

13. Колодій А.М. Принципи права України: монографія / Анатолій Миколайович Колодій. – К.: Юрінком Інтер, 1998. – 208 с.
14. Погорілко В.Ф. Муніципальне право України / В.Ф. Погорілко. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 590 с.
15. Уголовное право Украины. Общая и Особенная части: учебник / [Под ред. Е.Л. Стрельцова]. – Х.: ООО «Одиссей», 2002. – 672 с.
16. Малиновський В.Я. Державна служба: теорія і практика: навчальний посібник / В.Я. Малиновський. – К.: Атіка, 2003. – 160 с.
17. Оболенський О.Ю. Державна служба України: концептуальні аспекти розвитку // Збірн. наук. праць УАДУ при Президентові України: У 2 ч. / [За заг. ред. В.І. Лугового, В.М. Князєва]. – К., 1999. – Вип. 2. – Ч. 2. – С. 6-16.
18. Черноног Є.С. Державна служба: історія, теорія і практика: навч. посіб. / Є.С. Черноног. – К.: Знання, 2008. – 458 с.
19. Желюк Т.Л. Державна служба в Україні: навчальний посібник / Т.Л. Желюк. – К.: ВД «Професіонал», 2005. – 576 с.
20. Лазор О.Д. Державна служба в Україні: навч. посібник / О.Д. Лазор, О.Я. Лазор. – вид. 3-тє, допов., перероб. – К.: Дакор, 2009. – 560 с.
21. Битяк Ю.П. Державна служба в Україні: проблеми становлення, розвитку та функціонування: дис.... доктора юрид. наук : 12.00.07 / Юрій Прокопович Битяк. – Харків, 2006. – 419 с.
22. Ведерніков Ю.А. Адміністративне право України: навчальний посібник / Ю.А. Ведерніков, В.К. Шкарупа. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 336 с.
23. Ківалов С.В., Біла Л.Р. Державна служба в Україні: підручник / С.В. Ківалов, Л.Р. Біла. – Одеса: юридична література, 2003. – 368 с.
24. Стариллов Ю.Н. Государственная служба в Российской Федерации: учебн. пособ. / Ю.Н. Стариллов. – Воронеж, 1995. – 367 с.
25. Манохин В.М. Советская государственная служба / В.М. Манохин. – М.: Юридическая литература, 1966.– 150 с.

УДК 656.13

ПРОБЛЕМИ ВСТАНОВЛЕННЯ СУБ'ЄКТА ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ, ВЕЛИКОВАГОВИХ І ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ВАНТАЖІВ У ПРОЦЕСІ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ КВАЛІФІКАЦІЇ

Гуржій А.В., здобувач

Національна академія внутрішніх справ

У статті висвітлені актуальні проблеми встановлення суб'єкта адміністративних проступків у сфері перевезення небезпечних, великовагових і великогабаритних вантажів. На підставі аналізу чинного законодавства та правозастосовної практики розроблено комплекс пропозицій, спрямованих на забезпечення безпомилкової кваліфікації правопорушень, передбачених ст.132-1 КУпАП.

Ключові слова: автомобільний транспорт, дорожній рух, безпека перевезення вантажів, адміністративна відповідальність, суб'єкт проступку.

Гуржий А.В. ПРОБЛЕМЫ УСТАНОВЛЕНИЯ СУБЪЕКТА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ, ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ И КРУПНОГАБАРИТНЫХ ГРУЗОВ В ПРОЦЕССЕ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ КВАЛИФИКАЦИИ / Национальная академия внутренних дел, Украина

В статье освещены актуальные проблемы установления субъекта административных проступков в сфере перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов. На основании анализа действующего законодательства и правоприменительной практики разработан комплекс предложений, направленных на обеспечение безошибочной квалификации правонарушений, предусмотренных ст.132-1 КУпАП.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, дорожное движение, безопасность перевозки грузов, административная ответственность, субъект проступка.

