



УДК 351.813.2 (477)

## ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОЇ КВАЛІФІКАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

Пеховський А.Ю., аспірант  
Запорізький національний університет

У статті досліджено особливості адміністративно-правової кваліфікації порушень правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, наведено й обґрунтовано пропозиції щодо удосконалення матеріальних складів окремих із них.

**Ключові слова:** порушення правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, адміністративно-правова кваліфікація, об'єктивні та суб'єктивні ознаки правопорушення.

В статье исследованы особенности административно-правовой квалификации нарушений правил перевозки пассажиров и грузов морским транспортом, приведены и обоснованы предложения по совершенствованию материальных складов некоторых из них.

**Ключевые слова:** нарушение правил перевозки пассажиров и грузов морским транспортом, административно-правовая квалификация, объективные и субъективные признаки правонарушения.

Pehovskyi A.Yu. FEATURES OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL CLASSIFICATION OF VIOLATIONS OF TRANSPORTATION OF PASSENGERS AND GOODS BY SEA

In the article the features of administrative-legal qualification violations of passenger and freight transportation by sea, and are reasonable proposals for improving the material composition of some of them.

**Key words:** violation passengers and goods by sea, administrative and legal qualifications, objective and subjective elements of an offense.

**Актуальність теми статті.** Адміністративні правопорушення у сфері дотримання правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом є досить поширеними в адміністративно-деліктній сфері суспільних відносин, і пов'язано це, з одного боку, із суттєвим місцем морського транспорту в національній мережі переміщення товарно-матеріальних цінностей (більше 40% сировини, продукції, транспортних засобів і засобів виробництва імпортується в Україну та експортується з України морським транспортом), з іншого – низьким рівнем превентивної діяльності, пов'язаної з попередженням правопорушень, що вчиняються у сфері перевезення пасажирів і вантажів цим видом транспорту. Так, за офіційними даними Укрморречинспекції, органу, який відповідно до законодавства 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, 2014 року до адміністративної відповідальності за порушення перевезень пасажирів і вантажу морським транспортом було притягнуто 1020 юридичних осіб та 2087 фізичних осіб; 2015 року показники знизились до 675 юридичних осіб та 1239 фізичних осіб з причини анексії Криму та неможливості 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 [1]. Тільки 2015 року інспекторами з безпеки на морському транспорті складено 543 протоколи про адмі-

ністративні правопорушення на морському та річковому транспорті, видано 142 приписи та уповноваженими особами винесено 433 постанови про притягнення до адміністративної відповідальності [2].

Попри досить вагомні показники застосування заходів адміністративної відповідальності за вчинення цих правопорушень, значна частина їх залишається невиявленими (латентними), що зумовлено, зокрема, складнощами в їх нормативному визначенні та механізмі застосування заходів адміністративної відповідальності за їх вчинення. Окрім того, що існує потреба систематизації правопорушень у цій сфері та законодавчої деталізації складів таких правопорушень та ефективності адміністративних санкцій, проблемними є питання визначення підстав адміністративної відповідальності за правопорушення, що посягають на порядок і безпеку перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом.

**Виклад основних положень.** Найбільш поширеними видами правопорушень, що посягають на порядок і безпеку перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом є: 1) порушення правил із охорони порядку й безпеки руху на морському транспорті (ст. 114 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 і під час висадки їх з суден; проведення без належного дозволу водолазних робіт у портових водах, а також недотримання правил подачі сигналів під час цих робіт; пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку;

2) порушення правил користування засобами морського транспорту (ст. 115 КУпАП), що проявляється в пошкодженні внутрішнього обладнання суден, куріння у невстановлених місцях на суднах; 3) порушення правил реєстрації торговельних суден (ст. 116-3 КУпАП), а також неповідомлення або несвоєчасне повідомлення органу реєстрації судна про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню в установленому порядку до Державного судового реєстру України або Суднової книги України, протягом двох тижнів з 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 передача 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 поклажі понад установлені норми на морському транспорті (ст. 134 КУпАП); 9) безквитковий проїзд пасажирів, а так само провезення без квитка дитини віком від семи до шістнадцяти років на суднах водного транспорту (ст. 135 КУпАП); 10) виготовлення з метою збуту, збут або використання завідомо підоблених квитків водного транспорту та 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 та їх 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 [3].

Поверховий аналіз складів цих правопорушень дає можливість стверджувати про відсутність чіткої їх системи. Для усунення цієї прогалини нами було запропоновано

систематизувати адміністративні правопорушення у сфері перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом на такі групи: 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 суден [4, с. 211].

Однак на виконання завдань дослідження в межах статті доцільно виокремити особливості адміністративно-правової кваліфікації найбільш поширених порушень правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом і запропонувати окремі пропозиції щодо удосконалення матеріальних норм складів правопорушень у цій сфері, що матиме позитивний вплив на правозастосовну практику.

