

УДК 342.951:347.763

Д.К. МЕДВЕДЄВ, Донецький юридичний інститут Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О. Дідоренка

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНО- ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Ключові слова: відповідальність, автотранспортне підприємство, вина, санкції

Особливістю явища адміністративно-правової відповідальності є відсутність її визначення у законодавстві. У теорії виділяються різні визначення. Так, В.К. Колпаков та О.В. Кузьменко визначають її як примусове, з додержанням встановленої процедури, застосування правомочним суб'єктом передбачених законодавством за вчинення адміністративного проступку заходів впливу, які виконані правопорушником [1, с.76; 2, с.252]; Ю.П. Битяк визначає як накладення на правопорушників загальнообов'язкових правил, які діють у державному управлінні, адміністративних стягнень, що тягнуть за собою для цих осіб обтяжливі наслідки матеріального чи морального характеру [3, с.158]; група авторів на чолі з В.Б. Авер'яновим адміністративну відповідальність визначає як різновид юридичної відповідальності, що являє собою сукупність адміністративних правовідносин, які виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами (посадовими особами) до осіб, що вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій – адміністративних санкцій [4, с.430-431].

Слід погодитися, що всі три наведені визначення вірно характеризують сутність загальної адміністративно-правової відповіда-

льності. Цим питанням також приділяли увагу І.В. Булгакова, В.В. Вітрянський, С.В. Ківалов, О.В. Клепікова, С.Ю. Морозов, В.Й. Развадовський, Г.П. Савічев, М.Л. Шелухін та інші автори. Проте потребують додаткового дослідження саме особливості такої відповідальності за порушення законодавства при перевезенні вантажів автомобільним транспортом. Тому метою статті є визначення особливостей адміністративно-правової відповідальності у сфері перевезень вантажів автомобільним транспортом. Її новизна полягає в удосконаленні визначення одного з видів адміністративно-господарських санкцій – обмеження діяльності з перевезення вантажів автомобільним транспортом; подальшому розвитку положень щодо ефективності застосування до АТП та інших учасників процесу перевезень вантажів автомобільним транспортом (їх посадових осіб і працівників) комплексу заходів адміністративної, цивільно-правової, господарської, кримінальної, майнової, дисциплінарної відповідальності одночасно; необхідності передбачити підвищену відповідальність у випадку наявності вини у формі умислу з боку посадових осіб як АТП, так і інших підприємств, установ та організацій – юридичних осіб та їх об'єднань, що беруть участь у правовідносинах з перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Як явище правової дійсності адміністративна відповідальність характеризується ознаками, властивими юридичній відповідальності в цілому (основні), та ознаками, властивими лише адміністративній відповідальності (похідні).

Ознаки першої групи полягають у тому, що відповідальність:

- є засобом охорони встановленого державою правопорядку;
- нормативно визначена і полягає в застосуванні (реалізації) санкцій правових норм;
- є наслідком винного антигромадського діяння;
- супроводжується державним і громадським осудом правопорушника і вчиненого

ним діяння;

- пов'язана з примусом, з негативними для правопорушника наслідками (морального або матеріального характеру), яких він має зазнати;

- реалізується у відповідних процесуальних формах.

Похідні ознаки адміністративної відповідальності визначаються її юридичною природою [2, с.252].

Особливістю адміністративної відповідальності є те, що її суб'єктом може бути не лише порушник – громадянин, але й порушник – юридична особа.