Gurzhiy A.V. PROBLEMS SETTING SUBJECTS VIOLATIONS TRANSPORTATION-LIFT TRUCKS, HEAVY AND BULKY CARGO IN THE PROCESS OF ADMINISTRATIVE-LEGAL QUALIFICATION / National academy of internal affairs, Ukraine

In the article the issues of the day of establishment of subject of offenses in the field of transportation of dangerous, heavy and big-sized loads are lighted on. Based on analysis of current legislation and law-using practice the complex of the suggestions, sent to providing of faultless qualification of the offenses foreseen by an item 132-1 Ukrainian code about administrative offenses, is worked out.

Key words: motor transport, road traffic, safety of transportation of loads, administrative responsibility, subject of offense.

Безпека дорожнього руху (БДР) – одна з найактуальніших соціально-економічних проблем нашого часу. Щодня на вітчизняних дорогах трапляються десятки дорожньо-транспортних пригод, унаслідок яких гинуть від 10 до 15 чоловік, близько 200 – одержують травми різного ступеню тяжкості. За останні двадцять років кількість жертв автоаварій в Україні перевищила 120 тис. чоловік (втричі більше, ніж сукупні втрати людства від тероризму, авіаційних та інших техногенних катастроф).

Колосальна шкода завдається економіці країни. Вітчизняні експерти оцінюють річні збитки від ДТП у 16 млрд. гривень, тоді як застосування поширених зарубіжних методик дозволяє визначити їх на рівні 10-12 млрд. доларів США

Слід мати на увазі, що практично кожен нещасний випадок на автомобільному транспорті обумовлений порушенням нормативних установлень у сфері БДР. З цієї причини трапляються близько 95% дорожньо-транспортних пригод, причому, в 80% випадків винуватцями автоаварій стають водії транспортних засобів.

І хоча більшість ДТП з постраждалими кваліфікуються як кримінально-карані діяння, цілком очевидно, що саме адміністративні проступки (порушення правил дорожнього руху, невиконання норм і стандартів у сфері забезпечення БДР etc.) виступають їхньою головною передумовою.

У даному контексті неабиякої гостроти набувають проблеми адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення небезпечних вантажів, проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів. Не будучи дуже поширеними, названі порушення характеризуються надзвичайно великим відсотком травматизму. Наразі кожна п'ята дорожньо-транспортна пригода, зумовлена порушенням правил перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів, стає причиною загибелі або травмування людей. За цим показником названі порушення входять у десятку найбільш небезпечних (з точки зору ризику заподіяння травматичних ушкоджень) проступків на автомобільному транспорті.

Викладене свідчить про першочергову важливість своєчасного виявлення та безпомилкової кваліфікації адміністративних деліктів, передбачених ст.132-1 КУпАП. Разом з тим, варто вказати на значну кількість помилок працівників ДАІ під час юридичної оцінки порушень правил перевезення небезпечних вантажів, проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів.

Основні проблеми встановлення суб'єкта порушень правил перевезення небезпечних, великогабаритних вантажів у процесі адміністративно-правової кваліфікації розглядалися і розглядаються такими науковцями України та зарубіжжя, як Редзюк А.М., Стадніченко Р.В., Долгополова М.М., Микитюк М.С. та інші.

Метою статті є дослідження та розкриття основних проблем встановлення суб'єкта порушень правил перевезення небезпечних, великогабаритних вантажів у процесі адміністративно-правової кваліфікації.

За результатами анкетування працівників Державтоінспекції 25% респондентів вказали на труднощі, пов'язані з кваліфікацією таких порушень, як на одну з найбільших проблем, з якою вони постійно стикаються під час ведення нагляду за дорожнім рухом. Особливо часто

помилки мають місце при визначенні суб'єктів делікту, що зумовлює необхідність аналізу їх причин та відшукування шляхів їхньої профілактики.

Відповідно до ст.132-1 КУпАП, суб'єктами порушень правил перевезення небезпечних вантажів, проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів можуть бути тільки визначені категорії осіб, а саме: 1) водії; 2) посадові особи, відповідальні за технічний стан, обладнання та експлуатацію транспортних засобів; 3) уповноважені з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів; 4) громадяни – суб'єкти господарської діяльності.

