

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

АГАКАРЯН РУСТАМ САШОВИЧ

УДК 342.922:343.346

ДИСЕРТАЦІЯ

**АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПРОСТУПКИ НА
ТРАНСПОРТІ: ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА**

081 – Право

подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело
_____ / Агакарян Р.С. /

Науковий керівник
БІЛА-ТІУНОВА Любов Романівна
доктор юридичних наук, професор

Одеса – 2023

АНОТАЦІЯ

Агакарян Р.С. Адміністративна відповідальність за проступки на транспорті: теоретико-правова характеристика. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – Право. – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2023.

Дисертація є першим у адміністративній науці монографічним дослідженням адміністративної відповідальності за проступки на транспорті в частині визначення її теорії, нормативно-правового регулювання та практики.

У науковому дослідженні здійснено комплексний аналіз стану наукової думки щодо визначення адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, визначено її сутність та ознаки. Встановлено, що методологія наукового пізнання притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті базуються на наявних доктринальних напрацюваннях щодо: 1) адміністративної відповідальності; 2) впорядкування суспільних відносин на транспорті; 3) притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті;

Уперше виокремлено спеціальні ознаки, що характеризують адміністративну відповідальність за проступки на транспорті: можливість настання виключно за проступки, що вчиняються в межах правовідносин на транспорті; можливість здійснення специфікації підстав притягнення до адміністративної відповідальності; наявність особливостей кваліфікації адміністративних проступків на транспорті; спільність для цих проступків родового об'єкта та можливість їх групування за видовою ознакою транспорту; переважна більшість спеціального суб'єкта – водія транспортного засобу або пасажир; специфікація окремих елементів провадження у справах про притягнення до адміністративної відповідальності з акцентуванням уваги на: суб'єктах, що уповноважені розслідувати справи про вчинення адміністративних проступків та приймати рішення по цих справах; доказах, що можуть бути використані; строках проведення адміністративного розслідування; можливість застосування стягнення у вигляді позбавлення права

керувати транспортним засобом; можливість урахування певного типу обтяжуючих та пом'якшуючих обставин при накладенні адміністративних стягнень за адміністративні проступки на транспорті.

Обґрунтовано тезу щодо слушності використання терміну «проступки на транспорті», замість терміну «правопорушення на транспорті». Нормативно-правове регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті визначено як сукупність створених уповноваженими суб'єктами нормативно-правових актів, що мають загальнообов'язкове значення при забезпеченні дотримання правових норм, що регулюють експлуатацію та функціонування транспорту засобами адміністративно-деліктного права.

Сформульовано визначення понять: «адміністративна відповідальність за проступки на транспорті» як відображення статичної та динамічної соціально-правового явища, що відображає негативну реакцію держави на порушення норм права, якими врегульовано правовідносини на транспорті, що формально має вираження у можливості застосування заходів адміністративно-деліктного характеру; «кваліфікація адміністративних проступків на транспорті» як встановлення і процесуальне закріплення точної відповідності ознак, вчинених особою протиправних дій або бездіяльності до ознак складу проступків, на транспорті, яких передбачено нормами адміністративно-деліктного законодавства; «підвідомчість справ про адміністративні проступки на транспорті» як встановлення суб'єктів, у яких компетенція нормативно охоплює повноваження щодо фіксації вчинення адміністративних проступків на транспорті, застосування заходів забезпечення провадження у цій категорії справ, а також розгляду справи по суті із прийняттям рішень про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Розвинуто наукові уявлення щодо виокремлення підстав притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, де: нормативною підставою буде законодавство, що регулює експлуатацію транспорту, фактичною підставою – вчинення адміністративного проступку, передбаченого положеннями Глави 10 КУпАП, а процесуальною – акт спеціально

уповноважених суб'єктів, що розглядають справи про адміністративні проступки на транспорті.

Набули подальшого розвитку положення щодо спрямування норм КУпАП на охорону правовідносин на транспорті загального характеру (незалежно від виду транспорту) та профільного характеру (стосуються правовідносин на залізничному, морському, внутрішньому водному, автомобільному, авіаційному, трубопровідному транспорті та міському електротранспорті).

