

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.67.38>  
УДК 347.79

## ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

**Кукшинова О.О.,**  
*завідувач кафедри КАП*  
*кандидат юридичних наук,*  
*доцент кафедри морського права*  
*Одеського національного морського університету*

**Черниш Ю.І.,**  
*магістр Навчально-наукового*  
*морського гуманітарного інституту*  
*Одеського національного морського університету*

**Кукшинова О. О., Черниш Ю. І. Особливості адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті.**

У статті розглядаються особливості адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті. Звертається увага на те, що проблема дослідження адміністративної відповідальності на морському транспорті недостатньо представлена у наукових працях. Розробки вчених присвячені переважно дослідженню інституту адміністративної відповідальності в цілому та окремих сфер суспільства, але меншою мірою торкаються адміністративної відповідальності на морському транспорті.

Досліджено підстави адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті, на підставі чого звертається увага, що для настання адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті необхідна наявність трьох підстав: нормативної, фактичної та процесуальної. Так, нормативною підставою адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті є система адміністративно-правових норм, за допомогою яких закріплені: склади адміністративних правопорушень на морському транспорті, його види та розміри адміністративних стягнень; коло суб'єктів (органів та посадових осіб), що уповноважені складати протоколи про адміністративні правопорушення на морському транспорті та розглядати справи про адміністративні правопорушення на морському транспорті; процесуальне оформлення притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушення на морському транспорті. Фактичною підставою адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті, що дозволяє притягнути певну особу до відповідальності, є вчинення адміністративного правопорушення у цій галузі. Процесуальною підставою адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті є наявність постанови у справі про адміністративне правопорушення чи прирівняного до неї документу компетентного органу державної влади чи його посадової особи про визнання особи винною у вчиненні адміністративного правопорушення та накладення адміністративного стягнення.

Проведене дослідження дозволило зробити висновок, що адміністративна відповідальність за правопорушення на морському транспорті – це різновид правової відповідальності, специфічна форма негативного реагування з боку держави в особі її компетентних органів на вчинення правопорушень на морському транспорті, згідно з якою особи, що скоїли ці правопорушення, повинні понести адміністративні стягнення у встановлених законом формах і порядку.

**Ключові слова:** правопорушення на морському транспорті, підстави адміністративної відповідальності, морський транспорт.

Kukshinova O. O., Chernysh Y. I. Peculiarities of administrative responsibility for offenses on sea transport.

The article considers the peculiarities of administrative liability for offenses on sea transport. Attention is drawn to the fact that the problem of research of administrative liability on maritime transport is not sufficiently presented

in scientific papers. The research of scientists is mainly devoted to the research of the Institute of Administrative Responsibility in general and certain spheres of society, but less to administrative responsibility on maritime transport.

The grounds of administrative liability for offences on maritime transport are investigated, on the basis of which attention is drawn, that for the onset of administrative liability for offenses on sea transport it is necessary to have three grounds: normative, actual and procedural. Thus, the normative basis for administrative responsibility for offenses in maritime transport is the system of administrative and legal norms, through which the following are fixed: the composition of administrative offenses on sea transport, its types and sizes of administrative charges; the circle of subjects (bodies and officials) authorized to draw up protocols on administrative offences on maritime transport and to consider cases of administrative offenses on sea transport; procedural registration of bringing to administrative responsibility for committing an offense on sea transport. The actual basis for administrative liability for offenses on maritime transport, which allows to bring a certain person to responsibility, is the commission of an administrative offense in this field. The procedural basis for administrative liability for offenses on maritime transport is the presence of a resolution in the case on an administrative offense or a document equal to it by a competent public authority or its official on the recognition of a person guilty of an administrative offense and the imposition of administrative enforcement.

The study made it possible to conclude that administrative liability for offenses on maritime transport is a kind of legal responsibility, a specific form of negative response by the state in the person of its competent authorities to commit offenses on sea transport, according to which the persons who committed these offenses must incur administrative charges in the forms and order established by the law.

