

10. Біляцький С. Шлюбний контракт як символ людських взаємин // *Наука і суспільство*. — 2005. — № 9–10. — С. 40.

11. Некрасова О. В. Правова природа шлюбного договору // *Адвокат*. — 2005. — № 5. — С. 12.

12. Жилінкова І. Шлюбний контракт: чинне законодавство та перспективи його розвитку // *Право України*. — 2000. — № 6. — С. 108.

13. Ульяновко О. О. Шлюбний контракт — основа вільного вибору // *Підприємство, господарство і право*. — 2003. — № 7. — С. 259.

14. Калітенко О. М. Проблеми та шлях вдосконалення правового регулювання інституту шлюбного контракту в Україні // *Держава і право: Зб. наук. пр. / Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України*. — К., 2001. — Вип. 12. — С. 298.

15. Коновалов Д. Сімейний кодекс України — шлях до Європи // *Юридичний журнал*. — 2004. — № 10. — С. 75.

16. Маломуж О. Шлюбний договір // *Право України*. — 2005. — № 1. — С. 74.

17. Реутов С. И. Практические вопросы заключения брачного договора // *Нотариус*. — 2003. — № 5. — С. 32.

18. Жилінкова І. Концепція шлюбного договору за новим Сімейним кодексом України // *Вісник Академії правових наук України*. — 2002. — № 3. — С. 124.

19. Ульяновко О. Порядок і умови укладення шлюбного договору (контракту) // *Підприємство, господарство і право*. — 2003. — № 4. — С. 85.

20. Злобина И. В. О юридической сущности брачного контракта: гражданско-правовая сделка или супружеский контракт // *Закон и право*. — 2001. — № 8. — С. 43.

УДК 347.79:342.922.132.144

С. Донін,

аспірант кафедри морського та митного права
Одеської національної юридичної академії

СПЕЦИФІКА ПРОВАДЖЕНЬ У СПРАВАХ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

На даний час на законодавчому рівні досі відсутня більш-менш деталізована структура провадження у справах про адміністративні правопорушення у діяльності морських портів України та на морському транспорті. На мій погляд, при розробленні пропозицій щодо «заповнення» цієї прогалини у морському праві з її публічного боку потрібно застосувати такий метод наукового дослідження, як аналогія, але ця аналогія повинна в своєму результаті не просто скопіювати оригінал аналогії, а зробити щось своє, щось відмінне та самостійне, яке може існувати в об'єктивній дійсності. Як зразок для застосування

цього методу виступають такі підзаконні нормативно-правові акти, як: Кодекс України про адміністративні правопорушення (далі — КУпАП) [1], Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті» від 12 квітня 2006 р. № 337 [2]. Також, поряд із джерелами законодавства, необхідно звернутися і до теоретичних положень проваджень у справах про адміністративні проступки.

Теоретичним висвітленням та намаганням вирішити проблеми деталізації адміністративних проваджень у галузі

морського права займаються такі науковці, як: С. В. Ківалов, Є. В. Додін, В. В. Серафімов. Вони визначають, що провадження у справах про адміністративні правопорушення в галузі морського права з її публічного боку досі знаходиться у стадії формування та розвитку. Тому важливо, щоб взаємодія теоретичних положень як морського, так і адміністративного права, положень нормативних та підзаконих — нормативну та дійсну реалізацію на практиці в діяльності органів державної виконавчої влади на морському транспорті та у морських портах України.

Метою цієї статті є намагання зробити теоретичний аналіз і синтез теорії адміністративного права, положень КУпАП та положень Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті від 12 квітня 2006 р. № 337, розробленого Міністерством транспорту та зв'язку України, з метою створення для посадових осіб ІДПН морського торговельного порту України єдиної структури адміністративно-юрисдикційного процесу, стадій та етапів провадження у справах про адміністративні правопорушення на морському транспорті, а також скоєних у морських портах України.