У ході здійснення кваліфікації проступків на залізничному транспорті встановлено, що склади адміністративних проступків характеризуються однотипністю обов'язкових суб'єктивних та об'єктивних ознак, а саме: тлумачення залізничного транспорту є доцільним у вузькому розумінні як залізничні шляхи сполучення та рухомий залізничний транспорт загального користування; визначення суспільних відносин у сфері функціонування залізничного транспорту, безпеки та пожежної безпеки на залізничному транспорті, зв'язку на залізничному транспорті як безпосереднього об'єкта адміністративних проступків; вираження об'єктивної сторони переважно у формі активної, свідомої та вольової дії; переважна можливість визначення суб'єктом проступку цієї групи осіб, що є пасажирами залізничного транспорту, тощо. Виявлено специфічні характеристики адміністративної відповідальності на залізничному транспорті, що впливають із судової практики в означеній сфері.

Аргументовано доцільність позначення морського та внутрішнього річкового транспорту поняттям «водний транспорт» для цілей доктринального опрацювання адміністративно-деліктного забезпечення правомірної поведінки на морському та внутрішньому водному транспорті. При цьому, у випадку законодавчого впорядкування притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на морському та внутрішньому річковому транспорті слід використовувати конкретні назви виду транспорту для усунення двозначності трактування положень Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Удосконалено підхід щодо визначення як спеціального суб'єкта окремих адміністративних проступків на автомобільному транспорті: водія автомобільного транспорту; власника (співвласника) транспортного засобу; особи, яка вчинила адміністративний проступок та яка не є власником (співвласником), але транспортний засіб знаходився в її володінні чи користуванні; особи, яка є фізичною особою або керівником юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, або особи, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи; належного користувача транспортного засобу; особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України; положення щодо детермінації адміністративних стягнень, які можуть накладатися за проступки на транспорті.

Підвідомчість справ про адміністративні проступки на транспорті визначено як діяльність з встановлення суб'єктів, у яких компетенція нормативно охоплює повноваження щодо фіксації вчинення адміністративних проступків на транспорті, застосування заходів забезпечення провадження у цій категорії справ, а також розгляду справи по суті із прийняттям рішень про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Виокремлено особливості провадження у справах про адміністративні проступки на транспорті: 1) підставою порушення адміністративної справи є вчинення адміністративного проступку на транспорті; 2) може реалізовуватись як у судовому, так і адміністративному порядку; 3) може бути спрощеним (у випадку виявлення адміністративних проступків, що зафіксовані в автоматичному режимі) та загальним (з виділенням розрізнених стадій провадження); 4) відображає процесуальний зміст суспільних відносин, яких пов'язано з охороною прав і свобод громадян України, прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, встановленого правопорядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного і неухильного додержання Конституції України і законів України, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством; 5) матиме встановлену структуру, яку відображено у сукупності процесуальних

дій, що послідовно здійснюються відповідно до норм адміністративно-деліктного права; 6) матиме наслідком застосування санкцій, яких передбачено КУпАП з урахуванням особливостей, яких передбачено законодавством про транспорт. Аргументовано доцільність уніфікації термінології у чинному адміністративно-деліктному законодавстві та використання єдиного поняття «уповноважені особи Національна поліції».

Проаналізовано адміністративні стягнення, яких може бути застосовано за вчинення адміністративних проступків на транспорті: попередження; штраф; конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного проступку; позбавлення права керувати транспортним засобом. Охарактеризовано специфіку їх накладення у межах судового порядку в залежності від вчинення проступків на: залізничному, авіаційному, водному та автомобільному транспорті.

Запропоновано внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення в частині притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті. У дисертації сформульовано й інші доктринально підкріплені пропозиції стосовно вдосконалення актів адміністративного деліктного законодавства, якими врегульовано притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Ключові слова: правове регулювання, міжнародні стандарти, юридична відповідальність, адміністративна відповідальність, адміністративний проступок, транспорт, транспортна система, склад юридичного проступку, органи поліції, митні органи, провадження, спеціальний суб'єкт, посадові особи, службові обов'язки, адміністративні стягнення.

SUMMARY

Agakarian R.S. Administrative responsibility for misdemeanors in transport: theoretical and legal characteristics. Qualifying scientific work on the rights of the manuscript. Dissertation submitted for the scientific degree of Doctor of Philosophy in specialty 081 – Law. – National University “Odesa Law Academy”, Odesa, 2023.