У Кодексі України про адміністративні правопорушення (далі – КпАП України) прямо передбачена можливість настання відповідальності осіб, яким виповнилося 16 років, відповідальності неповнолітніх, відповідальності посадових осіб, відповідальності власників (співвласників) транспортних засобів, відповідальності військовослужбовців, відповідальності іноземців і осіб без громадянства [5]. Положень щодо відповідальності підприємств та інших юридичних осіб не передбачено. Проте окремими актами спеціального законодавства передбачені норми, що визначають засади адміністративної відповідальності підприємств та інших юридичних осіб: Законами України «Про рекламу» від 03.07.1996 р. № 270/96-ВР [6]; «Про захист від недобросовісної конкуренції» від 07.06.1996 р. № 236/96-ВР [7]; «Про відповідальність підприємств, їх об'єднань, установ та організацій за правопорушення у сфері містобудування» від 14.10.1994 р. № 208/94-ВР [8]; «Про захист прав споживачів» у редакції від 15.12.1993 р. № 3682-ХІІ [9]; статтею 13 та ін. Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР [10]; статтею 60 Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 р. № 2344-ІІІ [11] тощо.

Тому слід погодитися з відомими вітчизняними адміністративістами, що наведене дає привід стверджувати утворення на рівні окремих законів нормативної бази для визнання юридичної особи суб'єктом адмініст-

ративної відповідальності. Тепер залишається передбачити це у проекті нового КпАП України та дочекатися набрання ним чинності. Проте вже зараз вони можуть нести адміністративну відповідальність незважаючи на відсутність вини. Слід зазначити, що дане питання вирішується інакше, ніж у відношенні фізичних осіб. Ні форма вини, а ні її ступінь не мають значення для визначення санкції, що повинна застосовуватися за відповідне правопорушення. Жоден склад адміністративного проступку юридичної особи не містить посилення на форму вини [12, с.229-230]. На відсутність свідчення про грунтування на принципі вини відповідальності за порушення умов договорів з перевезення вантажів вказує й російський вчений В.В. Вітрянський [13, с.38]. Тобто, відповідальність автотранспортних підприємств (далі – АТП) має ґрунтуватися на принципі презумпції вини, адже АТП має найбільше можливостей впливати на збереження матеріальних цінностей, що перевозяться. А обрання презумпції вини чи невинуватості у втраті, нестачі чи псуванні вантажу повинно виходити з того, чия відповідальність є фактором, який стимулює учасників договірних відносин з автоперевезень до вжиття дійових заходів щодо забезпечення збереження вантажів і преюдиції порушень законодавства про захист права власності [14, с.172].

Але можна передбачити підвищену відповідальність у випадку наявності вини у формі умислу з боку посадових осіб як АТП, так й інших підприємств, установ та організацій – юридичних осіб та їх об'єднань, що беруть участь у правовідносинах з перевезення вантажів автомобільним транспортом. Доведення факту вини необхідно зробити факультативним. Тобто, сторона може довести вину свого контрагента та отримати більшу суму відшкодувань, ніж у випадку, коли підставою для відповідальності у правовідносинах із перевезення вантажів автомобільним транспортом буде лише сам факт скоєння правопорушення.

Аналогічне пропонується російськими

вченими. Так, А.А. Довгополов та В.В. Вірянський зазначають, що у сучасній правовій науці існують думки щодо встановлення принципу повної майнової відповідальності перевізника. Проте аналіз законодавства про міжнародні перевезення і сучасного законодавства свідчить про те, що і в інших країнах перевізник підлягає обмеженій майновій відповідальності при втраті, нестачі, псуванні чи пошкодженні вантажу і на принципі вини, що передбачається [15, с.32; 13, с.37]. На підставі цього вченими пропонується доповнити норми російського законодавства положенням, згідно з яким, коли факт незбереження вантажу викликаний умислом перевізника, він зобов'язаний повністю відшкодувати збитки, а при наявності його грубої вини межа сплачуваного відшкодування підвищується [15, с.32]. Постійне підвищення майнової відповідальності у транспортних правовідносинах є ефективним із точки зору максимального стимулювання порушників до свідомої зміни своєї поведінки. Проте таке підвищення повинно мати якісний характер, а не носити лише вигляд арифметичного підвищення майнових санкцій, на що вказувалося ще тридцять років тому [16, с.117-118].

