

Частина 2 статті 1118 Цивільного кодексу України передбачає, що договір комерційної концесії підлягає державній реєстрації органом, який здійснив державну реєстрацію.

Ст. 5 Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців» реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців здійснюють державні реєстратори.

Однак, реєстрацію договорів комерційної концесії вони не здійснюють як через відсутність законодавчого врегулювання цієї процедури, так і по тій причині, що до їх компетенції не віднесено реєстрацію договорів комерційної концесії, змін внесених до таких договорів, а також їх розірвання, та й доцільність покладення на них таких функцій викликає сумніви.

Правильність цієї позиції підтверджується тим, що зважаючи на зміст ч.2 ст. 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Багато науковців взагалі дотримуються позиції скасування державної реєстрації договору комерційної концесії як такої. Як приклад наводяться такі розвинені в правовому та економічному аспектах країни, як Канада, Великобританія, Німеччина, Італія, Японія, в законодавстві яких вимога обов'язкової державної реєстрації договору комерційної концесії взагалі відсутня.

Для того, щоб вірно визначити позицію щодо доцільності державної реєстрації договору комерційної концесії, потрібно з'ясувати загалом мету такої реєстрації. Для відносин з використанням об'єктів інтелектуальної власності дана реєстрація є доказом того, що продукція, яка випускається користувачем не є контрафактною, а сам її виробник має право її випускати, пропонувати до продажу, продавати, рекламувати.

Отже, відсутність однозначної позиції щодо вирішення проблеми державної реєстрації договору комерційної концесії негативно впливає на законотворчу діяльність та на реалізацію суб'єктами господарювання своїх прав.

На нашу думку, необхідно у законодавстві чітко передбачити орган, який би здійснював державну реєстрацію договорів комерційної концесії, оскільки відсутність реєстрації договору позбавляє сторони права в разі спору посилатися на цей договір.

## ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ В СИСТЕМІ ДОГОВОРІВ

Пухирь О.Л., слухач Кіровоградського відділення ННІЗН НАВС  
*Науковий керівник: к.ю.н., с.н.с., професор кафедри цивільного права і процесу НАВС Лов'як О.О.*

Договірні зв'язки в економічному середовищі України встановлюють взаємні зобов'язання між транспортними підприємствами і їх клієнтурою по перевезенню вантажів, пасажирів, багажу (вантажобагажу) тощо.

Договори в главі 64 ЦК України опосередковують відносини з перевезення вантажу, пасажирів, багажу й пошти.

У ст. 6 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. визначено загальні основи господарської діяльності підприємств транспорту. Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надають послуги на основі державних контрактів і договорів про перевезення пасажирів і вантажів.

Перевезення вантажів залежно від видів транспорту, якими вони здійснюються, поділяються на залізничні, внутрішніми водними шляхами (річкові), морські, повітряні та автомобільні.

Відповідно до статті 55 Закону України «Про автомобільний транспорт» можуть надаватися названим видом транспорту загального користування послуги з перевезення вантажів у внутрішньому сполученні між пунктами відправлення і призначення, розташованими в Україні.

В статті 64 зазначеного закону України вказується, що міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюються: між пунктами відправлення і призначення, один з яких або обидва розташовані за межами території України.

У ЦК України (статті 908-928), ГК України (статті 306-315) визначено загальні норми щодо договорів про перевезення пасажирів і вантажів. Детальніше умови перевезення пасажирів, вантажу і багажу та відповідальність сторін за цими перевезеннями регулюють статuti (кодекси) окремих видів транспорту та правила, прийняті у встановленому порядку. Зокрема, на залізничному транспорті діє Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р., Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р, на річковому - Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955р., на морському - Кодекс торговельного мореплавства України, затверджений Верховною Радою України 9 грудня 1994р, на повітряному - Повітряний Кодекс України затверджений Верховною Радою України 4 травня 1993 року. Умови перевезення пасажирів, вантажів та багажу автомобільним транспортом і відповідальність сторін за ці перевезення визначаються Законом України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р., Статутом автомобільного транспорту УРСР, затвердженим постановою Ради Міністрів УРСР 27 червня 1969 р., та іншими нормативними актами.

Транспортні кодекси і статuti детально не регламентують ні діяльності самого транспорту, ні взаємовідносини транспортних організацій з клієнтурою. Ці відносини конкретизуються у відомчих нормативно - правових актах, так званих правилах перевезення, які існують на кожному виді транспорту (наприклад, Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти залізничним транспортом України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 28.07.1998р. №297, Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні від 14.10.1997р. №363 та інші).

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, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (ч.1 ст.909 ЦК).

Предметом договору є транспортні послуги з предметом

Договори про організацію перевезень є консенсуальними, оскільки вважаються укладеними з моменту надання угоди сторін належної (письмової) форми.

Відповідно до ч.1 ст.921 ЦК України перевізник за неподання транспортних засобів для перевезення вантажу, а відправник за ненадання вантажу або невикористання поданих транспортних засобів з інших причин несуть відповідальність, передбачену погодженням сторін, якщо інше не передбачено транспортними кодексами (статутами)

Договір перевезення вантажів укладається у письмовій формі у вигляді: накладної (залізничний транспорт), товарно -транспортної накладної (автомобільний транспорт), коносаменту (морський транспорт), а також чартеру (при перевезенні вантажу морем в міжнародному сполученні).

Відповідно до ч. 3 ст. Закону України «Про транспорт» підприємства відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятого до перевезення вантажу та багажу у розмірі фактичної шкоди.

Транспортними статутами (кодексами) перекачається майнова відповідальність відправників та одержувачів за неналежне виконання обов'язків, які передують чи необхідні для укладання договору перевезення конкретного вантажу.

Після прибуття вантажу до пункту призначення відповідальність перед перевізником за одержання конкретного вантажу несе одержувач. Однак, він може перекласти на відправника всі суми штрафів, зборів та збитків, які сплачені перевізникові внаслідок неправильних дій відправника з даного перевезення (ст.205) Статуту внутрішнього водного транспорту.

Таким чином, дослідивши інститут договору перевезення вантажу в законодавстві України, ми прийшли до висновку, що відносини, які виникають на транспорті є досить складними і характеризуються великою динамікою розвитку та охоплюють широку сферу діяльності, загальні умови якого визначаються міжнародними угодами, законами України та низкою спеціальних нормативних актів.

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ МОРАЛЬНОЇ ШКОДИ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ**

*Україна та її міжнародні зобов'язання*

Нашенко Д.Р., студент магістратури ННІПП НАВС

*Науковий керівник: к.ю.н., доцент, доцент кафедри цивільно -правових дисциплін ННІПП НАВС Лебідь В.І*

Відшкодування моральної (немайнової) шкоди є одним із способів захисту особистих немайнових прав, що використовується для відновлення порушеного права. Однією із теоретичних і практичних проблем, що постають в контексті наукового дослідження та практичного застосування норм чинного законодавства, яким передбачено право учасників цивільних відносин на відшкодування завданої їм моральної (немайнової) шкоди, є пошук оптимальних моделей такого відшкодування.