The dissertation is the first in administrative science monographic research of administrative responsibility for misdemeanors in transport in terms of defining its theory, regulatory and legal regulation and practice.

In the scientific study, a comprehensive analysis of the state of scientific opinion regarding the definition of administrative responsibility for misdemeanors in transport was carried out, its essence and signs were determined. It has been established that the methodology of scientific knowledge of administrative liability for misdemeanors in transport is based on existing doctrinal developments regarding: 1) administrative liability; 2) regulation of social relations in transport; 3) bringing to administrative responsibility for misdemeanors in transport;

For the first time, special features characterizing administrative responsibility for misdemeanors in transport have been singled out: the possibility of prosecution exclusively for misdemeanors committed within the framework of legal relations in transport; the possibility of specifying the grounds for administrative liability; the presence of peculiarities of the qualification of administrative offenses in transport; the commonality of these misdemeanors of the generic object and the possibility of their grouping by type of transport; the vast majority of the special subject is the driver of the vehicle or the passenger; specification of individual elements of proceedings in cases of bringing to administrative responsibility with an emphasis on: entities authorized to investigate cases of administrative offenses and make decisions on these cases; evidence that can be used; during the administrative investigation period; possibility of penalty in the form of deprivation of the right to drive a vehicle; the possibility of taking into account certain types of aggravating and mitigating circumstances when imposing administrative fines for administrative offenses in transport.

The thesis regarding the correctness of using the term "misdemeanors in transport" instead of the term "offences in transport" is substantiated. The legal regulation of administrative responsibility for misdemeanors in transport is defined as a set of legal acts created by authorized subjects, which are of general obligation in ensuring compliance with legal norms regulating the operation and functioning of transport by means of administrative and tort law.

The definition of the concepts: "administrative responsibility for misdemeanors in transport" is formulated as a reflection of the statics and dynamics of a socio-legal phenomenon, which reflects the negative reaction of the state to the violation of legal norms that regulate legal relations in transport, which is formally expressed in the possibility of applying measures of an administrative-delict nature ; "qualification of administrative misdemeanors in transport" as the establishment and procedural confirmation of the exact correspondence of the signs of illegal actions or inaction committed by a person to the signs of misdemeanors in transport, which are provided for by the norms of administrative-delict legislation; "sub-department of cases on administrative offenses in transport" as the establishment of entities whose competence normatively includes the authority to record the commission of administrative offenses in transport, the application of measures to ensure proceedings in this category of cases, as well as consideration of the case on its merits with the adoption of decisions on bringing to administrative responsibility for misdemeanors in transport.

Scientific concepts have been developed regarding the identification of the grounds for bringing administrative responsibility for misdemeanors in transport, where: the normative basis will be the legislation regulating the operation of transport, the factual basis will be the commission of an administrative misdemeanor provided for by the provisions of Chapter 10 of the Code of Administrative Offenses, and the procedural basis will be the act of specially authorized subjects. that consider cases of administrative offenses in transport.

Provisions on directing the norms of the Code of Administrative Offenses on the protection of legal relations on transport of a general nature (regardless of the type of transport) and of a specialized nature (applying to legal relations on railway, sea, inland water, road, aviation, pipeline transport and urban electric transport) have gained further development.

In the course of the qualification of misdemeanors in railway transport, it was established that the composition of administrative misdemeanors is characterized by the same type of obligatory subjective and objective features, namely: the interpretation of railway transport is appropriate in the narrow sense as railway

communication routes and mobile railway transport of general use; determination of public relations in the field of railway transport operation, safety and fire safety on railway transport, communication on railway transport as a direct object of administrative offences; expression of the objective side mainly in the form of active, conscious and volitional action; the predominant possibility of determining by the subject of the offense of this group of persons who are passengers of railway transport, etc. The specific characteristics of administrative liability in railway transport resulting from judicial practice in the specified area have been identified.