На відміну від КпАП України, у Господарському кодексу України (далі – ГК України) прямо передбачена можливість застосування так званих адміністративно-господарських та інших (штрафних, відшкодування збитків, оперативно-господарських) санкцій до суб'єктів господарювання зі статусом юридичної особи – підприємств, установ, організацій [17]. Ці адміністративно-господарські санкції можуть бути застосовані уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування, тобто є заходами організаційно-правового або майнового характеру, спрямованими на припинення правопорушення суб'єктом господарювання та ліквідацію його наслідків за порушення встановлених законодавчими актами правил здійснення господарської діяльності [17].

Так, у статті 239 ГК України однією з ад-

міністративно-господарських санкцій названо обмеження або зупинення діяльності суб'єкта господарювання [17]. Така санкція застосовується за порушення правил здійснення господарської діяльності і є засобом організаційно-правового або майнового характеру, що спрямовується на припинення порушення і ліквідацію його наслідків. До підприємств, що здійснюють автотранспортні перевезення вантажів, дана санкція може застосовуватися у випадку порушення вимог до діяльності, визначених Ліцензійними умовами [18].

Враховуючи складові цієї санкції, можна погодитися із визначенням, наданим їй у науковій літературі [19, с.526], відкоригувавши його: «обмеження діяльності з перевезення вантажів автомобільним транспортом – це встановлений законом захід організаційно-правового характеру, застосований до суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність з перевезення вантажів, за порушення вимог законодавства про автомобільний транспорт, що знаходить вираз у призупиненні до усунення виявлених порушень у роботі, структурних підрозділів і транспортних засобів суб'єкта господарювання, або у випадку, коли призупинення роботи структурних підрозділів і транспортних засобів не усуває ці порушення, у призупиненні діяльності суб'єкта в цілому».

Підставою відповідальності за правопорушення у сфері перевезень вантажів автомобільним транспортом можуть бути як сам факт скоєння правопорушення, так і повний склад правопорушення, що включає в себе таку характеристику суб'єктивної сторони як вина. При цьому вина АТП різними вченими та практиками (найчастіше контрагентами за договорами перевезення і суддями) може розглядатися як вина власне АТП або як вина посадових осіб АТП.

Третьою особливістю відповідальності АТП та інших учасників процесу перевезень вантажів автомобільним транспортом є її комплексний характер. Так, одночасно можуть застосовуватися заходи адміністратив-

ної, цивільно-правової, господарської, кримінальної, майнової, дисциплінарної відповідальності одночасно. Комплексність характеру відповідальності, на наш погляд, є цілком виправданою, адже дозволяє одночасно впливати як на керівників АТП, так і на підприємство в цілому; тобто на різні інтереси і тим самим ефективніше досягати мети відповідальності – карати та запобігати у майбутньому.

Ще однією особливістю відповідальності АТП є її поділ на дві групи залежно від юридичних підстав виникнення – відповідальність, що передбачена домовленістю сторін (договором), та відповідальність, встановлена законодавством.

Наступною особливістю відповідальності у сфері перевезень вантажів автомобільним транспортом є специфічний видовий склад правопорушень. Тут можна виділити відповідальність за незбереження вантажу внаслідок: втрати, нестачі, псування, пошкодження вантажу; відповідальність за ненадання або неповне чи неточне надання інформації про фізичні та хімічні якості вантажу; відповідальність за невиконання плану перевезень і прийнятого до виконання разового замовлення; відповідальність за не подання АТП контейнерів для виконання місячного плану перевезень або прийнятого разового замовлення; відповідальність за необґрунтовану видачу вантажу неналежному вантажоотримувачеві. І це лише окремі види відповідальності АТП.

Обсяг відповідальності АТП не охоплює такі складові, як не отриманий прибуток чи упущена вигода, матеріальна компенсація моральної шкоди. Тобто, у цих правовідносинах й досі діє принцип обмеженої відповідальності перевізника.

