосування. За цим договором буде забезпечуватись перевезення морем і перевезення вантажу іншими видами транспорту на додачу до морського перевезення. Це пояснює можливість даного документа застосовуватись до мультимодальних перевезень, але це не буде застосовуватись до мультимодальних перевезень повітряним і автомобільним транспортом, чого не можна сказати про таке перевезення морським і автомобільним транспортом. Ця обмежена сфера дії застосування Роттердамських правил суперечить самій меті їхнього створення, а саме, «зобов'язального універсального режиму підтримки функціонування договорів міжнародного перевезення, включаючи інші види транспорту, що були заявлені у преамбулі Роттердамських правил. Як результат, режим регулювання є неповним, тому сторони будуть змушені шукати інші конвенції та інші правові режими для керування їхніми транспортними договорами. Отже, Роттердамські правила нездатні створити певного одноманітного кістяка регулювання мультимодального транспорту і додають складності до вже існуючих мультимодальних транспортних режимів.

На думку В. Тетлі, набагато обґрунтованіший підхід до перевезення вантажу за допомогою мультимодального перевезенням можна знайти у Конвенції ООН з міжнародних мультимодальних перевезень. Перша стаття даної конвенції могла б застосовуватись до перевезення вантажів як мінімум двома різними видами транспорту, вона не обмежується морським перевезенням та іншими видами транспорту як у випадку Роттердамських правил. Стаття 26 вищезгаданого документа містить норму про те, що втрата чи пошкодження вантажу, чи подія, чи обставина, яка веде до затримки при його здачі, виникають у період відповідальності перевізника, однак лише до моменту його навантаження на судно або тільки після моменту його вивантаження з судна, то Конвенції не має переважної сили порівняно з положеннями іншого міжнародного документа. У п. b ст. 26 передбачається норма, відповідно до якої положення такого документа застосовувались б у відносно всіх або будь-яких видів діяльності перевізника, якщо вантажовідправник уклав з перевізником окремих і прямих договір, що стосується конкретної стадії перевезення, на якій виникли втрата або пошкодження вантажу, або подія, або обставина, що ведуть до затримки при його здачі. Це означає, що інший правовий інструмент має пріоритет над цими правилами, коли останні передбачають обмеження відповідальності. Вони можуть водночас застосовуватись до одного і того ж договору міжнародного морського перевезення. Оскільки різні унімодальні міжнародні конвенції та національні закони вмещають різні обсяги відповідальності, це може викликати складності для сторін договору прогнозувати межу відповідальності. Більшість сторін також не може бути ознайомлена зі всіма різними унімодальними конвенціями та тими обмеженнями, що вони містять відносно обмеження відповідальності і не зможуть передбачити можливі потенційні вимоги, які мають вплив [3].

Отже, можна зробити висновок, що дана Конвенція, насправді, може застосовуватись тільки до повного морського перевезення. Ця обмежена сфера дії Роттердамських правил також створює проблему непередбачуваності.