**Keywords:** offenses on sea transport, grounds of administrative responsibility, sea transport.

**Постановка проблеми.** Адміністративні правопорушення на морському транспорті є досить поширеним видом адміністративних правопорушень, і пов'язано це, з одного боку, із вагомим місцем морського транспорту в національній мережі переміщення товарно-матеріальних цінностей (більше 40 % сировини, продукції, транспортних засобів та засобів виробництва імпортується в Україну та експортується з України морським транспортом), з іншого – низьким рівнем відповідної превентивної діяльності.

Адміністративну відповідальність на морському транспорті встановлено главою 10 Кодексу України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. [1] (далі – КУпАП) «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку», однак, існує проблема систематизації норм, які встановлюють адміністративну відповідальність за правопорушення на морському транспорті, законодавчій деталізації складів таких правопорушень, підвищенні ефективності адміністративних санкцій та встановленні чітких критеріїв відмінності їх від кримінальних правопорушень. Сьогодні є потреба у регулюванні узгодженні дій посадових осіб Державної служби морського і річкового транспорту (далі – Морська адміністрація) щодо порядку їх взаємодії з правоохоронними органами в місцях знаходження морських суден та ін.

**Стан опрацювання.** Необхідно зазначити, що питання адміністративної відповідальності протягом тривалого часу були предметом значної уваги науковців. Відповідній тематиці присвятили роботи такі вчені, як В.Б. Авер'янов, О.Ф. Андрійко, Д.М. Бахрах, Ю.П. Битяк, В.М. Бесчастний, Р.А. Калюжний, Д.П. Калайнов, М.В. Коваль, В.К. Колпаков, А.О. Селіванов, Х.П. Ярмак та інші. Проте питання адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті у працях зазначених фахівців не розглядалися.

**Метою** статті є дослідження особливостей адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті.

**Виклад основного матеріалу.** Проблема дослідження адміністративної відповідальності на морському транспорті недостатньо представлена у наукових працях. Розробки вчених присвячені переважно дослідженню інституту адміністративної відповідальності в цілому та окремих сфер суспільства, але меншою мірою торкаються адміністративної відповідальності на морському транспорті. Перш ніж визначити поняття адміністративної відповідальності на морському транспорті, необхідно розглянути поняття адміністративної відповідальності взагалі.

Слід зазначити, що чинне законодавство не дає визначення поняття адміністративної відповідальності, окрім того, по-різному воно тлумачиться і в теорії адміністративного права. Існує два різновиди визначення адміністративної відповідальності: через об'єктивний та суб'єктивний підходи. Перший обумовлений відповідною негативною реакцією держави на протиправні прояви через встановлення окремих заборон, відповідних правил тощо й адекватних санкцій (заходів покарання) щодо порушників цих правил. В основі суб'єктивного підходу лежить особистий обов'язок порушника відповісти перед компетентними державними органами (їх службовими особами) за своє протиправне діяння і понести покарання згідно з встановленим законом порядком.

Поєднавши ці два підходи, С. Гончарук визначає адміністративну відповідальність як різновид правової відповідальності, що є специфічною формою негативного реагування держави в особі її компетентних органів на відповідну категорію протиправних проявів (передусім адміністративних проступків). Особи, що скоїли ці правопорушення, повинні дати відповідь перед уповноважним державним органом за свої неправомірні дії і зазнати за це адміністративних стягнень в установлених законом формах і порядку [2, с. 19].

Л. Коваль розглядає адміністративну відповідальність у контексті з іншими видами відповідальності, бо синтезуючим началом вважає необхідність відповідати за власні дії, протиправні вчинки, брати на себе вину за наслідки. Вчений зазначає, що адміністративна відповідальність - це репресивний вид відповідальності, де покарання має характер особистого понесення кари, а вольовий вплив спрямовується на свідомість правопорушника з метою певного психічного виховання та стимулювання мотивів, які мають схилити до поведінки, що узгоджується з правовими приписами. Тільки особиста (персональна) відповідальність за адміністративні правопорушення здатна здійснювати такі функції покарання, як осуд, залякування, попередження, виправлення, перевиховання особи. Встановлення особистої вини, форм її виявлення є основною умовою (суб'єктивною підставою) застосування відповідальності, покарання [3, с. 132].

