

2. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.rg.ru/2008/08/26/geldorog-dok.html>

3. Расулов А. В. Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике : автореф. дис. на соискание науч. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 – "Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право" / А.В. Расулов. – М., 2003. – 17с.

УДК 347.463: 347.763.3

Лідовець Р.А.,  
к. ю. н.,

Національний університет "Острозька академія", м. Острог, Україна

### ПУБЛІЧНИЙ ІНТЕРЕС ЯК ПРИЧИНА ОБМЕЖЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА У ДОГОВОРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

Однією з основних ідей нового Цивільного кодексу України стало положення про мінімальне втручання держави у процес регулювання цивільних відносин, що відобразилось у закріпленні в ч. 3 ст. 6 Цивільного кодексу України свободи осіб на свій розсуд врегулювати свої відносини. На нашу думку, переважним способом правового регулювання договірних цивільних відносин в Україні повинно стати саморегулювання, що здійснюється безпосередньо учасниками таких відносин, з урахуванням їх власних інтересів.

Серед норм, що регулюють договір перевезення вантажу є одна імперативна норма, необхідність існування якої останнім часом піддається сумніву. Мова йде про ч. 2 ст. 924 Цивільного кодексу України, яка встановлює обмежену відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу. Не всі збитки від цих порушень, зокрема неодержані доходи, у цих зобов'язаннях відшкодовуються. Викликає інтерес з'ясування причин обмеження відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу. У законодавстві Російської імперії відносини по перевезенню вантажів регулювалися положеннями про договір підяду. У проекті Цивільного уложення 1913 року містилося положення про те, що при наявності вини перевізника в незбереженні вантажу він зобов'язується відшкодувати збитки без ура-

хування спеціальних норм про обмеження відповідальності перевізника за загальними правилами про відшкодування шкоди, яка спричинена невиконанням цивільно-правових зобов'язань.

Редакційна комісія пояснювала необхідність даного положення таким чином: "Пільга щодо розміру збитків, що підлягають відшкодуванню за втрачений або пошкоджений вантаж, яка надається перевізнику (ст. 2031 ч.1), пояснюється суворістю умов, за яких виникає сама відповідальність перевізника за цілісність вантажу (ст. 2028 ч. 1), а також бажанням спростити і прискорити розрахунки по винагороді (відшкодуванню – Р.Л.) в обопільному інтересі перевізника і одержувача. Але якщо останній буде вимагати винагороди (відшкодування – Р.Л.) не на підставі ст. 2028 (ч. 1), тобто не на підставі вини, яка презюмується, або навіть при доказанні відсутності вини перевізника, але у стані доказати його вину, то потерпілий одержувач не може бути позбавлений права на отримання винагороди за усі понесені ним збитки згідно загальних засад про розмір винагороди за невиконання зобов'язань (ст. 2031 ч. 4 проекту), а саме не лише вартість вантажу по особливій для нього, одержувача, ціні, але й за інші збитки"[1, с. 43].

Проте, на думку, В.В. Вітрянського, такий підхід не враховував особливого економічного становища перевізників, які займаючи монопольне становище, обслуговували багаточисельних вантажовідправників і вантажоодержувачів. Наділення останніх необмеженим правом вимагати відшкодування збитків, у тому числі і у формі не отриманих доходів, наприклад за угодами, не виконаними у зв'язку з незбереженням вантажів, могло розорити відповідних перевізників [1, с. 43].

На нашу думку, саме таке обґрунтування досліджуваного положення було основним при закріпленні обмеженої відповідальності перевізника у Цивільному кодексі УРСР 1963 р. та подальшому перенесенні його до Цивільного кодексу України. Ще однією причиною очевидно було те, що оскільки, практично вся економіка була одержавлена, перевізники теж були державними організаціями, і захист їх відповідав інтересам держави. Можна стверджувати, що це був публічний інтерес – забезпечення стабільності у галузі перевезень шляхом запобігання банкрутству державних перевізників.

