

повноваження обвинуваченого та інших осіб.

Ці обставини, що характеризують службову особу як спеціального суб'єкта злочину, необхідно встановлювати й доводити в ході попереднього розслідування та судового розгляду кримінальної справи, а також викладати в постанові про притягнення як обвинуваченого й у вирокі суду. Тільки конкретне звинувачення дозволяє суду ухвалити законний і обґрунтований вирок.

Література

1. О судебной практике по делам о преступлениях против интересов службы (ст.ст. 424-428 УК): постановление Пленума Верховн. Суда Респ. Беларусь, 16 дек. 2004 г., № 12: в ред. постановления Пленума Верховн. Суда Респ. Беларусь от 02.06.2011 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр", Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. - Минск, 2013.

2. Уголовный кодекс Республики Беларусь: с изм. и доп. по состоянию на 24 окт. 2013 г. - Минск: Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь, 2013. - 304 с.

3. О судебной практике по делам о взяточничестве: постановление Пленума Верховн. Суда Респ. Беларусь, 26 июня 2003 г., № 6: в ред. постановления Пленума Верховн. Суда Респ. Беларусь от 24.09.2009 г. // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО "ЮрСпектр", Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. - Минск, 2013.

4. Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Республики Беларусь / Н.Ф. Ахраменка [и др.]; под ред. А.В. Баркова, В.М. Хомича. - 2-е изд., с изм. и доп. - Минск: ГИУСТ БГУ, 2010. - 1064 с.

5. О соответствии Конституции положения пункта 3 части четвертой статьи 4 Уголовного кодекса Республики Беларусь и основанной на нем практики применения понятия должностного лица по признаку совершения юридически значимых действий: Заключение Конституционного Суда Респ. Беларусь, 12 нояб. 2001 г., № 3-129/2001 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. - 2001. - № 108. - 6/305.

6. Барков А. Трактовка должностного лица по признаку совершения юридически значимых действий / А. Барков // Юстыцыя Беларусі. - 2008. - № 8. - С. 28-31.

7. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с созданием и деятельностью организованных групп, банд и преступных организаций: постановление Пленума Верховн. Суда Респ. Беларусь, 25 сент. 2003 г., № 9 // Судовы веснік. - 2003. - № 4. - С. 4-6.

Лосев В.В.

*кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри кримінально-правових
дисциплін*

*Брестського державного університету
імені О.С. Пушкіна*

Надійшла до редакції: 03.06.2013

УДК 347.795.3

ДОГОВОРИ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Ульянов О. І.

Коваль І. І.

Географічне положення України стимулює розвиток її транспортного потенціалу, інтеграцію у світову транспортну систему, насамперед, як країни, що має можливість забезпечити транзитні перевезення вантажів, що проходять через центр Європи найкоротшим шляхом.

Морський транспорт є важливою галуззю економіки України. Його ефективне функціонування є необхідним чинником становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу й економіки загалом.

Важливе місце у сфері морських перевезень займає договірне регулювання відносин, які виникають між перевізниками й пасажирями, вантажовідправниками та отримувачами вантажу.

Світова практика свідчить, що до основних особливостей морських транспортних перевезень відносять:

- різноманіття способів перевезення вантажів (перевезення вантажів навалом (зерно, руда, вугілля й т.п.); перевезення наливних вантажів (нафта, нафтопродукти, добрива й т.п.); контейнерні перевезення; перевезення великогабаритної й великотоннажної продукції;

- значна кількість посередників (морські перевізники працюють напряму лише з замовниками, що здійснюють значні обсяги поставок), тому інтереси вантажовласника (одержувача) представляє експедитор;

- більша частина перевізників зареєстровані за кордоном (93,3 % вантажів в Україну прибули на суднах іноземного флоту);

- більша частина морських портів має чітку спеціалізацію, що зумовлює певні особливості постачання товарів;

- значна частина транзиту в загальному обсязі вантажопотоку (біля 25 %);

- широка географія руху вантажів [1, 204].

Особливості перевезення вантажів морським транспортом зумовлюють специфіку договорів перевезення, які укладаються в зазначеній сфері. Визначення особливостей, правової природи окремих видів договорів морського перевезення, сучасного стану правового регулювання відносин у зазначеній сфері має важливе не лише теоретичне, а й практичне значення, та зумовлює актуальність дослідження.

