

регистрации требуют разрешения органа опеки и попечительства. Однако, такое требование в действующем семейном законодательстве отсутствует, в связи с чем повышается риск нарушений прав и интересов ребёнка при заключении родителями договора о выплате алиментов. Именно на органы опеки и попечительства возложен контроль за соблюдением прав и интересов ребенка, а поэтому необходимость получения разрешения от них при заключении таких договоров является целесообразным и повышает гарантии прав ребёнка от нарушений. При этом, необходимость получения разрешения органа опеки и попечительства должно быть обязательно при заключении любого алиментного договора с участием ребёнка (между родителями, бабушкой, дедом, братом, сестрой и т. д.).

7. Императивные ограничения используются и при регулировании условий алиментного договора. В некоторых случаях такие ограничения обусловлены самой природой этого договора, и позволяют его идентифицировать среди похожих гражданско-правовых договоров. К ним относится, например, требование о безвозмездности алиментного договора. Оно прямо не закреплено в действующем семейном законодательстве, что свидетельствует о необходимости его совершенствования и прежде всего путём нормативного закрепления легального понятия алиментного договора, в котором безвозмездность будет присутствовать в качестве его юридической характеристики. В других случаях императивные ограничения содержания алиментного договора коренятся в необходимости создать для лица, которое требует материальной поддержки условий для достойного уровня жизни. К такого рода ограничениям, в частности относится требование о минимальном размере алиментов на ребёнка, которое должно быть соблюдено при заключении алиментного договора.

8. Все вышеизложенное позволяет прийти к выводам о том, что осуществляя нормативное регулирование алиментных отношений посредством диспозитивного метода, законодатель использует также императивные ограничения свободы договора. В некоторых случаях такое ограничение обосновано и целесообразно. Но в целом следует признать необходимость совершенствования законодательства в вопросе применения императивных ограничений свободы договора.

Получено 11.04.2018

УДК 347.763

Віктор Андрійович Попов,

асистент кафедри цивільного права № 2

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого,

кандидат юридичних наук

ВУЗЛОВА УГОДА ТА ДОГОВІР ПЕРЕВАЛКИ ЯК ПРАВОВІ ПІДСТАВИ ПЕРЕВАЛКИ ВАНТАЖІВ

Сфера перевезення вантажів була, є і буде незамінною для сучасних економічних систем держав світу, адже потреба в переміщенні товарів з однієї місцевості на іншу є необхідною для функціонування зазначених систем держав. Доволі часто трапляються ситуації, за яких доставка окремого вантажу або виду вантажу стає неможливою або економічно не вигідною через географічні особливості місцевості тобто неможливості доставити вантаж конкретним видом транспорту. Відповіддю саме на це запитання і є вузлова угода та договір

перевалки вантажу, які покликані продовжувати та прискорювати транспортний процес шляхом переміщення вантажів з одного транспортного засобу або його виду на інший. Недосконалість чинних нормативних положень, які регулюють відносини з перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні, не розкривають правову природу вузлової угоди. За своїм змістом така угода тривалий час розглядалася як організаційний договір. Але розвиток відносин власності призвів до того, що у відносинах між перевізниками з'явився новий суб'єкт – власник або володілець (орендар, користувач) перевалочного пункту. За таких умов вузлова угода почала використовуватись в практиці відповідних відносин як традиційний майновий договір про надання послуг перевалки вантажів й інших суміжних послуг в транспортних вузлах. Визнаючи можливість вузлової угоди слугувати підставою діяльності перевалочного пункту, відповідні положення не заперечують і проти можливості такого договору виступати в якості самостійної підстави надання відповідних послуг.

Норми цивільного законодавства, на жаль, не містять хоча б яких-небудь чітких положень, які б дозволяли комплексно визначити спрямованість вузлових угод і їх зміст. В ч. 3 ст. 312 ГК України встановлюється, що відносини перевізників під час перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні та умови роботи перевалочних пунктів регулюються вузловими угодами. Порядок укладення вузлових угод встановлюється транспортними кодексами та статутами. При цьому ст. 39 Закону України «Про транспорт» передбачається, що відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів, вантажів, багажу, пошти визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами).

На практиці сформувався підхід, за яким вузловими угодами визначаються порядок спільного змінного та добового планування роботи пункту перевалки; місця передачі вантажів; строки навантаження та вивантаження окремих вагонів, груп вагонів, маршрутів, автомобілів, суден; фронти навантаження та вивантаження вагонів; порядок розрахунків між сторонами; порядок прийому, здавання та зважування вантажів, а також порядок обміну інформацією про підхід вантажів до пункту перевалки, про прибуття завантажених вагонів тощо. Іншими словами, умовно зобов'язання, що виникають на підставі вузлової угоди, можна поділити на зобов'язання щодо обсягу перевалки вантажів; щодо передачі вантажів з одного виду транспорту на інший; з розрахунків за виконані роботи по перевалці вантажів.

