

закупівель. Однак, нажаль, у чинному законодавстві України таке визначення відсутнє.

Нормативна база з цього питання є досить обмеженою та вузькопрофільною, оскільки легальне визначення договору про закупівлю міститься тільки в Законі України «Про здійснення державних закупівель» та, відповідно, є застосовним виключно до учасників конкурентних способів здійснення закупівель за кошти Державного бюджету України у разі проведення торгів на підставі вказаного нормативно-правового акту.

Так, у пункті 4 частини 1 статті 1 Закону України «Про здійснення державних закупівель» під терміном «договір про закупівлю» розуміється договір, який укладається між замовником та власником за результатами проведення процедури закупівлі та передбачає надання послуг, виконання робіт або набуття права власності на товари.

З наведеного легального визначення договору про закупівлю вбачається, що законодавством регламентовано дефініцію вказаного договору в широкому розумінні без розмежування особливостей конкурентних і неконкурентних договорів про закупівлю.

Виходячи з викладеної аргументації та спираючись на легальний концептуальний підхід, пропонуємо визначення господарського аукціонного договору про закупівлю як двосторонньої угоди, яка укладається за результатами торгів з метою досягнення економічного ефекту та/або задоволення публічного інтересу найбільш раціональним шляхом з числа можливих.

УДК 347.463 (043.2)

Нетеса К. Г., аспірант,
Запорізький національний університет, м. Запоріжжя
Науковий керівник: Шишка Р. Б., д.ю.н., професор

ВИЗНАЧЕННЯ КРИТЕРІЇВ КЛАСИФІКАЦІЇ ДОПОМІЖНИХ ТРАНСПОРТНИХ ДОГОВОРІВ

Позитивізм у праві, який превалює більше двох тисячоліть, зумовлює постановку чітких завдань, які ставляться як перед правовою системою, так і перед вченими, які досліджують регуляторний вплив права на суспільні відносини.

В даному дослідженні ми поставили перед собою чітке завдання – визначити критерії класифікації та класифікувати допоміжні транспортні договори.

Питання – навіщо? Відповідь криється, в першу чергу, в гносеології, як розділі філософії щодо можливості та способів пізнання тих чи інших явищ. Форми типології знання є типологією на основі різних форм діяльності людини.

Карл Маркс в своїх працях, на що неодноразово в своїх працях звертав Г.В. Самойленко, визнавав сферу перевезення четвертою стадією виробництва. Звичайно, сучасне розуміння відрізняється від даного визначення, проте, незмінним залишається значення транспортної сфери – вона зумовлює рух, динаміку ресурсів до виробництва і рух готової продукції від виробництва до споживачів [1, с. 422].

Тому роль та значення транспортної сфери в економіці важко переоцінити.

В спеціальній науковій літературі вже неодноразово підіймалося питання щодо допоміжних транспортних договорів.

Поділ транспортних договорів на види умовно здійснено – організаційні договори (попередній, навігаційний), основний договір перевезення та допоміжні транспортні договори.

Такий поділ заперечень не викликає.

Разом з тим, виникла нова проблема, - щодо віднесення того чи іншого договору до числа допоміжних.

Чому така увага нами приділяється допоміжним договорам?

Пояснення віднаходимо в економічній сутності правовідносин, які регулюються тим чи іншим договірним типом, видом, підвидом (відповідно до класифікації договорів, наданій Веретельник Л. К.).

Договірні конструкції існують виключно на фундаменті економічних відносин.

Як зазначав Хаснутдінов А. І., виконання основного зобов'язання неможливе без допоміжного, оскільки в самому характері дій закладена необхідність виконання ряду додаткових операцій, які організаційно оформлюють процес доставки [2, с. 31].

Зв'язок основного і додаткового зобов'язання має прояв у тому, що успіх основного (або досягнення мети основного зобов'язання) залежить від успішного виконання допоміжних зобов'язань.

Проте, варто також зауважити, що допоміжні зобов'язання залежні від «технологічної» потреби.

Так, перевезення вантажу неможливе без виконання вантажних послуг, оскільки вантаж має потрапити до місткості транспортного засобу.

І, по суті, це є чи не єдиний виключний допоміжний договір, який практично завжди має місце (окрім самостійного навантаження відправником вантажу).

Інші допоміжні транспортні договори застосовуються ситуативно, на вибір чи бажання однієї із сторін договору чи за конкретних обставин. Мова йде в даному випадку про договори експедирування та договір буксирування (застосовується, як правило, за специфічних умов плавання чи навігації).