Слід відзначити, що в наукових працях приділяється увага дослідженню окремих видів договорів морського перевезення, розкриваються їх ознаки тощо. Серед наукових робіт, присвячених проблематиці договорів у сфері морського перевезення, слід відзначити праці: В.В. Вітрянського, В.В. Демиденко, Т.Р. Короткого, М.І. Котлубай, В.Г. Кухарчик, Є.Г. Сивопляс, Є.Г. Стрельцової, О.М. Шемякіна та ін.

Послуги торговельного флоту з перевезення пасажирів і вантажу надаються виключно на договірній основі й регулюються особливим субінститутом перевезення - договором морського перевезення.

Правові засади укладання й виконання договорів перевезення закріплено в Цивільному кодексі України, Господарському кодексі України, Кодексі торговельного мореплавства тощо.

Так, відповідно до ст. 909 Цивільного кодексу України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою 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 [2].

Схоже визначення договору перевезення вантажу закріплено й у ст. 307 Господарського кодексу України. Основна відмінність полягає в тому, що при визначенні суті договору перевезення вантажів у ГК України наголошується на тому, що вантаж має бути доставлений в установлений законодавством чи договором строк [3].

Слід відзначити, що в ГК України та в ЦК України закріплене загальне визначення договору перевезення вантажу, без урахування особливостей перевезення різними видами транспорту.

Спеціальним нормативно-правовим актом, в якому визначено правові засади укладання договорів морського перевезення вантажу, є Кодекс торговельного мореплавства України.

Відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України за умовами договору морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення до порту призначення й видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт) [4].

Згідно з концепцією, визначеною теоретиками й закріпленою на законодавчому рівні, договір перевезення є різновидом договору про надання послуг. Відповідно до ст. 901 ЦК України, яка дає визначення договору про надання послуг, зазначається, що за цим договором, одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу [5].

Як слушно зазначає О.Л. Дзюбенко, істотною умовою договорів перевезення є умова про предмет. Предметом виступають послуги з доставки ввірених перевізникові матеріальних цінностей (вантажу, багажу, пошти) або перевезення пасажирів до пункту призначення (ч. 1 ст. 909, ч. 1 ст. 910 ЦК України). При цьому науковці наголошують, що корисний ефект такої послуги полягає в переміщенні (транспортуванні) матеріальних об'єктів, пасажирів та їхнього багажу в просторі й у наданні інших послуг, пов'язаних з перевезенням, до яких можна віднести такі: переміщення вантажу й багажу без втрат, навантаження-вивантаження, тимчасове зберігання вантажу, здавання вантажу одержувачу та його вивезення та інше [6, 34].

Предметом договору морського перевезення вантажу служить діяльність перевізника по переміщенню вантажу морем з порту відправлення до порту призначення. Ця діяльність спрямована на досягнення корисного ефекту, який невід'ємний від процесу перевезення й не може мати відчутної (речової) форми. Результативний характер діяльності перевізника відображений у самому визначенні договору: йдеться не про здійснення рейса або плавання судна, а про доставку вантажу до порту призначення. Договір вважається виконаним, лише коли вантаж виданий одержувачу [7, 91].

Кодекс торговельного мореплавства України (статті 131, 132) розрізняє види договорів за критерієм сфери перевезень (всередині країни чи за її межі) на:

- договори на каботажні перевезення (перевезення вантажів між портами України);
- договори на міжнародні перевезення (перевезення вантажів між портами України та іноземними портами).

Документами, що підтверджують наявність і зміст

договору морського перевезення вантажу, є:

1) рейсовий чартер - якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень;

2) коносамент - якщо договір не передбачає умови рейсового чартеру;

3) інші письмові докази. Перевізник може видати інший, ніж коносамент, документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Такий документ є першорядним доказом укладання договору морського перевезення й приймання перевізником вантажу, як його описано в цьому документі [8, 11-12].

Коносамент - (франц. *connaissement*) документ, що містить умови договору морського перевезення.

Коносамент, крім функції товаротранспортної накладної, виконує функцію договору [9, 106].

Коносамент видається перевізником відправнику після прийому вантажу до перевезення, служить доказом прийому вантажу й засвідчує факт укладення договору. Коносамент є товаророзпорядчим документом, що надає його власникові право розпорядження вантажем. Коносаменти можуть бути: іменними, у них вказується певний одержувач, передача їх здійснюється за допомогою передавального напису - індосаменту або в іншій формі з дотриманням правил, встановлених для передачі боргової вимоги: ордерних (видаються "накази" відправника або одержувача), передача їх також здійснюється за допомогою передавального напису; на пред'явника (передається за допомогою фактичного вручення новому власникові).