В чинному КУпАП поняття “водій” неодноразово згадується (див., напр., ст.ст.121, 121-1, 122, 122-1 та ін.), однак при цьому спеціально не визначається. Офіційне визначення даного поняття містить п.1.10 Правил дорожнього руху, відповідно до якого, водій, – це особа, що керує транспортним засобом і має посвідчення на право керування транспортним засобом відповідної категорії, а також особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі.

Слід зауважити, що деякі фахівці вкладають у поняття “водій” набагато ширший зміст. Зокрема, О.Ю. Салманова пропонує відносити до цієї категорії будь-яких осіб, які здійснюють керування транспортним засобом, незалежно від наявності або відсутності в них відповідного права (в тому числі, викрадачів автотранспорту та осіб, що керують транспортним засобом через випадкові чи інші обставини), а також погоничів тварин, котрі ведуть їх за повід [1, с. 153, 154].

Такий підхід навряд чи можна визнати резонним, оскільки він суперечить не тільки офіційному визначенню поняття “водій” (див. вище), але й принципам побудови кореспондуючих адміністративно-деліктних норм. Адже в переважній більшості статей розділу 10 КУпАП законодавець чітко розмежує делікти, вчинені особами, що мають право керування т/з (власне, саме їх він іменує “водіями”), та делікти, вчинені особами, котрі такого права не мають (для позначення цих осіб в КУпАП використовуються такі семантичні конструкції, як: “особа, позбавлена права керування т/з” – ст.126 КУпАП, “особа, яка не має права керування т/з” – ст.129 КУпАП, “погонич тварин” – ст.127 КУпАП тощо).

Додатковим аргументом на користь законодавчого розмежування водіїв та осіб, які з тих або інших причин перебували за кермом транспортного засобу, можна вважати те, що в диспозиціях ряду статей КУпАП йдеться про “керування водіями транспортними засобами” – ст.121; “експлуатацію водіями транспортних засобів” – ст.121-1 ; “перевезення водіями транспортних засобів” – ст.121-2 і т.п. (*підкреслено мною. – А.Г.*), а не про керування, експлуатацію чи перевезення взагалі. Де-факто, це означає, що законодавець вбачає різницю між аналогічними порушеннями водіїв (читай – осіб, які мають право керування т/з) та інших осіб, які керують транспортними засобами.

З іншого боку, неможливо обійти увагою той факт, що багато статей розділу 10 КУпАП сформульовані в спосіб, який унеможливує притягнення до відповідальності за порушення Правил дорожнього руху осіб, які керують транспортним засобом, не маючи на те відповідного права. Так, наприклад, ст.ст.121-122-4 КУпАП передбачають відповідальність за порушення правил дорожнього руху (маються на увазі правила, пов'язані з керуванням та експлуатацією т/з) тільки “легальних” водіїв транспортних засобів. Що ж стосується громадян, котрі не мають права керування т/з, то за вчинення аналогічних проступків вони притягуються до відповідальності за ч.2 ст.126 КУпАП “Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом...”.

У даному випадку позиція законодавця характеризується певною дискусійністю. Адже, по-перше, вона передбачає, що за вчинення принципово різних за механізмом вчинення та ступенем суспільної небезпеки деліктів особа, яка не має права керування т/з, завжди несе однакову відповідальність. А, по-друге, санкція ч.2 ст.126 КУпАП, встановлює стягнення, нижчі від санкцій деяких норм розділу 10 КУпАП (прикладом можуть слугувати ч.4 ст.121 та ч.4 ст.122 КУпАП, які передбачають відповідальність за порушення ПДР, що призвели до створення аварійної обстановки). Відповідно, при вчиненні ряду деліктів особа, котра не має права керування т/з, зазнає значно менших втрат, ніж “легальний” водій транспортного засобу. І це при тому, що, поряд з порушенням кореспондуючих Правил дорожнього руху, вона порушує загальну заборону на керування т/з без водійського посвідчення.