Найпоширенішим видом правопорушень, що посягають на безпеку перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, є порушення правил із охорони порядку й безпеки руху на морському транспорті (ст. 114 КУпАП).

Об'єктом цього правопорушення є суспільні відносини у сфері охорони порядку й безпеки руху на морському транспорті. До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні й постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежні від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту (ст. 24 Закону України «Про транспорт»). Для забезпечення безпеки мореплавства, відповідно до ст. 75 Кодексу торговельного мореплавства України, на морські порти покладається здійснення таких функцій: 1) забезпечення безпечно-го руху в портових водах, безпечної стоянки та обробки суден; 2) утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електрорадіонавігації, що перебувають у володінні порту; 3) утримання у справному стані засобів навігаційного устаткування на підхідних каналах і акваторії порту; 4) контроль і підтримання оголошених глибин; 5) визначення районів обов'язкового використання буксирів; 6) забезпечення виконання вимог чинного законодавства України щодо охорони навколишнього природного середовища; 7) надання допомоги потерпілим; 8) вжиття ефективних заходів для прийняття із суден забруднених і стічних вод (для нафтоперевантажувальних портів також вод, що містять нафту), сміття та інших речовин, шкідливих для навколишнього природного середовища і здоров'я людини, а також зменшення обсягів утворення та для знешкодження, переробки, безпечного складування або захоронення виробничих, побутових та інших відходів [5].

Об'єктивна сторона правопорушення, передбаченого ст. 114 КУпАП, полягає: по-пер-



ше, у 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 і під час висадки їх із суден; по-друге, у проведенні без належного дозволу водолазних робіт у портових водах, а також недотримання правил подачі сигналів під час цих робіт; по-третє, у пошкодженні споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку.

Варто зазначити, що диспозиція цієї та інших норм, які встановлюють адміністративну відповідальність за правопорушення, що посягають на безпеку перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом має відсильний характер, оскільки правила безпеки перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом урегульовані різними нормами, зокрема: 1) Кодексом торговельного мореплавства України (далі – КТМУ) від 23 травня 1995 року № 176/95, який регулює відносини, що виникають з торговельного мореплавства, тобто діяльності, пов'язаної з використанням суден для перевезення вантажів і пасажирів [5]; 2) Законом України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року № 4709-VI [6], яким у ст. 14 визначено, що «безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до законодавства і правил, визначених обов'язковими постановами по порту»; 3) Порядком оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженням Наказом Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року № 430 [7], у якому унормовано процедури з оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден із морського порту та оформлення виходу суден із морського порту; 4) Правилами надання послуг у морських портах України, затвердженими Наказом Міністерства інфраструктури України від 5 червня 2013 року № 348 [8], які регулюють відносини, пов'язані з наданням послуг у морських портах та на підходах до них із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування суден, пасажирів і транспортних засобів, а також з наданням інших послуг, що звичайно надаються в морських портах у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України відповідно до статті 19 Закону України «Про морські порти України», та встановлюють вимоги до виконання технологічних процесів з урахуванням особливостей роботи в морських портах.

Водночас варто зауважити, що, попри стабільний розвиток галузі морських перевезень, в Україні відсутні єдині правила перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, у яких були б систематизовані та чітко перераховані діяння, які кваліфікувались як їх порушення, що спростило б кваліфікацію адміністративних правопорушень у цій сфері та підвищило б безпеку морських перевезень.

Тому вважаємо за доцільне Міністерству інфраструктури України розробити та затвердити Правила перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом на кшталт Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджених Наказом від 30 листопада 2012 року № 735 [9].

Суб'єктивна сторона правопорушення, передбаченого ст. 114 КУпАП, характеризується виною у формі умислу або необережності. При цьому варто відзначити, що умисна форма вини є характерною лише відносно окремих дій, зокрема, проведення без належного дозволу водолазних робіт у портових водах та пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку.

Окремо варто звернути увагу на суб'єктів цього правопорушення. Ними є як фізичні осудні особи – громадяни, які є пасажирами суден у випадку знову ж таки проведення без належного дозволу водолазних робіт у портових водах та пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку, так і посадові особи, які відповідальні за дотримання безпеки перевезень пасажирів і вантажу. У зв'язку з цим, на нашу думку, недоречно встановлювати відповідальність за порушення 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, в путі слідування і під час висадки їх із суден відносно фізичних осіб загальної правосуб'єктності, таку відповідальність мають нести виключно посадові особи, і ця відповідальність має бути посилена.