The expediency of designating sea and inland river transport with the concept of "water transport" for the purposes of doctrinal elaboration of administrative-tort law enforcement of lawful behavior on sea and inland water transport is argued. At the same time, in the case of legislative regulation of bringing to administrative responsibility for misdemeanors on sea and inland river transport, specific names of the type of transport should be used to eliminate ambiguity in the interpretation of the provisions of the Code of Ukraine on administrative offenses.

The approach to defining as a special subject certain administrative offenses in road transport has been improved: the driver of road transport; the owner (co-owner) of the vehicle; a person who committed an administrative offense and who is not the owner (co-owner), but the vehicle was in his possession or use; a person who is a natural person or the manager of a legal entity under which the vehicle is registered, or a person who acts as the manager of such a legal entity; proper user of the vehicle; the person who imported the vehicle into the territory of Ukraine; provisions regarding the determination of administrative fines that may be imposed for misdemeanors in transport.

The sub-department of cases on administrative offenses in transport is defined as the activity of establishing entities whose competence normatively includes the authority to record the commission of administrative offenses in transport, the application of measures to ensure proceedings in this category of cases, as well as consideration of the case on its merits with the adoption of decisions on prosecution to administrative responsibility for misdemeanors in transport.

Peculiarities of proceedings in cases of administrative offenses in transport are highlighted: 1) the grounds for initiation of an administrative case are the commission of an administrative offense in transport; 2) can be implemented both in a judicial and administrative procedure; 3) can be simplified (in case of detection of administrative offenses recorded in automatic mode) and general (with the selection of different stages of the proceedings); 4) reflects the procedural content of social relations, which are connected with the protection of the rights and freedoms of citizens of Ukraine, the rights and legitimate interests of enterprises, institutions and organizations, the established legal order, strengthening of legality, prevention of offenses, education of citizens in the spirit of exact and unwavering observance of the Constitution of Ukraine and the laws of Ukraine, respect for the rights, honor and dignity of other citizens, the rules of coexistence, conscientious performance of one's duties, responsibility to society; 5) will have an established structure, which is reflected in the set of procedural actions, which are consistently carried out in accordance with the norms of administrative and tort law; 6) will result in the application of sanctions provided for by the Code of Administrative Offenses, taking into account the features provided for by the legislation on transport. The expediency of unifying the terminology in the current administrative and tort legislation and using the single concept of "authorized persons of the National Police" is argued.

The administrative sanctions that can be applied for the commission of administrative offenses in transport have been analyzed: warning; fine; confiscation: of an object that became the instrument of commission or the direct object of an administrative offense; deprivation of the right to drive a vehicle. The specifics of their imposition within the judicial procedure are characterized depending on the commission of misdemeanors on: railway, aviation, water and road transport.

It is proposed to amend the Code of Ukraine on Administrative Offenses in terms of administrative liability for misdemeanors in transport. The dissertation formulated other doctrinally supported proposals regarding the improvement of acts of administrative tort law, which regulate bringing to administrative responsibility for misdemeanors in transport.

Key words: legal regulation, international standards, legal responsibility, administrative responsibility, administrative offense, transport, transport system, composition of legal offense, police authorities, customs authorities, proceedings, special entity, officials, official duties, administrative penalties.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:

Публікації у фахових виданнях:

1. Агакарян Р.С. Поняття адміністративної діяльності в сфері перевезень автомобільним транспортом. *Leges si viata*. 2019. № 2/2. С. 7–11.
2. Агакарян Р.С. Адміністративна відповідальність за порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на залізничному транспорті. *Юридична Україна*. 2020. № 6. С. 23–30.
3. Агакарян Р.С. Поняття та зміст адміністративно-правових відносин у сфері транспорту. *Актуальні проблеми держави і права*. 2020. № 2. С. 3–11. DOI <https://doi.org/10.32837/apdp.v0i86.2398>
4. Агакарян Р.С. Методи адміністративної діяльності органів виконавчої влади у сфері транспорту. *Юридичний електронний науковий журнал*. 2021. № 8. С. 200–207. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-8/44>
5. Агакарян Р.С. Особливості кваліфікації адміністративних правопорушень на транспорті. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 9. С. 641–643. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/158>.
6. Агакарян Р.С. Особливості провадження у справах про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті. *Держава та регіони*. Серія Право. 2023. № 2. С. 321–325. DOI <https://doi.org/10.32782/1813-338X-2023.2.56>.