На думку Д. Овсянко, адміністративна відповідальність - це застосування державними органами, посадовими особами та представниками влади встановлених державою заходів адміністративного покарання до громадян, а у певних випадках - і до організацій за порушення законності та державної дисципліни [4, с. 129].

В.К. Колпаков пропонує таку дефініцію адміністративної відповідальності: «адміністративна відповідальність - це засіб захисту суспільних відносин шляхом виконання суб'єктом проступку примусово застосованих до нього заходів впливу за процедурою, передбаченою КУпАП» [5, с. 88].

А.Т. Комзюк визначає адміністративну відповідальність як застосування до осіб, які вчинили адміністративні проступки, адміністративних стягнень, що тягнуть для цих осіб обтяжливі наслідки майнового, морального, особистого чи іншого характеру і накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і у порядку, встановлених нормами адміністративного права [6, с. 7].

Аналіз теоретичних положень щодо сутності адміністративної відповідальності дає можливість говорити про такі підстави адміністративної відповідальності взагалі, в тому числі за правопорушення на морському транспорті: 1) нормативну, тобто систему норм, які її регулюють; 2) фактичну, тобто діяння конкретного суб'єкта, що порушують правові приписи (адміністративне правопорушення); 3) процесуальну, тобто акт компетентного суб'єкта про накладення конкретного стягнення за конкретне адміністративне правопорушення.

Так, нормативною підставою адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті є система адміністративно-правових норм, за допомогою яких закріплені: 1) склади адміністративних правопорушень на морському транспорті, його види та розміри адміністративних стягнень; 2) коло суб'єктів (органів та посадових осіб), що уповноважені складати протоколи про адміністративні правопорушення на морському транспорті та розглядати справи про адміністративні правопорушення на морському транспорті; 3) процесуальне оформлення притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушення на морському транспорті [7, с. 41].

Основним нормативно-правовим актом, який передбачає адміністративну відповідальність за вчинення правопорушень на морському транспорті є КУпАП, що містить перелік складів адміністративних проступків, які посягають на безпеку на морському транспорті, однак, необхідно констатувати той факт, що в КУпАП окремо не виділено групу складів адміністративних правопорушень на морському транспорті. Склади адміністративних правопорушень на морському транспорті, за які особа може бути притягнута до адміністративної відповідальності, закріплені в главі 10 КУпАП «Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку», в якій міститься біля 30 складів правопорушень на морському транспорті. У сфері, що розглядаємо, адміністративну відповідальність передбачено за: порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті (ст. 114); порушення правил користування засобами морського транспорту (ст. 115); порушення правил реєстрації торговельних суден (ст. 116<sup>3</sup>); порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому і повітряному транспорті (ст. 120); допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом (ст. 129); керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (ст. 130); порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті (ст. 133); провезення ручної кладі понад установлені норми і неоплаченого багажу (ст. 134); порушення правил, спрямованих на

забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті (ст. 136); невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту (ст. 188<sup>15</sup>).

Окрім КУпАП, до нормативних підстав адміністративної відповідальності в досліджуваній сфері можна віднести Закони України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. [8], «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р. [9], Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. [10] (далі – КТМ України) та інші.

Фактичною підставою адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті, що дозволяє притягнути певну особу до відповідальності, є вчинення адміністративного правопорушення у цій галузі. Відповідно до ст. 9 КУпАП адміністративним правопорушенням (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність.

Таким чином, можливо зробити висновок, що під адміністративним правопорушенням на морському транспорті слід розуміти суспільно небезпечне, протиправне, винне діяння, що посягає на встановлені порядок і безпеку руху на морському транспорті, правила користування засобами морського транспорту, правила випуску судна в плавання або допуску до керування судном осіб, які не мають відповідного документа, порушення правил реєстрації торговельних суден, перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом за яку законом передбачено адміністративну відповідальність.