Викладене свідчить про недоцільність диференціації адміністративної відповідальності “легальних” водіїв та осіб, що не мають права керування т/з, за порушення Правил дорожнього

руху. З нашої точки зору, при конструюванні диспозицій і санкцій норм майбутнього Кодексу про адміністративні проступки слід виходити з того, що відповідальність за вчинення “дорожньо-транспортних” деліктів має бути однаковою, як для водіїв – “де-юре”, так і для водіїв – “де-факто”. Причому “нелегальні” водії повинні зазнавати ще й додаткових обтяжень за керування транспортним засобом без посвідчення водія.

На рівні чинного КУпАП викладену ідею варто втілити шляхом вилучення вказівки на суб’єкта адміністративного делікту в ст.ст.121, 121-1, 121-2, 122, 122-2 та 123 КУпАП. З цією метою, з назв та змісту перелічених статей доцільно вилучити слово “водій”, що автоматично поширить їх дію на правопорушення, вчинювані, особами, які не мають права керування транспортними засобами.

Чинне законодавство встановлює додаткові вимоги до водіїв великогабаритних і великовагових транспортних засобів, а також транспортних засобів, що перевозять небезпечний вантаж:

по-перше, відповідно до ч.1 п.2.13 Правил дорожнього руху, водієм транспортного засобу, призначеного для перевезення великогабаритних, великовагових і небезпечних вантажів (а отже й суб’єктом адміністративного проступку, передбаченого ст.132-1 КУпАП) може бути особа, яка на момент отримання відповідного права досягла 19-річного віку;

по-друге, зі змісту ч.2 п.2.13 Правил дорожнього руху однозначно випливає, що керувати великоваговими транспортними засобами може тільки особа, котра має право на керування т/з категорій “С” та “СЕ” (тобто, автомобілями, дозволена максимальна маса яких перевищує 7,5 тон). Що ж стосується транспортних засобів, призначених для перевезення великогабаритних та небезпечних вантажів, то наразі їх законодавчої “прив’язки” до конкретних категорій т/з не існує. Однак, цілком очевидно, що транспортні засоби категорій “А”, “А1”, “В”, “В1” такими бути не можуть, а т/з категорій “D”, “D1”, “D1E” та “DE” – можуть бути великогабаритними, але не можуть перевозити небезпечний вантаж. Отже, в переважній більшості випадків суб’єктами таких порушень є водії т/з категорій “С”, “С1”, “СЕ”;

по-третьє, для того, щоб отримати право на перевезення небезпечного вантажу, особа повинна не тільки мати водійське посвідчення відповідної категорії, але й пройти курс спеціальної підготовки, скласти іспит та отримати свідоцтво встановленого зразка.*

З’ясування спеціальних ознак суб’єкта – обов’язкова умова правильної кваліфікації порушень правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів, вчинюваних водіями. Не менш важливим є їх аналіз при кваліфікації порушень *посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання та експлуатацію транспортних засобів.*

Відповідно до чинного законодавства, посади фахівців з безпеки дорожнього руху (відповідальних за зберігання, технічне обслуговування та експлуатацію т/з) в обов’язковому порядку створюються на автотранспортних підприємствах з 15 та більше одиницями транспорту, що дислокуються в одному населеному пункті, а також у міністерствах, інших центральних органах виконавчої влади, об’єднаннях, підприємствах та організаціях, що мають транспортні засоби, при чисельності зайнятих експлуатацією т/з понад 50 чоловік.

Посадові особи, які відповідають за експлуатацію й технічний стан транспортних засобів, зобов’язані: забезпечувати добір, підвищення кваліфікації та професійного рівня водіїв, здійснювати контроль за станом їх здоров’я і дотриманням режиму праці та відпочинку; забезпечувати належний технічний стан транспортних засобів та дотримання екологічних вимог їх експлуатації; не допускати до керування транспортними засобами осіб, які не мають права на керування транспортним засобом відповідної категорії, не пройшли у встановлений строк медичного огляду, перебувають в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп’яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції; не випускати на лінію транспортні засоби, технічний стан яких не відповідає вимогам державних стандартів, правил дорожнього руху, а також якщо вони не зареєстровані у встановленому порядку, переобладнані з порушенням вимог законодавства або не пройшли обов’язкового технічного контролю (*див.: ст.ст. 10, 11 та 12 Закону України “Про дорожній рух”*) [2].