Коносамент виконує три основні функції:

- є договором морського перевезення в лінійному судноплаванні;

- виконує функцію розписки перевізника про приймання вантажу;

- є товаросупровідним документом.

Перша функція коносаменту полягає в тому, що він є єдиним доказом наявності договору морського перевезення між вантажовідправником і судовласником. Цю функцію коносамент виконує під час перевезень товарів на судах регулярних ліній або поставки вантажів окремими партіями, недостатніми за своїми розмірами для використання всього судна чи його частини. Під час перевезень трамповими суднами коносамент виконує тільки дві останні функції - слугує розпискою про отримання вантажу та товаророзпорядчим документом.

Друга функція коносаменту надає право власникові оригіналу розпоряджатися вантажем, що робить його товаророзпорядчим документом. Це означає, що тільки особа, вказана в коносаменті, чи власник коносаменту на пред'явника може вимагати від судовласника видачі товару, зазначеного в коносаменті, і розпоряджатися цим товаром. Щоб продати товар, який перебуває в дорозі й представлений коносаментом, товаророзпоряднику достатньо продати або передати свої права за коносаментом.

Виконуючи третю функцію, коносамент є розпискою судовласника чи його уповноваженого, яка засвідчує, що певні товари у вказаній кількості й у певному стані завантажені на судно для перевезення до зумовленого місця призначення або що товари прийняті під охорону судовласника з метою перевезення. На коносаменті обов'язково має бути вказівка судноплавної компанії "вантаж на борту", "вантаж завантажений" чи "вантаж прийнятий до завантаження" [10, 382-397].

Один з видів договорів у сфері морських перевезень є договір чартеру (фрахтування) суден.

У статті 203 Кодексу торговельного мореплавства України зазначається, що за договором чартеру (фрахтування) судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів і для інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

Договір фрахтування відноситься до договору перевезення по таких ознаках: в обох випадках однією зі сторін правовідносин виступає транспортна організація (перевізником, фрахтувальником виступає або власник судна, або судновласник); правовідносини складаються з приводу експлуатації судна; предметом їх є діяльність по наданню послуг з перевезення вантажу (перевізник, фрахтувальник перевозять вантаж і доставляють його до пункту призначення); економічною метою одного й другого є переміщення вантажу морським шляхом з одного порту до іншого. В обох договорах присутня третя особа – одержувач. Одержувач не бере участь в укладенні договору перевезення, але придбаває за цим договором певні права [11, 343].

Надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене й не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер).

Тайм-чартер - це договір фрахтування судна й послуг членів екіпажу на певний термін для перевезення вантажів, пасажирів або для інших цілей торгового мореплавства. Договір фрахтування судна на якийсь час є одним з видів договору майнового найму (оренда) - оренда транспортного засобу з екіпажем. Слід зазначити, що до фрахтувальника на якийсь час переходить також правомочність володіння судном. У питаннях комерційної експлуатації йому підпорядкований екіпаж судна. Але судно в цьому разі не виходить з володіння судновласника. Члени екіпажу лишаються його працівниками, його розпорядження, що відносяться до управління судном, обов'язкові для всіх членів екіпажу. Тому є всі підстави говорити про тимчасове подвійне володіння (або співволодіння) судном.

Договір фрахтування судна без екіпажу (бербоут-чартер) у торговому мореплаванні використовується на протязі достатньо довгого проміжку часу. У нашій державі практика укладення такого виду договору почала отримувати розповсюдження на початку 70-х років двадцятого століття.

Бербоут-чартер - це надання фрахтувальнику в користування й у володіння на певний термін не укомплектоване екіпажем і не споряджене судно для перевезень вантажів, пасажирів або для інших цілей торгового мореплавства. Можна сказати, що це різновид оренди транспортного засобу, оренда без надання послуг з управління транспортним засобом і його технічної експлуатації. Вимоги, що пред'являються до мореплавства судна, зафрахтованого в бербоут-чартер, вужчі, ніж до судна, переданого фрахтувальнику на основі тайм-чартера. Через бербоут-чартер від судновласника не можна, наприклад, вимагати, щоб судно, яке передається фрахтувальникові, було укомплектоване екіпажем і споряджене. Тому обов'язок по приведенню зафрахтованого в бербоут-чартер судна в морехідний стан сформульований як ухвалення судновласником заходів по забезпеченню придатності судна (його корпусу, двигуна й устаткування). Цей обов'язок судновласник повинен виконати до моменту передачі судна фрахтувальникові.