Цей принцип давно слід переглянути відносно застосування у вільній економіці, де відсутній плановий характер договору перевезення. Встановлення принципу обмеженої відповідальності не є справедливим у контексті єдності перевезення та поставки. Несхоронність вантажу (товару) може бути

відшкодована відправникові вантажу (постачальникові) тільки в межах суми реального збитку, а сам постачальник несе відповідальність перед покупцем у повному обсязі. У зв'язку з цим вантажоодержувачеві (покупцеві) економічно не вигідно адресувати претензії до перевізника та вимагати його відповідальності [20, с.104]. Певна річ, вантажоодержувач може вимагати повної відповідальності АТП через суд, але якою буде ухвала, невідомо. Тому необхідно запропонувати зрівняти обсяг відповідальності вантажовідправника та перевізника (у даному випадку АТП).

АТП поряд із відшкодуванням встановленого збитку, зв'язаного з втратою, нестачею, псуванням або пошкодженням вантажу, що перевозиться, повертають провізну плату, стягнену за перевезення втраченого, невистачаючого, зіпсованого або пошкодженого вантажу, якщо ця плата не входить у ціну вантажу [21].

В.В. Вітрянський має рацію, коли відзначає, що на сучасному етапі може спостерігатися різний підхід законодавця до визначення суб'єктів відповідальності за порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення відповідно у прямому і прямому змішаному сполученні. Так, у першому випадку відповідальність повинна покладатися лише на перевізника, що уклав договір перевезення з вантажовідправником, а також на АТП, що доставило вантаж у пункт призначення і «завершило» процес перевезення; «проміжні» перевізники, що брали участь у виконанні зобов'язання, що випливає з договору перевезення, відповідальності перед вантажовідправником і вантажоотримувачем не несуть. У другому випадку повинні відповідати «проміжні» перевізники, що допустили порушення. Так, при порушенні загального строку доставки вантажу у прямому змішаному сполученні майнову відповідальність має нести сторона, що припустилася порушення; майнова відповідальність за незбереження вантажів до передачі їх у пунктах перевалки покладається на сторону, що їх здає; після передачі – на сторону, що при-

йняла вантажі [22, с.48].

У літературі часто один із видів порушень зветься «нездійснення дій, пов'язаних з організацією перевезень». А насправді це є невиконанням або неналежним виконанням перевізником або вантажовідправником самостійних зобов'язань щодо подання транспортних засобів і пред'явлення вантажів до перевезення, що не охоплюються предметом договору перевезення конкретного вантажу, що має реальний характер. Відповідно, й передбачена законодавством відповідальність не має відношення до відповідальності за порушення умов договору. Зміст даного договору складають зобов'язання перевізника та вантажовідправника із доставки вантажу у пункт призначення у встановлений строк, забезпечення його зберігання та видання його вантажоотримувачу (зобов'язання перевізника), а також зі сплати встановленої платні за перевезення вантажу (зобов'язання вантажовідправника). Саме невиконання або неналежне виконання зазначених зобов'язань являє собою порушення умов договору перевезення вантажу і має наслідком застосування заходів відповідальності [13, с.38-39].

Отже, складність правовідносин, пов'язаних із перевезенням вантажів автотранспортом, визначає складність та варіативність заходів, засобів та видів відповідальності. У зв'язку з цим можна пропонувати запровадження значної кількості заходів з метою її вдосконалення. Так, крім відзначеного вітчизняними економістами пропонується запровадити штрафні санкції для АТП у залежності від розміру валютних цінностей, залишених та розміщених за кордоном з порушенням встановленого вітчизняним законодавством порядку [23, с.70]. Також сюди можна додати значну кількість пропозицій щодо підвищення адміністративної відповідальності за порушення водіями правил дорожнього руху, проходження державного технічного огляду тощо.

Основним має бути посилення рівня комплексності застосування мір відповідальності до АТП-правопорушників, а також забез-

печення принципу невідворотності покарання за правопорушення, завдяки чому має підвищитися якість надання послуг з перевезення вантажів АТП.