Разом з тим, варто розуміти зумовленість процесу перевезення з іншими технологічними процесами. Приміром, для перевезення вантажу транспортним засобом, його необхідно помістити до транспортного засобу чи його місткості. З цього випливає технологічний процес – навантаження – перевезення – розвантаження. При тому, супутніми перевезенню інколи бувають інші дії – буксирування, експедирування та ін..

З економічної чи технологічної точки зору операції, виконувані в початковій і завершальних стадіях транспортного процесу, є допоміжними. У юридичній літературі поняття «допоміжний» використовується для характеристики неосновних дій (операцій), правовідносин або зобов'язань, що їх опосередковують. Однак, зміст його не пояснюється. Він може бути розкритий вказівкою трьох характерних для нього ознак: по-перше, допоміжна дія покликана забезпечити нормальне здійснення основного; по-друге, існує тісний зв'язок взаємозалежності основних і допоміжних дій (операцій); по-третє, виконання тих і інших охоплюється єдністю – їх кінцевою метою [2, с. 8].

Іншим об'єднуючим критерієм основного та допоміжного транспортного договору, як правило, виступає вантаж. Коли певні речі в контексті розглядаються не як вантаж, а як об'єкти речових чи зобов'язальних правовідносин, не пов'язаних з перевезенням, мова не йде про перевезення і про допоміжні транспортні договори. Приміром, відправник здав перевізникові товар на зберігання на його складі. В даному випадку мета договору – зберігання речей, а не їх доставка до певного пункту призначення. Недаремно цивілісти вбачають в договорі перевезення елементи інших договорів (зберігання, найму, послуг). За економічною метою договір перевезення визнано самостійною договірною конструкцією.

Фактично ж, зазначені допоміжні договори поза межами транспортного процесу є самостійними договірними конструкціями, передбаченими ЦК України. За транспортним же зобов'язанням допоміжні договори служать меті основного договору перевезення і дозволяють конкретизувати зобов'язання сторін допоміжних договорів.

Література

1. Маркс К. Сочинения / Карл Маркс, Фридрих Энгельс. – 2-е издание. – М.: Издательство политической литературы, 1962. – Т. 26. – Ч.1. – 1962. – 509 с.

2. Хаснутдинов А. И. Вспомогательные договоры на транспорте: Дис... д-ра юрид. наук: 12.00.03 / А. И. Хаснутдинов. – Иркутск, 1995. – 317 с.

УДК 346.12 (043.2)

Присяжнюк В. П., к.ю.н.,
начальник Управління МВС України
на Донецькій залізниці, м. Донецьк

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ ПОТРЕБ ОВС У СУЧАСНИХ УМОВАХ

Гарантовані Конституцією України права людини та їх захист забезпечують органи внутрішніх справ у межах та порядку, що передбачені законом. МВС України є складовою системи забезпечення національної безпеки України і забезпечує у цій частині комплекс узгоджених заходів щодо захисту національних інтересів у політичній, економічній, соціальній, військовій, прикордонній, науково-технологічній, інформаційній та інших сферах від внутрішніх і зовнішніх загроз.

Для виконання покладених на ОВС завдань потрібне належне матеріально-технічне забезпечення. Протягом тривалого часу воно було недостатнім для ефективного їх функціонування та виконання завдань їх діяльності, що негативно проявилось при реальній загрозі національній безпеці держави; ускладненні криміногенної ситуації. Дійшло до того, що суспільство через благодійництво стало забезпечувати підрозділи ОВС, які виконують свої завдання в зоні проведення АТО.

Фінансове забезпечення органів внутрішніх справ є жорсткою системою фінансових відносин, що встановлені державними та відомчими нормативно-правовими актами, як правова категорія галузі фінансового права. Водночас, беручи участь у реалізації розподільної функції фінансових відносин між ОВС і державою, зазначений вид забезпечення аналізується як економічна категорія, яка відображає господарсько-правовий аспект та особливості діяльності ОВС як установ.

Фінансове та матеріальне забезпечення ОВС потребує перегляду: воно обтяжливе, процедури надто громіздкі і тривалі, і не забезпечують їх потреб, особливо у теперішній час. Наразі проведені дослідження правових форм матеріально-технічного постачання органів внутрішніх справ України відстали від потреб сьогодення, особливо якщо воно вчиняється благодійниками поза місцями постійного розташування їх підрозділів. Прийняття матеріальних цінностей та їх використання, як і списання, не урегульовано нічийним законодавством, що залишає щілини для