

УДК 351.813.2(477)

**ОСОБЛИВОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ЗАХОДІВ АДМІНІСТРАТИВНОЇ  
ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ  
ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ****FEATURES APPLICATION OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY  
FOR VIOLATION OF PASSENGER AND FREIGHT TRANSPORTATION BY SEA****Пеховський А.Ю.,**  
*аспірант**Запорізького національного університету*

У статті з'ясовано особливості встановлення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом. Визначено систему правопорушень у сфері перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, запропоновано шляхи її вдосконалення. Визначено межі адміністративно-деліктної юрисдикції суб'єктів застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом.

**Ключові слова:** адміністративна відповідальність, адміністративні правопорушення, перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, адміністративно-деліктна юрисдикція.

В статье выяснены особенности установления административной ответственности за правонарушения в сфере перевозки пассажиров и грузов морским транспортом. Определена система правонарушений в сфере перевозки пассажиров и грузов морским транспортом и предложены пути ее усовершенствования. Определены границы административно-деликтной юрисдикции субъектов применения мер административной ответственности за правонарушения в сфере перевозки пассажиров и грузов морским транспортом.

**Ключевые слова:** административная ответственность, административные правонарушения, перевозка пассажиров и грузов морским транспортом, административно-деликтная юрисдикция.

The article features clarifications establishing administrative responsibility for offenses in the transport of passengers and goods by sea. The system of offenses in the transport of passengers and goods by sea and the ways of its improvement. Determined the boundaries of administrative tort jurisdiction subjects application of administrative responsibility for offenses in the transport of passengers and goods by sea.

**Key words:** administrative responsibility, administrative offenses, transportation of passengers and goods by sea, administrative and tort jurisdiction.

**Постановка проблеми.** Україна як держава, що має частиною своєї території морський простір, який становить більше ніж 1 900 кілометрів, що зумовлює функціонування морських транспортних сполучень, заявила про свої наміри стосовно інтегрування в міжнародне співтовариство щодо морського транспорту, зокрема підтримала

Конвенцію ООН з морського права 1982 р., приєдналась до Конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. (SOLAS-74), Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р. (МППСС-72), Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 р. (SAR) тощо. Основними умовами функціонування

морської держави та її інтегрування в міжнародну спільноту морських торговельних і туристичних держав світу є дотримання умов безпеки на морському транспорті. Органом, який реалізує державну політику у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (здійснює адміністрування морським і річковим транспортом), є Державна інспекція з безпеки на морському та річковому транспорті (далі – Укрморрічінспекція), яка діє на підставі Положення, затвердженого Указом Президента України від 17 липня 2014 р. № 300 [1]. Відповідно до законодавства, цей орган здійснює державний нагляд (контроль) за безпекою на морському транспорті, одним із механізмів якого є застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення перевезень пасажирів і вантажу морським транспортом. Так, за офіційними даними Укрморрічінспекції, у 2012 р. до адміністративної відповідальності за порушення перевезень пасажирів і вантажу морським транспортом було притягнуто 986 юридичних осіб і 2 039 фізичних осіб; у 2013 р. цей показник становив 1 020 юридичних осіб і 2 087 фізичних осіб; у 2014 р. показники знизились до 675 юридичних осіб і 1 239 фізичних осіб через анексію Криму та неможливість органів публічної влади України виконувати в АРК Крим свої функції. Щорічно до державного бюджету за рахунок сплати штрафів за вчинення вищевказаних адміністративних правопорушень надходить близько 2 млн 345 тис. грн [2]. Тільки у 2014 р. інспекторами з безпеки на морському транспорті складено 543 протоколи про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті, видано 142 приписи й уповноваженими особами винесено 433 постанови про притягнення до адміністративної відповідальності [3].

Попри досить вагомий показники застосування заходів адміністративної відповідальності за вчинення цих правопорушень, значна частина їх залишається невиявленими (латентними), що зумовлено, у тому числі, складнощами в їх нормативному визначенні та механізмі застосування заходів адміністративної відповідальності за їх учинення. Так, існує потреба в систематизації норм, які встановлюють адміністративну відповідальність за порушення порядку та безпеки перевезень вантажів і пасажирів морським транспортом, законодавчій деталізації складів таких правопорушень, ефективності адміністративних санкцій, установленні чітких критеріїв відмінності їх від кримінальних правопорушень; існують проблеми процесуального характеру, зокрема є необхідність нормативно-правового регулювання алгоритму дій посадових осіб Укрморрічінспекції щодо оформлення матеріалів справ про ці правопорушення, їх розгляду або підготовки до розгляду в судових інстанціях, порядку взаємодії з правоохоронними органами щодо вжиття заходів запобігання вчиненню порушень у місцях знаходження морських суден тощо.