*Дане правило не поширюється на водіїв великогабаритних і великовагових транспортних засобів.

Аналіз юрисдикційної практики в сфері перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів змушує констатувати наявність великої кількості помилок при притягненні фахівців з безпеки дорожнього руху до відповідальності за ст.132-1 КУпАП.

Доволі часто таким фахівцям ставляться в вину порушення, не обумовлені неналежним виконанням посадкових обов'язків. *Наприклад, 1 лютого 2011 року інспектором інспектор ДПС взводу ДПС м. Ужгорода при огляді автомобіля MAN-TGX, що перевозив вантаж карбід-алюмінію, були виявлені механічні пошкодження кузова. Не беручи до уваги пояснення водія про те, що ці пошкодження сталися внаслідок ДТП на маршруті руху (тобто після випуску т/з на лінію), інспектор склав протокол не тільки щодо нього, але й стосовно фахівця з безпеки дорожнього руху місцевого АТП. 25 березня 2011 року Ужгородським міським судом було прийняте рішення про закриття адміністративної справи через відсутність в діях посадової особи складу правопорушення, передбаченого ст.132-1 КУпАП.*

Інколи трапляється навпаки: за очевидні прорахунки в роботі фахівця з безпеки дорожнього руху несуть відповідальність водії транспортних засобів. Як показало дослідження судових справ про порушення правил перевезення небезпечних вантажів (всього проаналізовано 155 справ у судах м. Івано-Франківська, Кіровограда та Миколаєва), щонайменше в третині випадків стягнення було накладено тільки на водія транспортного засобу. І це при тому, що матеріали більшості справ дають підстави говорити про безпосередню причетність до порушення посадкових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання та експлуатацію транспортних засобів.

Крім того, однією з поширених помилок при кваліфікації адміністративних правопорушень у сфері перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів є неправильне встановлення відповідальної особи. Часто-густо суб'єкти кваліфікації не вдаються до аналізу посадкових функцій працівників автотранспортних підприємств і не розмежовують порушення, допущені фахівцями з безпеки дорожнього руху, уповноваженими з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів та керівниками АТП. В результаті за делікти одних посадкових осіб відповідальність несуть інші, зокрема, ті, хто за характером своїх посадкових повноважень, не мають прямого стосунку до факту їхнього вчинення.

Викладене свідчить про необхідність вжиття комплексу організаційних, методичних та роз'яснювальних заходів спрямованих на мінімізацію помилок при притягненні до відповідальності за ст.132-1 КУпАП осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання та експлуатацію транспортних засобів.

Наступну категорію суб'єктів адміністративних деліктів, передбачених ст.132-1 КУпАП, становлять уповноважені з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів. Відповідно до п.8 Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів (див.: наказ МВС України від 26 липня 2004 року № 822), всі суб'єкти дорожнього перевезення небезпечних вантажів, незалежно від форми власності, повинні призначити одного чи декількох уповноважених з питань безпеки перевезень небезпечних вантажів. Функції уповноваженого можуть виконуватись такими особами: а) керівником підприємства; б) працівником підприємства, що виконує інші обов'язки; в) особою, яка не працює на цьому підприємстві; г) підприємцем або власником підприємства. Причому в останньому випадку спеціальне призначення не потрібне – за відсутності інших уповноважених кореспондуючі обов'язки покладаються на підприємців та власників підприємства автоматично.