При визначенні спрямованості вузлової угоди і її організаційного змісту необхідно враховувати, що діяльність з перевалки вантажів має чітко виражену підприємницьку спрямованість. Для її здійснення необхідне спеціальне дороговартісне обладнання, що потребує технічного обслуговування. У зв'язку з цим надання відповідних послуг на безоплатній підставі є не лише економічно нерациональним, але і прямо суперечить підприємницькій спрямованості діяльності відповідного суб'єкта. Як показує практика, для здійснення перевалки у всіх випадках укладається відповідний договір, навіть незважаючи на те, що власником (орендарем) перевалочного пункту (вантажного терміналу) може бути основний перевізник за договором перевезення вантажу у прямому та прямому змішаному сполученні. Крім того, необхідно враховувати, що з перевалкою можуть пов'язуватись й інші супутні послуги, наприклад, чищення цистерн, тари, безпосередньо терміналу, подача та упорядкування вагонів під завантаження, розвантаження тощо.

На останок, утримання відповідної транспортної інфраструктури вимагає майнових і організаційних затрат на обслуговування, у зв'язку з чим надання відповідної послуги на безоплатній основі є малоймовірним.

Розвиток сучасного законодавства створює передумови розмежування вузлової угоди як організаційно-правового договору і договору про надання послуг перевалки як домовленості

сторін, що слугує підставою для надання відповідної послуги. Договір перевалки може поглиблювати відносини, які виникають між учасниками транспортного процесу на підставі вузлової угоди, або слугувати самостійною підставою виникнення правовідносин між перевізником і власником (орендарем, користувачем) перевалочного пункту. Але для цього необхідно реалізувати відповідні зміни в нормативно-правових актах. До їх реалізації вузлова угода може регулювати як організаційні відносини між перевізниками, так і майнові відносини між перевізниками і власниками (орендарями, користувачами) перевалочних пунктів.

З урахуванням наведеної пропозиції вузлову угоду можна розглядати як договір, згідно з яким перевізники різних видів транспорту зобов'язуються здійснювати у встановленому договором порядку по відношенню один до одного злагожені дії в інтересах вантажовідправника (вантажодержувача), спрямовані на своєчасну передачу вантажу в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший з метою забезпечення перевезення в прямому змішаному сполученні. Необхідно відмітити, що вузлова угода становить не один документ, а сукупність документів, що визначають відносини між транспортними організаціями або, іншими словами, учасниками транспортного процесу, які забезпечують його розвиток

А договором перевалки вантажу, в свою чергу, слід вважати домовленість двох сторін, суб'єктів транспортних відносин (транспортних організацій), за якою одна сторона зобов'язується у встановлений строк, за плату перемістити вантаж з одного транспорту або виду транспорту на інший, на підставі обов'язкових технологічних правил та з метою продовження процесу доставки вантажу, а друга сторона надати інформацію про тип, вид, правовий режим вантажу, та оплатити надану послугу. При цьому слід зауважити, що в таких відносинах наявний специфічний суб'єкт, а саме транспортні організації, тобто у відносинах з перевалки вантажу вантажовідправник та вантажодержувач не приймають участі.

Договір перевалки є двостороннім, адже сторони, що беруть участь у відносинах з перевалки, мають взаємні права та обов'язки. Змістом перевалки є здійснення за плату протягом певного строку переміщення вантажів з одного виду транспорту на інший, звідки випливають такі його риси, як відплатність та строковість. Також до властивостей договору перевалки можна віднести публічність, адже стороною договору може виступати будь-яка транспортна організація. Крім того, за моментом укладення цей договір слід відносити до консенсуальних договорів.

Одержано 02.04.2018

УДК 378.147

Олена Олександрівна Рубан,

асистент кафедри цивільного права № 2

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого,

кандидат юридичних наук

НОВІТНІ ОСВІТНІ ТЕХНОЛОГІЇ ВИКЛАДАННЯ ЮРИДИЧНИХ ДИСЦИПЛІН З ОРІЄНТАЦІЄЮ НА КОМПЕТЕНТІСНИЙ ПІДХІД

Стратегія модернізації вищої юридичної освіти однією з підстав відновлення та модернізації освіти називає «компетентісний підхід». Передбачається, що в його основу буде покладено формування у студентів так званих «ключових компетентностей». У світовій освітній практиці поняття компетентності, як цілі освіти, виступає в останні роки в