Процесуальною підставою адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті є наявність постанови у справі про адміністративне правопорушення чи прирівняного до неї документу компетентного органу державної влади чи його посадової особи про визнання особи винною у вчиненні адміністративного правопорушення та накладення адміністративного стягнення.

Узагальнюючи проведене дослідження підстав адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті, можна зазначити, що для настання адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті необхідна наявність трьох підстав: нормативної, фактичної та процесуальної.

Адміністративній відповідальності за правопорушення на морському транспорті притаманні такі властивості:

- вона має офіційний, державно-владний характер;
- протоколи про адміністративні правопорушення мають право складати уповноважені особи та інспектори з безпеки на морському та річковому транспорті;
- розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право органи морського та річкового транспорту, капітан морського порту або капітан судна;
- відсутність службового підпорядкування між суб'єктами застосування;
- примусовий характер застосування.

Таким чином, проведене дослідження дозволило зробити висновок, що адміністративна відповідальність за правопорушення на морському транспорті – це різновид правової відповідальності, специфічна форма негативного реагування з боку держави в особі її компетентних органів на вчинення правопорушень на морському транспорті, згідно з якою особи, що скоїли ці правопорушення, повинні понести адміністративні стягнення у встановлених законом формах і порядку.

Поверховий аналіз складів правопорушень на морському транспорті дає можливість стверджувати про відсутність чіткої їх системи. Для усунення цієї прогалини, повністю погоджуємось з А.Ю. Пеховським який пропонує систематизувати правопорушення на морському транспорті на такі групи: правопорушення, що посягають на безпеку перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом; правопорушення, що посягають на нормальну діяльність морського транспорту та його інфраструктуру; порушення правил поведінки пасажирів морських суден [11, с. 211; 12, с. 148].

По-перше, доцільно було б об'єднати в межах окремої статті правопорушення, пов'язані з завданням матеріальної шкоди об'єктам морського транспорту, це наприклад, ст. 114 – пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку; ст. 115 – пошкодження внутрішнього обладнання суден; ч. 1, 2 ст. 136 – порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на морському транспорті. По-друге, об'єднати в одній статті види адміністративних правопорушень, пов'язаних з порушенням пасажирами правил поведінки на морському транспорті в процесі його експлуатації, до яких варто включити: ст. 115 – порушення правил користування засобами морського транспорту; ст. 120 – порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому і повітряному транспорті. При цьому, правила поведінки на морському транспорті мають бути чітко прописані й доведені до відома пасажирів які знаходяться на морському судні.

Крім того, 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: правопорушення, що посягають на безпеку перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом; порушення, що посягають на нормальну діяльність морського транспорту та його інфраструктуру; порушення правил поведінки пасажирів морських суден.

Найпоширенішим видом правопорушень, що посягають на безпеку перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, є порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті (ст. 114). Об'єктом цього правопорушення є суспільні відносини у сфері охорони порядку й безпеки руху на морському транспорті. 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, що спростило б кваліфікацію адміністративних правопорушень у цій сфері та підвищило б безпеку морських перевезень. Тому, вважаємо за доцільне, розробити та затвердити Правила перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом, як це зроблено на повітряному, автомобільному та залізничному транспорті.