Публікації апробаційного характеру:

1. Агакарян Р.С., Голосніченко І.П. Вплив урбанізації на стан дорожнього руху: адміністративно-правовий аспект (на матеріалах м. Києва). Правове

життя сучасної України : у 3 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса : Гельветика, 2020. Т. 2. С. 13–17.

ЗМІСТ

ВСТУП	4
--------------------	----------

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРОСТУПКИ НА ТРАНСПОРТІ

1.1. Стан наукових досліджень адміністративної відповідальності за проступки на транспорті	14
1.2. Поняття та підстави притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті	25
1.3. Нормативно-правове регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті	38
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ДО РОЗДІЛУ 1	50

РОЗДІЛ 2. КВАЛІФІКАЦІЯ ОКРЕМИХ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРОСТУПКІВ НА ТРАНСПОРТІ

2.1. Особливості юридичного складу адміністративних проступків на залізничному транспорті	61
2.2. Особливості юридичного складу адміністративних проступків на автомобільному транспорті	72
2.3. Особливості складу адміністративних проступків на водному транспорті	83
2.4. Особливості складу адміністративних проступків на авіаційному транспорті	94
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ДО РОЗДІЛУ 2	108

РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ РОЗГЛЯДУ СПРАВ ПРО ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРОСТУПКИ НА ТРАНСПОРТІ

3.1. Підвідомчість справ про адміністративні проступки на транспорті	117
---	-----

3.2. Провадження у справах про адміністративні проступки на транспорті ...	141
3.3. Система адміністративних стягнень за проступки на транспорті	155
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ДО РОЗДІЛУ 3.....	169
ВИСНОВКИ	178
ДОДАТОК А	184

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. В теорії адміністративного права відбуваються зміни концептуального значення, що впливають на суспільні відносини різного спрямування. За таких умов змінено підхід щодо інституту адміністративної відповідальності, що є сукупністю правових норм, спрямованих на упорядкування суспільних відносин щодо застосування заходів адміністративного впливу та захисту основоположних прав людини і громадянина. Одночасно, адміністративній відповідальності як різновиду юридичної соціальної відповідальності притаманними є: сталі якісні, кількісні та процедурні ознаки застосування. Означена сталість інституту адміністративної відповідальності як окремого соціально-правового явища не означає, що його окремі елементи не можуть трансформуватися у відповідності до стану розвитку суспільних відносин. До таких викликів та одночасно чинників трансформаційних змін слід віднести: інтенсифікацію використання телекомунікаційних засобів та новітніх технологій у правозастосуванні; глобалізацію та євроінтеграцію як пріоритетних напрямів удосконалення адміністративного деліктного законодавства. Йдеться про те, що: а) адміністративна відповідальність застосовується як захід реагування держави на суспільно шкідливу поведінку; б) адміністративна відповідальність накладається на правопорушників для обмеження їх прав та зменшення варіативності повторюваності вчинення адміністративних проступків.

Наявність достатньої практики вирішення адміністративних справ, пов'язаних із вчиненням адміністративних проступків на транспорті стала однією з проблем, що спричиняє потребу удосконалення нормативно-правових засад адміністративно-деліктного права при застосуванні до транспортних правовідносин. Додаткова актуалізація розв'язання проблематики притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті пов'язана з необхідністю здійснення юрисдикційної діяльності відповідно до

загальноприйнятих міжнародних стандартів та стандартів Європейського Союзу.

На жаль, національне законодавство не повною мірою наслідуює критерії правозастосування у цій сфері, що має вияв у такому: відсутність законодавчого закріплення статусу суб'єкта вчинення адміністративних проступків на транспорті; нечіткість та невідповідність міжнародним стандартам понять повітряного транспорту та водного транспорту; відсутність належного юридичного визначення понять, які характеризують адміністративну відповідальність за проступки на транспорті в цілому; наявність прогалин у характеристиці складів адміністративних проступків на транспорті.

Відсутність комплексного теоретичного дослідження, якого було би присвячено провадженню у справах щодо притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, також негативно впливає на сприйняття судової влади та уповноважених на розгляд справ означеної категорії органів влади як гарантії дотримання законності в державі, а отже є негативним фактором на шляху визнання України як правової та соціальної держави.