Стан дослідження. Водночас варто зауважити, що на теренах нашої держави в її науковому просторі питання встановлення адміністративної відповідальності за порушення перевезень пасажирів і вантажу морським транспортом не мали свого належного наукового аналізу. Основна увага науковців була спрямована на вирішення проблем адміністративної відповідальності за правопорушення на автомобільному та залізничному транспорті (дисертація Є.В. Циби, 2013 р.) [4], значна увага приділялась дослідженню контролю й нагляду у сфері безпеки морських перевезень, у межах якого частково досліджувались питання встановлення адміністративної відповідальності у сфері безпеки судноплавства (дисертація А.П. Калініченко, 2011 р.) [5], тоді як проблеми встановлення адміністративної відповідальності за порушення перевезень пасажирів і вантажу морським транспортом, попри свою безперечну значущість, і дотепер залишалися поза увагою вітчизняних науковців.

Отже, наукова й практична значимість зазначених питань, недостатня розробленість їх у науці адміністратив-

ного права, а також дискусійний характер багатьох проблем зумовили вибір теми статті.

**Метою статті** є з'ясування особливостей установлення адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом. Для досягнення цієї мети варто виконати такі завдання: з'ясувати систему правопорушень у сфері перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, зазначити шляхи її вдосконалення; указати на ступінь ефективності санкцій за їх учинення; визначити межі адміністративно-деліктної юрисдикції суб'єктів застосування заходів адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом.

**Виклад основного матеріалу.** Найбільш поширеними видами правопорушень, що посягають на порядок і безпеку перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, є такі: 1) порушення правил щодо охорони порядку та безпеки руху на морському транспорті (ст. 114 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП)), що полягає в порушенні правил входу суден у порт і виходу їх з порту, руху і стоянки суден у портових водах, а також правил, що забезпечують безпеку пасажирів під час посадки на судна, у путі слідування й під час висадки їх із суден; проведення без належного дозволу вододозних робіт у портових водах, а також недодержання правил подання сигналів під час цих робіт; пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку; 2) порушення правил користування засобами морського транспорту (ст. 115 КУпАП), що виявляється в пошкодженні внутрішнього обладнання суден, курінні в невідведених місцях на судах; 3) порушення правил реєстрації торговельних суден (ст. 116-3 КУпАП), а також неповідомлення чи несвоєчасне повідомлення органу реєстрації судна про будь-які зміни відомостей, що підлягають унесенню в установленому порядку до Державного суднового реєстру України або Суднової книги України, протягом двох тижнів із дня цих змін або ухилення від обов'язкової реєстрації судна; 4) порушення правил пожежної безпеки на морському транспорті (ст. 120 КУпАП); 5) допуск до керування суднами судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування (ст. 129 КУпАП); 6) керування суднами судноводіями в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції, а так само передавання керування судном особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а також відмова осіб, які керують суднами, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (ст. 130 КУпАП); 7) порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському й річковому транспорті (ст. 133 КУпАП); 8) провезення ручної кладі понад установлені норми на морському транспорті (ст. 134 КУпАП); 9) безквитковий проїзд пасажирів, атаксамо провезення без квитка дитини віком від семи до шістнадцяти років на судах водного транспорту (ст. 135 КУпАП); 10) виготовлення з метою збуту, збут або використання за відомо підроблених квитків водного транспорту й інших проїзних документів і документів на перевезення вантажу, а також знаків поштової оплати, маркованої продукції, міжнародних купонів для відповіді, посвідчень особи для міжнародного поштового обміну та відбитків маркувальних машин (ст. 135-1 КУпАП); 11) порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на морському транспорті (ст. 136 КУпАП), зокрема пошкодження пломб і запірних пристроїв контейнерів, трюмів

та інших вантажних приміщень плавучих засобів, зривання з них пломб, пошкодження окремих вантажних місць і їхньої упаковки, пакетів, контейнерних пунктів (площадок), портів (пристаней) і складів, які використовуються для виконання операцій, пов'язаних із вантажними перевезеннями, а також перебування без належного дозволу на території контейнерних пунктів (площадок), вантажних районів (дільниць) портів (пристаней), шлюзів і зазначених вище складів [6].

Поверховий аналіз складів цих правопорушень надає можливість стверджувати про відсутність чіткої їх системи та однозначності розуміння окремих правових категорій, що потребує їх наукового аналізу в межах окремого дослідження. Однак у межах цієї статті звернемо увагу на окремі шляхи вдосконалення нормотворчої техніки під час побудови норм, які встановлюють відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом.