З широкого переліку функцій уповноважених з безпеки безпосередньо транспортування небезпечних вантажів стосуються такі: – забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів у межах діяльності підприємства; – контроль за виконанням вимог у сфері перевезення небезпечних вантажів; – негайне сповіщення про недоліки, які зменшують безпеку при перевезенні небезпечних вантажів, підприємця або керівника підприємства; – здійснення ідентифікації небезпечних вантажів, що перевозяться; – перевірка при закупівлі транспортних засобів їх придатності до перевезення небезпечних вантажів; – перевірка придатності обладнання, що використовується для перевезення небезпечних вантажів чи для вантажно-розвантажувальних операцій; – перевірка наявності в робітників, які займаються перевезенням небезпечних вантажів, відповідних письмових інструкцій; – проведення перевірок наявності на транспортних засобах документації, додаткового обладнання, а також їх відповідності

встановленим нормам; – здійснення заходів щодо запобігання нещасним випадкам та повторенню порушень.

Невиконання (неналежне виконання) означених функцій є підставою для притягнення уповноваженого з безпеки перевезення небезпечних вантажів до відповідальності за ст.132-1 КУпАП. Варто підкреслити, що адміністративна відповідальність таких осіб настає незалежно від обставин виявлення делікту. З точки зору кваліфікації не має значення, яким чином вдалося встановити правопорушення – під час нагляду за дорожнім рухом чи в ході контрольної перевірки на підприємстві. Зважаючи на це, при з'ясуванні фактичних обставин справи суб'єкт кваліфікації повинен виходити з того, що відповідальність уповноваженого з безпеки перевезення небезпечних вантажів може носити “одноосібний” характер, тобто не супроводжуватись притягненням до відповідальності водія транспортного засобу.

Важливо також пам'ятати про необхідність констатації того факту, що причиною правопорушення стало невиконання функцій уповноваженого з безпеки перевезення небезпечних вантажів, а не іншої посадової особи автотранспортного підприємства. Як було згадано вище, на практиці нерідко мають місце випадки, коли за порушення, допущені уповноваженим з безпеки, до відповідальності притягуються особи, відповідальні за випуск т/з на лінію, та навпаки. Обов'язковою умовою недопущення подібних помилок є ретельне вивчення фактичних обставин справи. Передусім, необхідно з'ясувати характер посягання, визначити, в порушенні яких правил воно втілювалось, та, на підставі аналізу посадових (службових) повноважень, встановити особу, відповідальну за їхнє дотримання.

І, нарешті, останньою групою суб'єктів порушень правил перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів, є громадяни – суб'єкти господарської діяльності (приватні підприємці). Слід зазначити, що відповідальність приватних підприємців за вчинення цих порушень запроваджена відносно недавно – наприкінці 2008 р. Необхідність цієї новели була зумовлена стрімким розширенням мережі приватних перевізників, а також особливостями правового статусу підприємців, задіяних у цій сфері. Відповідно до законодавства, останні не мають статусу посадових осіб, а відтак їхні дії не могли кваліфікуватись за ст.133 КУпАП*, котрою передбачена відповідальність тільки двох категорій громадян: водіїв та посадових осіб автотранспортних підприємств. У результаті склалася ситуація, коли приватний підприємець, з одного боку, був повинен забезпечувати безпеку автоперевезень, а з іншого – не ніс за це персональної відповідальності.

Усвідомлюючи небезпеку цієї проблеми, 24 вересня 2008 року законодавець доповнив чинний КУпАП статтею 132-1 “Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами”, якою було встановлено відповідальність не лише водіїв та посадових осіб АТП, але й громадян-суб'єктів господарської діяльності. Як показала практика, такий крок виявився абсолютно виправданим. За інформацією Головного управління ДАІ МВС України впродовж 2009-2011 років (тобто, після доповнення КУпАП статтею 132-1) загальна кількість правопорушень у сфері перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів зменшилась на 37%. Водночас, рівень деліктності серед приватних підприємців, впав майже на чверть (23%). І це при тому, що по мірі роздержавлення автотранспортної галузі число приватних перевізників продовжує невпинно зростати.