Дослідження джерел законодавства України, теорії адміністративного процесу, а також галузі морського права дозволяють нам відзначити такі стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення на морському транспорті, а також скоєних на території та акваторії морських портів, котрі, на відміну від загальних стадій, відзначаються своєю специфікою, яка полягає у такому:

1. Порушення справи. Слід відокремлювати приводи і підстави порушення справи про адміністративне правопорушення на морському транспорті. Приводом мають бути: заяви громадян, матеріали, які надходять від контролюючих, наглядових та правоохоронних органів (наприклад: посадових осіб ІДПН морського торговельного або рибного портів, транспортної прокуратури),

повідомлення зроблені після результатів проведених перевірок того чи іншого судна, а також безпосереднє виявлення посадовою особою, котра уповноважена на здійснення таких повноважень, фактів скоєння правопорушення. Підставою для порушення справи має бути наявність достатніх даних, які вказують на ознаки адміністративного правопорушення в галузі морського транспорту, котрі мають свою багатовекторність (тобто порушуються норми санітарно-епідеміологічні, природоохоронні, технічні, норми, що стосуються дотримання безпеки судноплавства та захисту людського життя на морі та ін.) [3].

2. Адміністративне розслідування. На цій стадії встановлюються фактичні обставини по справі. Встановлення фактичних обставин по справі здійснюється багатоманітними засобами: опитуванням осіб, які володіють інформацією, яка має відношення до справи; огляд судна; проведення експертизи; вилученням документів та іншої судової документації. Ці фактичні дані фіксуються у відповідних процесуальних документах. Далі, вони фіксуються у протоколі про адміністративне правопорушення. Він є процесуальним документом, який завершує адміністративне розслідування. На превеликий жаль, КУпАП не містить в собі процесуальних строків. Якщо взяти за приклад Кодекс Російської Федерації про адміністративні правопорушення, то можна побачити в ньому нормативне регулювання положення, згідно з яким протокол складається негайно після виявлення факту скоєння адміністративного правопорушення, у випадку ж, якщо потрібно більш детально вивчити обставини справи, то упродовж трьох діб із моменту виявлення правопорушення [4, 283]. Теж стосується строків передачі протоколу органів, котрий уповноважений розглядати справу. Процесуальні строки в КУпАП не встановлені (У РФ — доби з моменту складання). Процесуальні строки встановлені хіба що у відношенні до протоколів про скоєння корупційного діяння — протокол повинен бути переданий до суду у триденний строк з моменту його складання [4, 283].

3. Розгляд справи та прийняття по неї рішення. Наступною стадією є розгляд справи та прийняття по неї рішення. Спираючись на загальні положення теорії адміністративного процесу та проваджень у справах про адміністративні проступки, можна зтверджувати про те, що справа про адміністративне правопорушення на морському транспорті повинна розглядатися за місцем його вчинення. Справи про адміністративне правопорушення, передбачені статтею 114 та 116 КУпАП (коли правопорушення вчинено судноводієм), на мій погляд, варто розглядати за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання порушників у разі, якщо можуть виникнути труднощі щодо висування претензійних вимог до правопорушників та притягнення їх до адміністративної відповідальності. Щодо терміну розгляду справи, то, на мій погляд, слід посадовими особами ІДПН морського торговельного порту України розглядати її у п'ятнадцятиденний строк з дня одержання органом (посадовою особою), уповноваженим розглядати справу, протоколу про адміністративне правопорушення та інших матеріалів справи. Посадова особа ІДПН морського торговельного порту України під час підготовки до розгляду справи про адміністративне правопорушення з'ясовує такі питання [2, п. 4.1]: чи належить до її компетенції розгляд даної справи; чи правильно складено протокол та інші матеріали справи про адміністративне правопорушення; чи сповіщено осіб, які беруть участь у розгляді справи, про час і місце її розгляду; чи витребувано необхідні додаткові матеріали; чи підлягають задоволенню клопотання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілої сторони, її законних представників і адвокатів. Також до вищезгаданого переліку слід доповнити обставину щодо доцільності задоволення морських вимог щодо правопорушника.