Тетлі припускає, що є можливість за допомогою Роттердамських правил регулювати договірні відносини, які складаються у сфері міжнародного морського перевезення, але зазначає, що є певні неточності з частинами 14 «Юрисдикція» та 15 «Арбітраж», а саме, вони не є обов'язковими держав, які ратифікували Конвенцію, але є можливість приєднання до положення про юрисдикцію. Стаття 74 ч. 14 встановлює, що вона зобов'яже лише договірні держави, які зобов'язались виконувати ці правила. Стаття 78 ч. 15 також містить аналогічне положення про те, що арбітражні положення будуть застосовуватись, якщо держави зобов'язались виконувати ці правила. В результаті, не для всіх держав, які ратифікували Роттердамські правила, положення про юрисдикцію та арбітраж будуть обов'язковими. У свою чергу, сторони договору мультимодального перевезення вантажу, відносини яких регулюватимуться Роттердамськими правилами, будуть змушені спеціально перевіряти, чи їхня договірна держава зробила заяву про обов'язковість щодо положення про юрисдикцію та арбітраж. Навіть якщо це і не той випадок, то договірні сторони будуть зобов'язані прийняти певні положення про арбітраж і юрисдикцію для регулювання договору міжнародного морського перевезення. Необов'язкова природа положень про юрисдикцію та арбітраж Конвенції ООН про повністю чи часткове морське перевезення вантажів не сприяє досягненню одноманітного регулювання мультимодальних перевезень вантажів, а лише додає проблем. У зв'язку з цим також було виявлено проблеми, пов'язані з використанням транспортних документів. Роттердамські правила передбачають використання оборотних документів, необоротних документів та коносаментів. Тетлі вважає, що краще було б залишити два види – оборотні та необоротні документи, оскільки спричиняють три різні правові наслідки, коли вони виступають як докази, наприклад, при частковій доставці вантажу, при аварії судна. Конвенція містить певні двозначності, наприклад, відповідно до ст. 17 (б) перевізник несе відповідальність лише за ту частину втрати, пошкодження або затримки, що пов'язано з подією чи обставиною, за які він несе відповідальність. Посилання на «частину втрати» передбачає, що відповідальність може бути розподілена, але не пояснює, як цей розподіл можна здійснити на практиці [3]. Таким чином, виходить, що стаття містить дві інтерпретації – це знову потягне за собою непорозуміння між сторонами.

Теодора Нікакі (Theodora Nikaki), Баріс Соєр (Baris Soyer) аналізують у своїй статті новий правовий режим регулювання договорів міжнародного морського перевезення. Міжнародна спільнота визначила, що для процвітання міжнародної морської торгівлі потрібно створити міжнародний режим, який би містив дві мети: 1) гнучке виділення ризиків відповідальності у зв'язку з комерційними інтересами перевізників; 2) запобігання зловживань та забезпечення захисту для сторін більш слабких у переговорах. Значну більшість міжнародних морських перевезень регулює змінений варіант Гаазько-Вісбійських правил. Це Гамбурзькі правила, які було пізніше розроблено як альтернативу вищезгаданим правилам з метою відновлення балансу між інтересами вантажовідправників та перевізниками. Правилам так і не вдалось залучитись великою підтримкою, як результат, Гамбурзькі правила зруйнували надії досягти однаковості в усьому світі і в цій галузі. Після цього розпочалось нове лобіювання з приводу створення нової альтернативної системи регулювання. Як зазначалось раніше, у грудні 2008 р. Генеральна асамблея ООН прийняла нову Конвенцію ООН про договори повного та часткового перевезення морем. Роттердамські правила останніми роками є джерелом інтенсивної академічної та промислової дискусії. Водночас даний документ має як своїх прихильників, так і низку організацій, які висловили свої заперечення.

Теодора Нікакі (Theodora Nikaki), Баріс Соєр (Baris Soyer) поділили правила, пов'язані з Роттердамськими, на кілька правил. Одне з головних завдань для будь-якого міжнародного документа – підвищення правової визначеності. Укладачі приклали чимало зусиль, щоб переконати, що остаточний документ нової Конвенції буде зрозумілим, оскільки сприятиме підвищенню ефективності та передбачуваності в контексті перевезення вантажу. Ці поліпшення, у свою чергу, мають зменшити деякі транзакційні витрати та судові спори, що впливають з договору міжнародного морського перевезення. Застосування єдиного закону до всього договору міжнародного морського перевезення, безсумнівно, буде сприяти у деякій мірі забезпеченню правової визначеності. Наразі досягти цього не так просто, бо, зазвичай, пріоритети держав у процесі прийняття рішень можуть бути різними. Це залежить від того, на кого держава більше орієнтується – на вантажовідправників чи на перевізників.

Основними цілями, що лежать в основі Роттердамських правил, є: 1) сприяння правовій визначеності; 2) узгодження та модернізації правил, що регулюють міжнародні морські перевезення; 3) сприяння розвитку торгівлі; 4) підвищення ефективності.