По-перше, доцільно було об'єднати в межах окремої статті правопорушення, пов'язані із завданням матеріальної шкоди об'єктам морського транспорту: ч. 3 ст. 114 КУпАП – пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку; ч. 1 ст. 115 КУпАП – пошкодження внутрішнього обладнання суден; ч. ч. 1, 2 ст. 136 КУпАП – порушення правил, спрямованих на забезпечення скоронності вантажів на морському транспорті. По-друге, об'єднати в одній нормі види адміністративних правопорушень, пов'язаних із порушеннями пасажирів правил поведінки на морському транспорті в процесі його експлуатації, до яких варто включити, у тому числі, і чинні норми: ст. 120 КУпАП «Порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому і повітряному транспорті», ст. 115 КУпАП «Порушення правил користування засобами морського транспорту». Правила поведінки пасажирів на морському транспорті мають бути чітко прописані у відповідному Положенні, затвердженому наказом Мінінфраструктури України й доведені до відома всім пасажиром, які знаходяться на морському судні.

По-третє, необхідно запровадити адміністративну та кримінальну відповідальність за порушення правил, норм і стандартів безпеки перевезення пасажирів морським транспортом, кримінальну відповідальність за порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на морському транспорті й чітко в законодавчій нормі (а не коментарі до неї) встановити критерії відмінності цієї норми від порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на морському транспорті (ст. 133 КУпАП), за яке встановлено адміністративну відповідальність. Критерієм відмінності й ознаками кримінального правопорушення має бути вчинення таких діянь, якщо це призвело до завдання значної шкоди довкіллю, або створило загрозу життю і здоров'ю людей, чи призвело до загибелі людей.

Загалом уважаємо, що для зручності користування законодавством, яке встановлює відповідальність за правопорушення на морському транспорті громадянами, і вдосконалення правозастосовної практики доцільно виокремити групи адміністративних правопорушень у сфері перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом: 1) правопорушення, що посягають на безпеку перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом; 2) порушення, що посягають на нормальну діяльність морського транспорту та його інфраструктури; 3) порушення правил поведінки пасажирів морських судів.

Проблемним є питання ефективності санкції за вчинення цієї групи правопорушень. Так, у більшості випадків за їх учинення застосовуються незначні суми штрафу – від одного до десяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян, що, по-перше, не співвідноситься зі ступенем суспільної шкоди, яка завдається, а більше може бути завдана такими діяннями, особливо коли мова йде про

виокремлену нами категорію цих правопорушень – правопорушень, що посягають на безпеку перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом; по-друге, значно відрізняється від сум штрафів, які застосовуються за порушення правил і норм на авіаційному транспорті, хоча рівень безпеки експлуатації та загрози від його порушення на морському транспорті є не меншим. Так, пошкодження внутрішнього обладнання суден (ч. 3 ст. 115 КУпАП) карається штрафом громадян від одного до трьох неоподаткованих мінімумів доходів громадян (далі – н. м. д. г.), тоді як пошкодження повітряних суден і їхнього устаткування тягне за собою накладення штрафу від п'ятдесяти до чотирьохсот н. м. д. г.

Слідуючи логіці запропонованого вище виокремлення окремих груп правопорушень у сфері перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, доцільно, на нашу думку, здійснювати диференціацію адміністративних санкцій за їх учинення. Так, за вчинення правопорушень, що посягають на безпеку перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом (як діянь із найвищим серед правопорушень цієї сфери ступенем суспільної шкідливості, наближеної до суспільної небезпеки), доцільно застосовувати штраф у сумі від п'ятдесяти до сімдесяти н. м. д. г., наприклад, за порушення правил пожежної безпеки, перевезення пасажирів понад нормовану кількість, що визначена технічним паспортом судна, інші порушення, що посягають на нормальну діяльність морського транспорту та його інфраструктури. За правопорушення, що виявилось у грубому порушенні правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському транспорті, доцільно застосовувати позбавлення (призупинення дії на певний строк) ліцензії на перевезення як вид адміністративного стягнення, що має, на нашу думку, застосовуватись у порядку, визначеному КУпАП, до юридичних осіб – власників морського судна. За порушення правил поведінки пасажирів на морських судах, наприклад, куріння в невстановленому місці, пошкодження обладнання судів, яке не впливає на безпеку його експлуатації, та інші порушення правил поведінки на морському транспорті, доцільно застосовувати штраф у розмірі від тридцяти до п'ятдесяти н. м. д. г. або громадські роботи строком від сорока до п'ятдесяти годин.

Здійснивши загальний аналіз матеріальних норм, що встановлюють адміністративну відповідальність за правопорушення у сфері перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, варто звернути увагу на окремі питання реалізації процедури застосування заходів адміністративної відповідальності за їх учинення.