Справи, які не належать до компетенції посадової особи ІДПН морського торговельного порту України, не повинні підлягати розгляду, а матеріали цих

справ повинні надсилатися разом із супровідним листом на розгляд по суті до капітана морського торговельного порту України або до відповідної транспортної прокуратури.

У разі заподіяння адміністративним правопорушенням майнової шкоди громадянинові, морському портові України, його терміналам та встаткуванню, судновласникові, фрахтівникові, підприємству, установі або організації питання про її відшкодування повинно вирішуватися відповідно до ст. 40 КУпАП [1]. Якщо під час вирішення питання про накладення стягнення за адміністративне правопорушення, ІДПН морського торговельного порту України, та її посадовими особами, одночасно, вирішується питання про відшкодування винними майнової шкоди. У постанові по справі зазначаються розмір шкоди, що підлягає стягненню, порядок і строк її відшкодування [1, п. 4–5 ст. 213].

Постанова повинна оголошуватися негайно після закінчення розгляду справи. Копія постанови протягом трьох днів вручається під підпис або висилається рекомендованим листом особі, щодо якої винесено постанову, потім про це робиться відповідна відмітка у справі із зазначенням дати відправлення. Цей строк передбачено не тільки у КУпАП, а також в Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті, що, на мій погляд, є досить доцільним для застосування у провадженні відповідного роду справ на морському транспорті. Копія постанови у той самий строк вручається потерпілим, якщо такі є: адміністрації порту, судновласникам, фрахтівникам чи іншим зацікавленим особам на їх вимогу. Якщо копія постанови висилається правопорушнику, потерпілому чи іншим зацікавленим особам поштою, то про це в постанові робиться відповідна відмітка і вказується дата направлення копії постанови [4, 284].

4. Перегляд постанови по скарзі або за протестом. Дана стадія є за своїм характером факультативною, тобто може виникнути лише за умови, що правопорушник, скориставшись своїм правом на

оскарження постанови капітана морського торговельного порту України або на постанову інспектора ІДПН морського торговельного порту України відносно накладання на нього адміністративного стягнення. Ця можливість поки що передбачається у загальному порядку, визначеному ст. ст. 287–297 КУпАП [1]. Зазначимо, що дані статті передбачають як позасудовий порядок оскарження постанов капітана морського торговельного порту України та інспекторів ІДПН про накладання адміністративного стягнення, так і судовий порядок оскарження зазначених постанов.

5. Виконання постанови по справі. Нарешті, зробимо теоретичні пропозиції щодо останньої основної стадії адміністративно-юрисдикційного процесу провадження у справах про адміністративні правопорушення на морському транспорті, а саме — виконання постанов про накладення адміністративних стягнень.

Відповідно до ст. 299 КУпАП постановою про накладення адміністративного стягнення підлягає виконанню з моменту її винесення, якщо інше не встановлено КУпАП та іншими законами України [1]. Якщо постановою про накладення адміністративного стягнення оскаржується або опротестується, то вона підлягає виконанню після залишення скарги або протесту без задоволення, за винятком постанов про застосування заходу стягнення у вигляді попередження, а також у випадках накладення штрафу, що стягується на місці вчинення адміністративного правопорушення. Постанова про накладення адміністративного стягнення повинна звертатися до виконання посадовою особою ІДПН морського торговельного порту України, яка винесла цю постанову. Відповідно до ст. 303 КУпАП не підлягає виконанню постановою про накладення адміністративного стягнення, якщо її не було звернуто до виконання протягом трьох місяців з дня винесення [1]. У разі зупинення виконання постанови у зв'язку з поданням скарги або протесту строк давності зупиняється на цей період, а також у зв'язку з від-

строчкою виконання постанови перебіг строку давності також зупиняється до закінчення строку відстрочки.