Отже, на основі викладеного можна визначити наступні особливості адміністративно-правової відповідальності у сфері перевезень вантажів автомобільним транспортом:

1. Адміністративна відповідальність характеризується ознаками, властивими юридичній відповідальності в цілому та ознаками, властивими лише адміністративній відповідальності, що визначаються її юридичною природою. Серед других виділено можливість бути суб'єктом не лише порушника – громадянина, але і порушника – юридичної особи, яка буде нести відповідальність на основі окремих актів спеціального законодавства. Запропоновано передбачити це у проекті нового КпАП України і дочекатися набрання ним чинності.

2. Відповідальність АТП застосовується незалежно від наявності (відсутності) вини. Проте запропоновано передбачити підвищену відповідальність у випадку наявності вини у формі умислу з боку посадових осіб як АТП, так і інших підприємств, установ та організацій – юридичних осіб та їх об'єднань, що беруть участь у правовідносинах з перевезення вантажів автомобільним транспортом. Доведення факту вини повинно бути факультативним.

3. Підставою відповідальності за правопорушення у сфері перевезень вантажів автомобільним транспортом можуть бути як сам факт скоєння правопорушення, так і повний склад правопорушення, що включає в себе вину. Вина АТП може розглядатися як вина власне АТП або як вина посадових осіб АТП.

4. Відповідальність АТП та інших учасників процесу перевезень вантажів автомобільним транспортом повинна мати комплексний характер. Одночасно мають застосовуватися заходи адміністративної, цивільно-правової, господарської, кримінальної, майнової, дисциплінарної відповідальності. Комплексність характеру відповідальності АТП дозволяє

одночасно впливати як на керівників АТП, так і на підприємство в цілому; на різні інтереси і тим самим ефективніше досягати мети відповідальності – карати та запобігати у майбутньому.

5. Відповідальність АТП залежно від юридичних підстав виникнення поділяється на дві групи – відповідальність, що передбачена домовленістю сторін (договором), та відповідальність, встановлена законодавством. Відповідальність у сфері перевезень вантажів автомобільним транспортом має специфічний видовий склад правопорушень: відповідальність за незбереження вантажу внаслідок: втрати, нестачі, псування, пошкодження вантажу; відповідальність за ненадання або неповне чи неточне надання інформації про фізичні та хімічні якості вантажу; відповідальність за невиконання плану перевезень і прийнятого до виконання разового замовлення; відповідальність за не подання АТП контейнерів для виконання місячного плану перевезень або прийнятого разового замовлення; відповідальність за необґрунтовану видачу вантажу неналежному вантажотримувачеві та ін.

Визначені особливості відповідальності за порушення законодавства про перевезення вантажів автомобільним транспортом сприятимуть правильності застосування санкцій до порушників. А вдосконаленню процесуального порядку цих процесів мають присвячуватися найближчі наукові дослідження.

ЛІТЕРАТУРА

1. Колпаков В. К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : навч. посіб. / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 256 с.

2. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підр. / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.

3. Адміністративне право України : підр. [для юрид. вузів і фак.] / [Ю. П. Битяк, В. В. Богуцький, В. М. Гарашук та ін.] ; за ред. Ю. П. Битяка. – Х. : Право, 2001. – 528 с.

4. Адміністративне право України. Академічний курс : підруч. : У двох томах / ред. колегія: В. Б. Авер'янов (голова). – К. : Видавництво «Юридична думка», 2004–. – Т. 1. Загальна частина. – 2004. – 584 с.

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення : від 07.12.1984 р., № 8073-X // ВВР УРСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1122.

6. Закон України «Про рекламу» : від 03.07.1996 р., № 270/96-ВР // ВВР України. – 1996. – № 39. – Ст. 181.

7. Закон України «Про захист від недобросовісної конкуренції» : від 07.06.1996 р., № 236/96-ВР // ВВР України. – 1996. – № 36. – Ст. 164.