При дослідженні адміністративної відповідальності та практики накладення адміністративних стягнень, науковці обмежувалися розглядом загально-теоретичних аспектів, які протягом останнього часу фактично не оновлювалися, із приділенням особливої уваги підставам притягнення до адміністративної відповідальності, уповноваженим на притягнення до відповідальності суб'єктам, варіаціям адміністративних стягнень тощо. Зазначене свідчить про фрагментарність дослідження адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, що потребує детального аналізу та виокремлення специфічних ознак. Таким чином, відсутність доктринальних напрацювань, наявні практичні правові прогалини обумовили актуальність теми, а також необхідність доктринального пошуку науково аргументованих пропозицій, рекомендацій у частині адаптації вітчизняного адміністративного законодавства до стандартів Європейського Союзу.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційне дослідження виконано на кафедрі адміністративного і фінансового права Національного університету «Одеська юридична академія» відповідно до плану наукових досліджень «Концепція розвитку адміністративного, адміністративно-процесуального права та фінансового права в умовах євроінтеграції» (на 2016–2020 рр.), «Адміністративне, адміністративне процесуальне та фінансове право у людиноцентристському вимірі в цифрову еру» (на 2020–2024 рр.), що є складовими тем: «Стратегія інтеграційного розвитку України: правовий та культурний вимір» (державний реєстраційний номер 0116U001842), «Правове та соціальне життя України у людиноцентристському вимірі в цифрову еру» (державний реєстраційний номер 0122U000266).

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є здійснення дослідження теоретико-правової характеристики адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Для досягнення поставленої мети основної уваги було приділено вирішенню таких завдань:

встановити стан наукових розвідок щодо адміністративної відповідальності за проступки на транспорті;

визначити сутність адміністративної відповідальності за проступки на транспорті та виявити її особливості;

охарактеризувати стан нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті;

визначити особливості юридичного складу адміністративних проступків на залізничному, автомобільному, водному, авіаційному транспорті;

виокремити підвідомчість розгляду справ щодо притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті;;

охарактеризувати провадження у справах щодо притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті;

визначити специфіку адміністративних стягнень, що застосовуються під час притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті;

надати пропозиції щодо удосконалення чинного законодавства, яким врегульовано адміністративну відповідальність за проступки на транспорті.

Об'єктом дослідження є адміністративна відповідальність як правове явище.

Предметом дослідження є теоретико-правова характеристика адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Методи дослідження. Методологічну основу дисертації становлять загальновизнані методи наукового пошуку. Методологічна складова дослідження спирається на системний аналіз, яким опосередковано вибір напрямку дослідження адміністративної відповідальності за проступки на транспорті. Діалектичний метод наукового пізнання, якого застосовано для дослідження явищ дійсності у їхньому розвитку та взаємозв'язку, дозволив встановити змістовні характеристики правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті та виокремити у ньому прогалини [п. 1.3, р.р. 2, 3]; на основі використання логіко-системного методу виокремлено та удосконалено категоріальний апарат, якого використано у дослідженні [п.п. 1.1, 1.2, р. 3]; формально-догматичний метод забезпечив можливість здійснення якісного аналізу положень адміністративного законодавства, якими закріплено об'єктивні та суб'єктивні ознаки складів проступків на транспорті [р. 2]; а також можливість надання характеристики повноважень суб'єктів, уповноважених на притягнення до адміністративної відповідальності [п. 3.1]. Формально-логічний метод використано для здійснення аналізу рішень у справах про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на різних видах транспорту [р.р. 2,3]. Структурно-функціональний метод допоміг проаналізувати специфіку кваліфікації адміністративних проступків на транспорті [п. 1.2]. Використання методів моделювання, аналізу та синтезу створило можливість запропонувати