Дебати переключились на політичну арену: Європейський Союз закликав держави-члени приймати Роттердамські правила без затримки. Вчені наголошують на тому, що при прийнятті таких рішень, кожна держава, у свою чергу, має визначити свою кінцеву позицію за Роттердамськими правилами, але перед цим взяти до уваги також національні інтереси і те, чи їхні торгові партнери погоджуються на прийняття такого документа. Якщо у двох різних державах будуть існувати два різні правові режими, то економіка таких держав може постраждати від негативних наслідків. При прийнятті таких політичних рішень слід враховувати не лише інтереси держав та їх вантажовідправників, а й інтереси трейдерів, банків, страховиків, інших, що надають свої послуги з підтримки морського сектору.

Роттердамські правила пропонують гармонізацію правового режиму регулювання міжнародних морських перевезень вантажу, досягаючи цієї мети шляхом поліпшення вже існуючих правил з урахуванням нових комерційних практик або технічних досягнень. Крім того, вони покривають велике коло питань, які в даний час не врегульовані, наприклад, перевезення «від дверей до дверей», електронні транспортні документи, відповідальність третіх сторін, категорія морська, виконуюча сторона, затримка в доставці, доставка товарів та права контролюючих сторін. Перевага підходу Роттердамських правил, на думку вчених, полягає у тому, що він заповнює прогалини вже існуючих режимів і в той же час сприяє однаковому тлумаченню в застосуванні. З цього випливає, що це допоможе судам різних юрисдикцій слідувати певному єдиному принципу вирішення спорів, які виникають у цій сфері. Крім того, однаковість міжнародних морських законів буде і надалі зміцнюватись завдяки новим положенням Роттердамських правил та надасть можливість врегулювати ті питання, які вийшли за межі попередніх правил [4].

Таким чином, можна дійти висновку, що світова спільнота намагається врівноважити розвиток та вимоги світової торгівлі за допомогою правового регулювання. Але існує дуже багато неточностей у вищезгаданих правових інструментах, які залишаються невирішеними. Тому ми маємо на меті надалі досліджувати Роттердамські правила і досвід держав, які вже наразі користуються правовим режимом, що був запропонований ними.

Список використаної літератури:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повного або часткового морського міжнародного перевезення вантажів від 11 грудня 2008 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/carriage_of_goods.shtml.
2. Wilson J. Carriage of goods by sea. – London: Longman, 2010. – P. 174 – 231.
3. William Tetley. Summary of Some General Criticism of the UNCITRAL Convention (The Rottedarm Rules) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Tetley_Criticism_of_Rotterdam_Rules.pdf.
4. Nikaki T., Soyer B. A New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive AND Efficient, or Just Another One for the Shelves. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://scholarship.law.berkeley.edu/bjil/vol30/iss2/2>.
5. Калинин А. Г. Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской перевозки грузов (Роттердамские правила) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ecsocman.hse.ru/hsedata/2012/06/25/1256190785/4-2010-8.pdf>.
6. Рябікін Д. А. Основні особливості договорів міжнародного морського перевезення вантажів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.uzhnu.edu.ua:8080/jspui/handle/lib/1296>.
7. Проблемы унификации международного частного права: монография (отв. ред. А. Л. Маковский, И. О. Хлестова). – «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ». – 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://base.garant.ru/57734783/>.

The article covers opinions of foreign scientists as for the problematic issues directly related to the difference in the interpretation and application of the norms elaborated by the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. It also reflects the objection on its universality based on absence of the possibility to cover all the states involved the sea trade.

В статті розглядаються ідеї зарубіжних учених, касаючіся проблемних питань, безпосередньо пов'язаних з відмінностями тлумачення і застосування розроблених норм Конвенцією ООН о повній или частичной перевозке груза морем, а также рассматривается отрицание ее универсальности в связи с отсутствием возможности охватить все государства, задействованные в морской торговле.