Як було зазначено вище, Укрморрічінспекція є основним органом, який реалізує державну політику у сфері забезпечення безпеки на морському транспорті. У межах реалізації своїх повноважень цей орган забезпечує виявлення, припинення цих категорій адміністративних правопорушень, а також застосування за їх учинення до фізичних і юридичних осіб заходів адміністративної відповідальності, що охоплюється поняттям адміністративно-деліктної юрисдикції цього органу. У теорії адміністративного права доволі довгою та проблематичною була й залишається наукова дискусія щодо поняття і змісту адміністративної юрисдикції загалом. Водночас останнім часом більшість учених дійшли думки щодо розуміння цього поняття як загальної правової категорії та його складових. Так, під загальною адміністративною юрисдикцією розуміють систему законодавчо визначених повноважень органа публічної адміністрації щодо реалізації державної політики в певній сфері (галузі), які реалізуються в межах його завдань і функцій [7, с. 133]. У межах загальної адміністративної юрисдикції виокремлюють її підвиди: юрисдикцію щодо прийняття актів публічної адміністрації; юрисдикцію щодо реалізації актів публічної адміністрації; контрольно-наглядову юрисдикцію; адміністративно-де-

літну юрисдикцію. Саме останній вид адміністративної юрисдикції уособлюють із компетенцією конкретного органа публічної адміністрації щодо виявлення, припинення адміністративного правопорушення (делікту) й застосування до особи заходів адміністративної відповідальності [8, с. 226].

Так, відповідно до п. 3 Положення про Укрморрічінспекцію, цей орган здійснює, у тому числі, розгляд справ про адміністративні правопорушення, перелік яких додається. Наразі не доцільним, на нашу думку, є перераховування в цьому Положенні всього переліку таких правопорушень, оскільки, по-перше, він є не повним; по-друге, законодавче введення інших (нових) складів правопорушень у цій сфері потребуватиме постійне внесення змін до цього Положення. Тому, як нам видається, пп. 42 п. 4 Положення потрібно викласти в редакції такого змісту: «... розглядає справи про адміністративні правопорушення, перелік яких зарахований до її юрисдикції КУпАП, і в порядку, визначеному КУпАП та іншими нормативними актами».

Стосовно ж переліку правопорушень, що посягають на порядок і безпеку перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, підвідомчих Укрморрічінспекції, то він визначений у ст. 225 КУпАП. Відповідно до цієї норми, за адміністративні правопорушення, визначені в ст. 255 КУпАП, справи розглядають керівник, заступники

керівника Укрморрічінспекції, керівник і заступники керівника її територіального підрозділу.

На жаль, у КУпАП чітко не визначено перелік посадових осіб, котрі мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення, розгляд яких здійснюють посадові особи Укрморрічінспекції, у ст. 255 КУпАП лише по окремих складах правопорушень, що посягають на безпеку перевезень пасажирів і вантажу морським транспортом, визначено право складення протоколу інспектором із безпеки на морському транспорті.

**Висновки.** У підсумку варто зазначити, що з метою своєчасних, повних та об'єктивних підготовки й розгляду справ про порушення правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом і підвищення рівня законності притягнення фізичних та юридичних осіб до адміністративної відповідальності за ці діяння, доцільно розробити й прийняти Інструкцію з оформлення матеріалів справ про адміністративні правопорушення, що посягають на безпеку перевезень пасажирів і вантажу морським транспортом, де має бути чітко визначено алгоритм дій посадових осіб Укрморрічінспекції щодо оформлення матеріалів справ про підвідомчі їм правопорушення та порядок застосування інших примусових дій, направлених на застосування заходів адміністративної відповідальності за ці діяння.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від 17 липня 2014 р. № 300 // Офіційний вісник України. – 2014. – № 63. – С. 295. – Ст. 1740.
2. Звіт про результати діяльності Укрморрічінспекції за 2012–2014 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sismit.gov.ua/povidomlennya-pro-oprylyudnennya-regulyatornykh-aktiv.aspx>.
3. Укрморрічінспекція підбила підсумки контрольно-наглядової діяльності у 2014 році – заборонено експлуатацію 14 маломірних суден та 66 баз стоянок, складено 543 протоколи про адміністративні правопорушення [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/news/19320.html>.
4. Циба Є.В. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / Є.В. Циба. – Запоріжжя, 2011. – 223 с.
5. Калініченко А.П. Адміністративно-правові засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 / А.П. Калініченко. – К, 2011. – 199 с.
6. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 р. № 8073-X // ВВР УРСР. – 1984. – № 51. – С. 1122.
7. Гусаров С.М. Адміністративно-юрисдикційна діяльність органів внутрішніх справ : дис. ... докт. юрид. наук : спец. 12.00.07 / С.М. Гусаров ; Інститут законодавства Верховної Ради України. – К., 2009. – 438 арк. + дод.
8. Миронюк Р.В. Адміністративно-деліктний процес: наукові підходи щодо визначення поняття та змісту / Р.В. Миронюк // Вісник Запорізького національного університету : збірник наукових праць. Серія «Юридичні науки». – 2012. – Ч. 1. – С. 226–230.