Вищенаведені теоретичні пропозиції, поєднані із практикою діяльності органів залізничного транспорту під час вирішення ними адміністративних проваджень у справах про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті, допоможуть встановити чіткий процесуальний порядок регламентації проваджень у справах про адміністративні правопорушення на морському транспорті, адміністративних правопорушень які посягають на порядок діяльності в портах України, та відносно правопорушень, скоєних на території та акваторії морських портів в Україні.

Специфіка цієї проблеми полягає в тому, що ІДПН морського торговельного порту України, як орган, котрий має повноваження на здійснення деяких функцій контролю (про що свідчить підп. 3.6 п. 3 Наказу Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про Інспекцію державного портового нагляду морського торговельного порту України» від 2 листопада 2000 р. № 775/4996) [5], повинна мати детальну законодавчу регламентацію адміністративно-юрисдикційного процесу здійснення своєї діяльності, на відміну від котрої на цей час мають органи залізничного транспорту, уповноважені на здійснення контролюючих та наглядових функцій з метою забезпечення безпеки на залізничному транспорті.

Ключові слова: адміністративно-юрисдикційний процес, адміністративне правопорушення, адміністративне провадження, адміністративне розслідування, морський транспорт, морський торговельний порт, порушення справи, розгляд адміністративної справи.

Актуальністю даної теми є та обставина, що на законодавчому рівні відсутня чітка правова регламентація провадження у справах про адміністративні правопорушення на морському транспорті, що здійснює Інспекція державного портового на-

гляду морського торговельного порту України (ІДПН морського торговельного порту України). Це виражається як у відсутності нормативно-правових актів (законів), так і у відсутності підзаконних нормативно-правових актів (наказів, інструкцій, положень).

У цій статті автор проводить теоретичний аналіз і зіставлення теорії адміністративного процесу, теорії морського права, а також положень таких джерел законодавства: Кодексу України про адміністративні правопорушення 07.12.1984 р.; Наказу Міністерства транспорту і зв'язку України «Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті» від 12.04.2006 р. № 337 з метою знаходження прийняттого варіанта структури проваджень у справах про адміністративні правопорушення на морському транспорті, для застосування на практиці ІДПН морського торговельного порту України.

The actuality of this topic is The Ukrainian legislation hasn't had sources which describe the procedure of administrative infractions at the marine transport. In spite of having such a wide variety of by-laws, which describes procedures of administrative infractions at the various kinds of transport, e.g.: at railway transport, at road transport, etc. The main aim of solving the problem is so as to realize theoretical and practical sources, skills of administrative process into the Ukrainian state supervision port inspection of trade

sea port's (USSPI TSP) administrative — jurisdiction activity. Also author makes a theoretical comparison and a theoretical analyze using the administrative process theory, by-laws such as: the code of administrative violations of Ukraine; the Transport department's order about the order of making materials the procedure of administrative infractions at the railway transport, in order to create the most convenient variant for USSPI TSP for realizing the procedure of administrative infractions at the marine transport.

Література

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. № 8073-10//Відомості Верховної Ради УРСР. — 1984. — № 51. — Ст. 1122 (із змінами внесеними ЗУ № 885-VI від 15.01.2009 р.).
2. Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.04.2006 р. № 337 (зарєєстрованого у Міністерстві юстиції України від 28.07.2006 р. № 887/12761).
3. Ківалов С. В., Біла Л. Р. Адміністративне право України: Навч.-метод. посіб. — 4-те вид., переробл. і допов. — О.: Фенікс, 2008. — С. 86.
4. Адміністративне право України: Підручник / За заг. ред. С. В. Ківалова. — О.: Юрид. л-ра, 2003. — С. 283, 284.
5. Про затвердження Положення про Інспекцію державного портового нагляду морського торговельного порту України: Наказ Міністерства транспорту України від 18.10.2000 р. № 574 (зарєєстрований у Міністерстві юстиції України 02.11.2000 р. № 775/4996).