У контексті дослідження прикладних аспектів адміністративної відповідальності приватних підприємців за порушення правил перевезення небезпечних, великогабаритних і великовагових вантажів окремо слід розглянути проблему “конкуренції” положень КУпАП та Закону України “Про автомобільний транспорт”. Зокрема, на сьогодні ст.60 Закону про автомобільний транспорт встановлює відповідальність за деякі порушення, об'єктивні ознаки яких тотожні ознакам порушень, передбачених ст.132-1 КУпАП (наприклад, керування транспортним засобом без свідoctва про допуск до перевезення небезпечних вантажів або без дозволу на рух великогабаритних/великовагових т/з). Як наслідок, при кваліфікації цих порушень та розгляді відповідних адміністративних справ іноді виникає “плутанина” з підвідомчістю.

* До вересня 2008 року саме ця стаття КУпАП передбачала відповідальність за порушення правил дорожніх перевезень небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів.

Остатнім часом зафіксовано декілька випадків, коли працівник ДАІ, склавши протокол про порушення фізичною особою-суб'єктом господарської діяльності правил перевезення небезпечних, великогабаритних і великовагових вантажів, направляє його не до суду, а до галузевого органу управління (до 2010 року – Державний департамент автомобільного транспорту Мінтрансв'язку України, до 2011 року – Державна автотранспортна служба України, з 2011 року – Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті). Здебільшого це мотивувалося тим, що, відповідно до абз.15 ст.60 Закону України “Про автомобільний транспорт”, розгляд даної категорії адміністративних справ належить до компетенції центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту та підпорядкованих йому органів управління.

За визнанням фахівців, подібні рішення являють собою грубу процесуальну помилку та суперечать чинному законодавству. Адже, згідно з п.30 Порядку здійснення контролю на автомобільному транспорті (наразі саме цим документом регламентована процедура розгляду кореспондуючих справ), при наявності в діях фізичної особи – суб'єкта господарювання ознак адміністративного правопорушення відповідальність порушника настає в порядку, визначеному КУпАП [3]. Серед іншого це означає, що у разі вчинення приватним підприємцем правил перевезення небезпечних, великогабаритних і великовагових вантажів, його дії повинні кваліфікуватися за ст.132-1 КУпАП, а розгляд відповідної справи – провадитись на підставі цього ж таки Кодексу.

Отже, як засвідчив проведений аналіз, суб'єкти порушень правил перевезення небезпечних, великогабаритних і великовагових вантажів характеризується широкою палітрою загальних та спеціальних ознак, як-то: наявність спеціального права, службове (посадове) становище, економіко-правовий статус особи та ін. Від їхнього правильного встановлення на пряму залежать результати кваліфікації, ефективність адміністративно-деліктних норм та, у кінцевому підсумку, – загальний рівень безпеки автоперевезень. Викладене зумовлює необхідність комплексу організаційних (інформаційних, роз'яснювальних, методичних etc.) заходів, покликаних сприяти точному і безпомилковому встановленню ознак суб'єкта правопорушень, передбачених ст.132-1 КУпАП. Окреслені питання, а також пов'язана з ними проблематика мають стати предметом практичних методик, елементом навчальних програм, об'єктом розгляду на інструктажах і заняттях з особовим складом ДАІ МВС України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Салманова О.Ю. Адміністративно-правові засоби забезпечення міліцією безпеки дорожнього руху : дис... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Салманова Олена Юріївна. – Х., 2002. – 232 с.
2. Про дорожній рух: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338
3. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2006 року № 1567 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 45. – Ст. 3011.

УДК 347.639 – 053.2

ДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ «БЕЗПРИТУЛЬНІ ДІТИ»

Кожура Л.О., ад'юнк

Національна академія внутрішніх справ

У роботі розкривається коло питань, що стосуються визначення понять «бездоглядність», «бездоглядні діти», «безпритульність», «безпритульні діти», «діти вулиці» та розкривається їх зміст.

Автор пропонує власне визначення вказаних понять.

Ключові слова: «бездоглядність», «бездоглядні діти», «безпритульність», «безпритульні діти», «діти вулиці».