8. Закон України «Про відповідальність підприємств, їх об'єднань, установ та організацій за правопорушення у сфері містобудування» : від 14.10.1994 р., № 208/94-ВР // ВВР України. – 1994. – № 46. – Ст. 411.

9. Закон України «Про захист прав споживачів» : від 15.12.1993 р., № 3682-XII // ВВР України. – 1994. – № 1. – Ст. 1.

10. Закон України «Про транспорт» : від 10.11.1994 р., № 232/94-ВР // ВВР України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

11. Закон України «Про автомобільний транспорт» : від 05.04.2001 р., № 2344-III // ВВР України. – 2001. – № 22. – Ст. 105.

12. Административное право Украины : учебник / под общ. ред. С. В. Кивалова. – Х. : Одиссей, 2004. – 880 с.

13. Витрянский В. В. Ответственность по договору перевозки груза / В. В. Витрянский // Хозяйство и право. – 2001. – № 5. – С. 36-54.

14. Савичев Г. П. Правовое обеспечение сохранности грузов при перевозках / Г. П. Савичев, В. В. Витрянский. – М. : Юрид. лит., 1989. – 224 с.

15. Довгополов А. А. Ответственность железнодорожного перевозчика за ненадлежащее исполнение обязательства грузовой перевозки / А. А. Довгополов // Транспортное право. – 2004. – № 3. – С. 31-33.

16. Савичев Г. П. Проблемы эффективности законодательства о транспортных обяза-

тельствах / Г. П. Савичев. – М. : Изд-во Моск. ун-та, 1979. – 152 с.

17. Закон України «Господарський кодекс України» : від 16.01.2003 р., № 436-IV // ВВР України. – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144.

18. Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом відповідно до видів робіт, визначених Законом України «Про автомобільний транспорт» : від 01.01.2008 р., № 9/119.

19. Принцовский Ю. А. Ограничение деятельности по перевозке грузов за нарушение законодательства об автомобильном транспорте / Ю. А. Принцовский // Хозяйственное законодательство Украины: практика применения и перспективы развития в контексте европейского выбора : сб. науч. тр. / редкол.:

Мамутов В. К. (отв. ред.) и др. – Донецк : ООО «Юго-Восток, Лтд», 2005. – С. 524-527.

20. Ломака В. Объем ответственности за невыполнения та неналежне виконання обов'язків за договорами перевезень вантажів залізничним транспортом / В. Ломака // Підприємництво, господарство і право. – 2009. – № 10. – С. 101-105.

21. Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про затвердження Статуту автомобільного транспорту УРСР» : від 27.06.1969 р., № 401.

22. Витрянский В. Участники договорных отношений, связанных с перевозками / В. Витрянский // Хозяйство и право. – 2001. – № 2. – С. 26-48.

23. Ивасишина Н. Пути совершенствования правового регулирования валютных поступлений при автомобильных международных перевозках / Н. Ивасишина // Предпринимательство, хозяйство и право. – 2000. – № 5. – С. 70-73.

Медведев Д. К. Особливості адміністративно-правової відповідальності при перевезенні вантажів автомобільним транспортом / Д. К. Медведев // Форум права. – 2010. – № 1. – С. 230–236 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2010-1/10mdkvat.pdf>

Розглянуто визначення та підстави відповідальності автотранспортних підприємств при перевезенні вантажів; визначено її особливості та запропоновано окремі уточнення до законодавства.

Медведев Д.К. Особенности административно-правовой ответственности при перевозке грузов автомобильным транспортом

Рассмотрены определение и основания ответственности автотранспортных предприятий при перевозке грузов; определены ее особенности и предложены отдельные уточнения законодательства.

Medvedev D.K. The Particularities of Administrative-Law Responsibility in the Time of Transportation of Cargoes by Motor Transport

The definition and bases of responsibility of motor transport companies in cargoes transportation was considered; the particularities was exposed and separately precise to the transport legislation was offered.