Договір чартеру відрізняється від подібних договорів найму (оренди): тайм-чартеру - найму транспортного засобу з екіпажем, бербоут-чартеру - найму транспортного засобу, не укомплектованого екіпажем (ст. 203 КТМ України). Основною відмінністю цих договорів є те, що за договором чартеру транспортний засіб залишається у володінні й користуванні фрахтівника, тому капітан і члени екіпажу судна протягом усього часу виконання цього договору підпорядковуються йому. Фрахтувальник, не маючи правомочностей щодо володіння й користування транспортним засобом, здійснює право так званої комерційної експлуатації всього або частини повітряного чи морського судна [12].

Отже, правові засади укладання договорів морського перевезення вантажів визначено в Цивільному кодексі України, в якому закріплено поняття договору перевезення й договору фрахтування, Господарському кодексі України та в Кодексі торговельного мореплавства, який визначає особливості договорів морського перевезення.

Договори морського перевезення вантажів можуть бути класифіковані за різними підставами - залежно від маршруту перевезення (між портами України, міжнародні перевезення); залежно від виду вантажів; кількості перевезень тощо.

Важливе значення має розподіл договорів залежно від умови використання судна під час перевезення, а саме на умовах фрахтування судна або без.

Кожний з договорів морського перевезення має свої особливості, обов'язкові умови, порядок укладання й виконання. Аналіз правового регулювання окремих видів договорів морського перевезення, практики їх укладання й виконання має важливе значення для виявлення проблемних питань і формулювання пропозицій щодо їх вирішення, що зумовлює важливість та практичну необхідність подальших наукових досліджень у зазначеній сфері.

Література

1. Попель С.А. Міжнародні морські вантажні перевезення: сучасний стан та перспективи участі в них України / С.А. Попель, О.В. Неліпович, К.Д. Мотюк // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: Економіка. - 2013. - Вип. 4. - С. 200-204.
2. Цивільний кодекс України. - [Електронний ресурс]: <http://zakon4.rada.gov.ua>
3. Господарський кодекс України. - [Електронний ресурс]: <http://zakon4.rada.gov.ua>
4. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. - 1995. - NN 47-52. - Ст. 349.
5. Цивільний кодекс України: Наук.-практ. комент. / За ред. Є.О. Харитонова. - 3-тє вид., переробл. та допов. - Х.: Одиссей, 2006. - 1200 с.
6. Дзюбенко О.Л. Особливості правового регулювання договорів перевезення / О.Л. Дзюбенко // Адвокат. - 2011. - № 12(135). - С. 34.
7. Адамова О.С. Поняття, ознаки договору перевезення як підстави виникнення правовідносин з перевезення вантажу морським транспортом / О.С. Адамова // Актуальні проблеми держави і права. - 2008. - Вип. 42. - С. 89-94.
8. Бездітний В. Перевезення морськими шляхами / В. Бездітний // Юридична газета. - 2012. - № 31-32. - С. 11-12.
9. Кужко О.С. Сторони у договорі перевезення вантажу / О.С. Кужко // Часопис цивілістики. - 2013. - Вип. 15. - С. 104-108.

10. Дідківський М.І. Зовнішньоекономічна діяльність підприємства: Навч. посіб. - К.: Знання, 2006. - 462 с.

11. Чухрай Т. Правова природа договору фрахтування (чартеру) / Т. Чухрай // Актуальні проблеми держави і права. - 2010. - Вип. 53. - С. 339-345.

12. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання: Підруч. / За заг. ред. С.С. Бичкової. - К.: КНТ, 2006. - 498 с.

Ульянов О.І.

кандидат юридичних наук, доцент
професор кафедри діяльності ОВС
на транспорті та
тактико-спеціальної підготовки

Коваль І.І.

студентка магістратури ОДУВС
Надійшла до редакції: 01.06.2013

УДК342.9.07:351.862.4(470+571)

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ ФЕДЕРАЛЬНОЇ СЛУЖБИ БЕЗПЕКИ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ (ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ)

Чобіток Б. П.

У час загострення боротьби світової спільноти з надзвичайними ситуаціями соціального, воєнного, техногенного й природного характеру, що створюють реальні загрози для нормального функціонування органів державної влади та життєдіяльності суспільства, на перший план для Української держави виходять завдання щодо подальшого зміцнення правопорядку, забезпечення громадської безпеки, співпраці правоохоронних та інших державних органів з населенням, удосконалення організаційно-правового забезпечення діяльності правоохоронних органів і військових формувань, а також оперативної ліквідації (мінімізації) наслідків таких явищ.