Однак, зараз, в умовах економічної конкуренції, обмеження розміру відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу вимагає, на нашу думку нового обґрунтування. Адже, переважна більшість перевізників уже не є державними, так само, з'явилася конкуренція у галузі перевезення вантажів, яка зумовлена появою великої кількості приватних перевізників у всіх видах транспорту, за ви-

нятком залізничного. За таких умов, не виправданим видається позбавлення одержувача права вимагати відшкодування завданої йому шкоди через втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу у повному обсязі. Адже, це призводить до порушення рівності між суб'єктами цивільних відносин.

Ще одним аргументом на користь відходу від ідеї обмеження відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу є те, що у разі завдання шкоди вантажем перевізнику через властивості самого вантажу, про які перевізника відправник не повідомив, останній буде нести повну відповідальність. Таке становище сторін є юридично нелогічним і несправедливим.

З огляду на викладене можна зробити висновки, що кожне нормотворення у сфері приватного права має бути належним чином обґрунтованим. При цьому, постановка публічного інтересу вище приватного має бути виправданою, належно обґрунтованою, забезпечувати баланс приватних та публічних інтересів а також приватних інтересів самих учасників відносин та не викликати сумнівів у справедливості саме такого вирішення питання, а не інакшого. Також, на наш погляд, серед способів правового регулювання договірних відносин перевагу слід надати внутрішньому регулюванню (саморегулюванню), яке здійснюється самими суб'єктами відносин з урахуванням їх власних інтересів. Усьому цьому відповідає пропозиція встановити повну відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу за наявності вини перевізника, сформулювавши відповідне правило, як диспозитивне. Така зміна цілком відповідатиме ідеї автономності та самодостатності громадянського суспільства.

#### *Література*

1. Витрянский В.В. Договор перевозки/ В.В. Витрянский.— М.: "Статут", 2001.— 526 с.

УДК 349.233

Новосельська І.В.,

к.ю.н.,

Київська державна академія водного транспорту, м. Київ, Україна

### **ВІДМЕЖУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ТА ДИСЦИПЛІНАРНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ПРАЦЮ**

На сучасному етапі розвитку державності України суттєво зросло значення адміністративної відповідальності за порушення зобов'язань, передбачених трудовим договором. Насамперед вона спрямована на забезпечення законності і правопорядку у сфері трудових правовідносин.

Особливості адміністративної відповідальності, що відрізняють її від інших видів юридичної відповідальності полягають в тому, що: вона настає, як правило, за особливий вид правопорушень – адміністративний; її заходи можуть застосовуватися у разі звільнення від кримінальної відповідальності, тобто за діяння, що містять ознаки злочинів, які не становлять значної суспільної небезпеки; вона виявляється в накладенні на порушників певних видів адміністративних стягнень, специфічних за змістом і відмінних від заходів кримінального покарання, дисциплінарного впливу та майнової відповідальності; адміністративні стягнення накладають спеціальні органи й посадові особи. Вичерпний перелік стягнень і органів, уповноважених їх застосовувати, подано в спеціальному розділі КпАП України.

Сьогодні більшість підприємств, особливо приватної форми власності, мають свою так звану "систему штрафів", яка передбачає накладення на працівників, що порушили правила внутрішнього трудового розпорядку (вчинили дисциплінарний проступок), адміністративної відповідальності у формі штрафів. Причиною такої ситуації є різні чинники: від недосконалості законодавства до суб'єктивного розуміння власником своєї розпорядчої чи управлінської функції. Загалом же можна виділити такі групи причин:

а) причини правового характеру – норми КЗпП України, які визначають дисциплінарну відповідальність, створювались для регулювання трудових відносин у країні, де превалювала державна форма власності. Деякі із цих норм не діють і є нелогічними для підприємств приватної форми власності. Перелік видів дисциплінарних стягнень, зазначених у ст. 147 КЗпП, є надто короткий і не дає змоги роботодавцю застосувати об'єктивне покарання;