Окремо варто звернути увагу на необхідності відмежування адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом. Так, статтею 276 Кримінального кодексу України (далі – КК України) встановлено відповідальність посадових осіб, зокрема, за порушення правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків [10]. Тобто чітко визначено суб'єкт відповідальності – працівник транспорту (особа, яка перебуває на відповідній посаді, визначеній штатом суб'єкта, який надає послуги з перевезення пасажирів і вантажу водним транспортом), а також встановлено обов'язкові для настання кримінальної відповідальності ознаки об'єктивної сторони кримінального правопорушення – наслідку у вигляді створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків, під якими варто розуміти наслідки у вигляді створення небезпеки для життя або здоров'я людей або настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 276), тобто такі зміни в навколишньому світі, насамперед в технічному стані транспортних засобів та інших об'єктів транспортної інфраструктури, в обстановці руху (взаємному розташуванні транспортних засобів), у стані, у якому перебувають особи, що керують транспортними засобами, за яких створюється високий ступінь ймовірності заподіян-



ня реальної шкоди – настання воднотранспортних аварій чи катастроф [11, с. 457]. Тобто порушення має бути таким, внаслідок якого може статися загибель людей або настати інші тяжкі наслідки (тяжкі тілесні ушкодження, велика матеріальна шкода, перерва у роботі транспорту). Відмітимо, що для настання кримінальної відповідальності за ч. 1 ст. 276 КК України достатньою є наявність обставин, створених суб'єктом кримінальної відповідальності, за яких наступила реальна небезпека для життя або здоров'я людей або могли настати інші тяжкі наслідки. У випадку ж їх настання діяння будуть кваліфіковані за іншими частинами цієї статті: за ч. 2 ст. 276 – у випадку завдання потерпілому середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень, чи великої матеріальної шкоди, а за ч. 3 ст. 276 – якщо вони спричинили загибель людей, за умови вчинення цих діянь з необережності, а в іншому випадку, тобто за умисної форми вини, мають кваліфікуватися за сукупністю з більш тяжкими злочинами.

Таким чином, треба засвідчити, що існує складність у кваліфікації кримінальних та адміністративних правопорушень, що посягають на порядок і безпеку перевезення пасажирів і вантажів водним (у тому числі морським) транспортом. Вихід уявляється в необхідності диференціації юридичної відповідальності за ці діяння, відмінними ознаками якої мають стати наслідки порушення та форма вини.

За прикладом кримінального законодавства, доцільним є урівняння адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки перевезення вантажу та пасажирів водним, повітряним та залізничним транспортом, оскільки: по-перше, рівень небезпеки для життя, здоров'я громадян і пошкодження або втрати вантажу у випадку порушення безпеки експлуатації цих видів транспорту є відносно однаковим; по-друге, правила безпеки перевезення в них мають типовий характер, розробляються та затверджуються одним відомством, що відповідає за безпеку перевезень – Міністерством інфраструктури України.

Таким чином, з огляду на зазначене з метою встановлення диференціації юридичної відповідальності за порушення правил безпеки перевезення пасажирів і вантажу водним, повітряним та залізничним транспортом та спрощення правозастосовної практики доцільно викласти статтю 114 КУпАП замість наявної в новій редакції: «Стаття 114. Порушення правил безпеки перевезення пасажирів і вантажу водним, повітряним та залізничним транспортом.

Порушення перевізником правил безпеки перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, що не створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких на-

слідків, тягне за собою накладення штрафу в розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Пошкодження водного, повітряного та залізничного транспорту, транспортних магістралей, що створило порушення правил безпеки перевезення пасажирів і вантажу, якщо це не створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, тягне за собою накладення штрафу в розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян».

У підсумку варто зазначити, що нами запропоновано лише окремі пропозиції щодо удосконалення матеріальних норм складів правопорушень у цій сфері, тоді як повне їх оновлення та узгодження принаймні з нормами КК України матиме позитивний вплив на правозастосовну практику.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Звіт про результати діяльності Укрморрічінспекції за 2014–2015 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://sismit.gov.ua/povidomlennya-pro-oprylyudnennya-reghulyatomykh-aktiv.aspx>.
2. Укрморрічінспекція підбила підсумки контрольно-наглядової діяльності у 2015 році – заборонено експлуатацію 14 маломірних суден та 66 баз стоянок, складено 543 протоколи про адміністративні правопорушення // Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/news/19320.html>.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-X // ВВР УРСР. – 1984. – № 51. – С. 1122.
4. Пеховський А.Ю. Особливості застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом / А.Ю. Пеховський // Порівняльно-аналітичне право: електронне наукове фахове видання. – № 5. – 2015. – С. 209–212. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.pap.in.ua/5\\_2015/62.pdf](http://www.pap.in.ua/5_2015/62.pdf).
5. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349.
6. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 7. – Ст. 65.
7. Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту : Наказ Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 р. № 430 // Офіційний вісник України. – 2013. – № 76. – С. 576.
8. Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України : Наказ Міністерства інфраструктури України від 5 червня 2013 р. № 348 // Офіційний вісник України. – 2013. – № 65. – С. 21.
9. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу : Наказ Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 р. № 735 // Офіційний вісник України. – 2013. – № 4. – С. 303.
10. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25–26. – Ст. 131.
11. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. – 7-ме вид., переробл. та допов. – К. : Юридична думка, 2010. – 1288 с.