Об'єктом правопорушень, передбачених ст. 134 КУпАП «Провезення ручної кладі понад установлені норми і неоплаченого багажу» є суспільні відносини у сфері транспорту, якою встановлено адміністративну відповідальність за провезення ручної кладі понад установлені норми на залізничному, морському і річковому транспорті. Ручна поклажа - це предмети або речі, які перевозяться разом з пасажиром. Відомчими нормативними актами встановлено певні норми щодо ваги та габаритів такої поклажі. Однак, слід констатувати той факт, що на відміну від залізничного, повітряного та автомобільного транспорту де встановлено вимоги до ручної кладі, відносно морського транспорту – на даний час немає жодного нормативно-правового акту який б встановлював вимоги до провезення ручної кладі на морському транспорті, тим більш немає статистичних даних відносно кількості притягнутих осіб до відповідальності за порушення правил перевезення ручної кладі на морському транспорті. Крім того, слід зазначити що за порушення ч. 1 ст. 134 КУпАП передбачено накладення штрафу від 0,5 до одного неоподаткованого мінімуму доходів громадян (від 8 грн. 50 коп. до 17 грн.). Тому, на нашу думку необхідно ст. 134 виключити із КУпАП в зв'язку з її неефективністю.

Аналіз гл. 10 КУпАП дозволяє зробити висновок, що за вчинення адміністративних правопорушень на морському транспорті можуть бути застосовані наступні види адміністративних стягнень – попередження, штраф, позбавлення права керування судном, маломірним судном, всіма видами плаваючих засобів, громадські роботи або адміністративний арешт. При цьому слід зазначити, що відповідно до розділу 1 Наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті» за вчинення адміністративного правопорушення органи морського і річкового транспорту можуть застосовувати такі адміністративні стягнення: попередження; штраф; позбавлення права керування судном, маломірним судном, всіма видами плаваючих засобів, однак, ст. 130 КУпАП передбачено за керування річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх 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 річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами, 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 накладення штрафу в розмірі однієї тисячі неоподаткованих мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, або адміністративний арешт на строк десять діб, з позбавленням права керування всіма видами плаваючих засобів на строк від одного до трьох років. Тому, на нашу думку, необхідно узгодити ці нормативно-правові акти, шляхом внесення відповідних доповнень до Наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті».

**Висновки.** Сьогодні проблемним є питання щодо ефективності санкцій за вчинення правопорушень на морському транспорті. Так, у більшості випадків за їх вчинення застосовуються незначні суми штрафів – від одного до десяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян, що, по-перше, не співвідноситься зі ступенем суспільної шкоди, яка завдається або може бути завдана такими діями; 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 карається штрафом від одного до трьох неоподаткованих

мінімумів доходів громадян, тоді як пошкодження повітряних суден і їхнього устаткування тягне за собою накладення штрафу від п'ятдесяти до чотирьохсот неоподаткованих мінімумів доходів громадян. Тому, на нашу думку, за вчинення зазначених діянь, штрафи повинні бути збільшені, як це зроблено на авіаційному та автомобільному транспорті.

### Список використаних джерел:

1. Кодекс про адміністративні правопорушення: Закон УССР від 07.12.1984 р. №8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.
2. Гончарук С.Т. Адміністративна відповідальність за законодавством України. Київ: Генеза, 1995. 78 с.
3. Коваль Л.В. Відповідальність за адміністративні правопорушення. Київ: Вища шк., 1975. 159 с.
4. Овсянко Д.М. Административное право: учеб. пособие под ред. Г.А. Туманова. - Москва: Юристъ, 1997. 448 с.
5. Колпаков В. Кодекс України про адміністративні правопорушення: пошук нової парадигми. *Право України*. 2004. № 7. С. 85-89.
6. Адміністративна відповідальність в Україні: навч. посіб. / Комзюк А.Т., Гуменюк В.А., Джагупов Г.В. та ін.; за заг. ред. А.Т. Комзюка. 3-е вид., доопр. Харків: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2007. 80 с.
7. Кукшинова О.О., Біла В.Г. Підстави адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2017. №44. Т. 2. С. 40-43.
8. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. №232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
9. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. №4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.
10. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. №176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
11. Пеховський А.Ю. Особливості застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом. *Порівняльно-аналітичне право: електронне наукове фахове видання*. 2015. №5. С. 209-215.
12. Пеховський А.Ю. Особливості адміністративно-правової кваліфікації порушень правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2016. Вип. 6. Т. 2. С. 146-149.