Сьогодні органи Служби безпеки України все більше зазнають демократичних перетворень. В їх складі створюються фактично нові установи та підрозділи з оновленим особовим складом, оптимізуються форми й методи, прийоми й способи діяльності, передусім щодо запобігання й реагування на надзвичайні ситуації певної генези, вдосконалюється кадрова й соціально-виховна робота, поглиблюється міжнародна співпраця, досягнення науки активно впроваджуються до практичної діяльності цього правоохоронного органу спеціального призначення. Але подальше реформування правоохоронної й правозахисної систем країни неможливо без наукового моніторингу й розв'язання багатьох загальних проблем саме на теоретико-прикладному рівні.

Безпосереднім теоретичним підґрунтям для дослідження організаційно-правових засад діяльності Служби безпеки України стали наукові розробки В.Ф. Антипенка, Ю.А. Іванова, Т.Г. Жовтенка, В.В. Крутова, В.В. Майорова, І.І. Мусієнка, С.В. Печериці, О.В. Плетньова, М.В. Семикіна, Д.В. Талалая, В.В. Тоцького, О.В. Шевченка тощо. Як встановлено, у працях цих науковців досліджені різні аспекти діяльності Служби безпеки України, які були науково розроблені в контексті вивчення більш загальних чи суміжних суспільних відносин. Однак сучасний досвід щодо організації діяльності Федеральної служби безпеки (далі - ФСБ) Російської Федерації (далі - РФ) залишився поза увагою вітчизняних дослідників, що й зумовило мету й актуальність проблематики проведеної наукової розвідки.

Призначення, склад, правові засади й принципи діяльності ФСБ, напрями діяльності, повноваження, сили й засоби її органів ФСБ, а також порядок контролю й нагляду за їх діяльністю визначені у Федеральному законі РФ "Про Федеральну службу безпеки" [1].

Нині ФСБ є єдиною централізованою системою органів федеральної служби безпеки, що виконує в межах своєї компетенції завдання із забезпечення безпеки РФ. Керів-

ництво нею здійснюється Президентом РФ, а управління - керівниками федерального органу виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки через указаний федеральний орган виконавчої влади та його територіальні органи. Як і в Україні [2], керівник федерального органу виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки призначається на посаду та звільняється з посади Президентом РФ [1].

Разом з цим зазначимо, що Федеральним законом РФ "Про безпеку" визначені основні принципи й зміст діяльності із забезпечення безпеки держави, громадської безпеки, екологічної безпеки, безпеки людини, інших видів безпеки, передбачених законодавством РФ, повноваження й функції федеральних органів державної влади, органів державної влади суб'єктів РФ, органів місцевого самоврядування у сфері безпеки, а також статус Ради безпеки РФ [3]. Тобто очевидно, що певна низка вказаних завдань покладається не тільки на ФСБ, а й Президента РФ як голову Ради безпеки, Уряд РФ, Міністерство внутрішніх справ РФ, Міністерство РФ з питань цивільної оборони, надзвичайних ситуацій і ліквідації наслідків стихійних лих, Міністерство юстиції РФ, Федеральну службу по нагляду у сфері захисту прав споживачів і благополуччя людини, Федеральну митну службу та ін.

На підтвердження наших висновків укажемо, що діяльність із забезпечення безпеки включає: 1) прогнозування, виявлення, аналіз та оцінку загроз безпеці; 2) визначення основних напрямів державної політики й стратегічне планування у сфері забезпечення безпеки; 3) правове регулювання у сфері забезпечення безпеки; 4) розробку й застосування комплексу оперативних і довгострокових заходів з виявлення, запобігання та усунення загроз безпеці, локалізації й нейтралізації наслідків їх проявів; 5) застосування спеціальних економічних заходів з метою забезпечення безпеки; 6) розробку, виробництво й впровадження сучасних видів озброєння, військової й спеціальної техніки, а також техніки двійного та цивільного призначення з метою забезпечення безпеки; 7) організацію наукової діяльності у сфері забезпечення безпеки; 8) координацію діяльності федеральних органів державної влади, органів державної влади суб'єктів РФ, органів місцевого самоврядування у сфері забезпечення безпеки; 9) фінансування витрат на забезпечення безпеки, контроль за цільовим витраченням виділених коштів; 10) міжнародна співпраця з метою забезпечення безпеки й т. ін. [3]. Отже, державна політика у сфері забезпечення безпеки є частиною внутрішньої й зовнішньої політики РФ і являє собою сукупність скоординованих і об'єднаних єдиним задумом