пропозиції з удосконалення правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Науково-теоретичною основою дослідження стали праці провідних фахівців у галузі адміністративного права. Так, проблематика визначення адміністративної відповідальності тривалий час досліджується українськими та зарубіжними науковцями, а саме: В.Б. Авер'яновим, Н.О. Армаш, Л.Р. Білоу-Тіуною, Т.І. Білоус-Осінь, В.М. Бевзенко, Ю.П. Битяком, І.П. Голосніченком, О.М. Гуміним, С.В. Ківаловим, В.К. Колпаковим, О.І. Лавреновою, Т.А. Латковською, А.В. Малько, Р.С. Мельником, О.І. Миколенком, Н.М. Олефіренко, А.В. Стрельниковим, О.Є. Панфіловим, О.П. Хамходерою та ін. При цьому, наукові висновки у більшості випадків зроблено щодо загальних засад адміністративної відповідальності або щодо її специфіки за вчинення окремих проступків. Вагоме значення мають висновки фахівців у галузі транспортного права, що досліджували належний стан впорядкування суспільних відносин, пов'язаних з використанням та експлуатацією транспорту, а саме праці: В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського, В.Г. Єрмолаєва, Ю.Б. Маковського, О.В. Сівакова та ін.

Нормативно-правовою базою роботи є Конституція України, міжнародні договори, яких ратифіковано Україною, закони України, підзаконні нормативно-правові акти Президента України, Кабінету Міністрів України, центральних органів виконавчої влади, стандарти Європейського Союзу, що стосуються притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Емпіричну базу дослідження становлять судові рішення, прийняті судами у справах про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертаційна робота є одним з перших у вітчизняній адміністративній науці досліджень адміністративної відповідальності за проступки на транспорті. У підсумку здійсненого дослідження виокремлено нові наукові положення та висновки, що запропоновані особисто здобувачем, зокрема:

уперше:

встановлено, що методологія наукового пізнання притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті базуються на доктринальних напрацюваннях щодо: 1) адміністративної відповідальності; 2) впорядкування суспільних відносин на транспорті; 3) притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті;

виокремлено загальні та спеціальні ознаки, що характеризують адміністративну відповідальність за проступки на транспорті залежно від можливості їх специфікації за родовим об'єктом;

обґрунтовано тезу щодо доцільності використання терміну «проступки на транспорті», замість терміну «правопорушення на транспорті»;

виокремлено та охарактеризовано специфічні характеристики адміністративної відповідальності на залізничному транспорті, що впливають із судової практики в означеній сфері;

визначено поняття: «адміністративна відповідальність за проступки на транспорті» як виявлення статичної та динамічної соціально-правової явища, що відзеркалює негативну реакцію держави на порушення норм права, якими врегульовано правовідносини на транспорті, що формально має вираження у можливості застосування заходів адміністративно-деліктного характеру; «кваліфікація адміністративних проступків на транспорті» як встановлення і процесуальне закріплення точної відповідності ознак, вчинених особою протиправних дій або бездіяльності до ознак складу проступків, на транспорті, яких передбачено нормами адміністративно-деліктного законодавства; «підвідомчість справ про адміністративні проступки на транспорті» як встановлення суб'єктів, у яких компетенція нормативно охоплює повноваження щодо фіксації вчинення адміністративних проступків на транспорті, застосування заходів забезпечення провадження у цій категорії справ, а також розгляду справи по суті із прийняттям рішень про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті;

аргументовано доцільність уніфікації термінології у чинному адміністративно-деліктному законодавстві та використання єдиного поняття «уповноважені особи Національна поліція»;

виокремлено та охарактеризовано особливості провадження у справах про адміністративні проступки на транспорті;

удосконалено:

положення щодо підстав притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, де: нормативною підставою буде законодавство, що регулює експлуатацію транспорту, фактичною підставою – вчинення адміністративного проступку, передбаченого положеннями Глави 10 КУпАП, а процесуальною – акт спеціально уповноважених суб'єктів, що розглядають справи про адміністративні проступки на транспорті;

трактування понять для цілей детермінації адміністративної відповідальності за проступки на залізничному транспорті: нормативно-правове регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, «залізничний транспорт», «автомобільний транспорт»,

положення щодо класифікації адміністративних проступків на залізничному транспорті залежно від суб'єкта їх вчинення;

підхід до визначення правовідносин на транспорті як суспільних відносин, що виникають та змінюються на основі правових норм, які регулюють взаємні права та обов'язки, пов'язані певним чином із транспортом та його функціонуванням;

положення щодо визначення як спеціального суб'єкта окремих адміністративних проступків на автомобільному транспорті: водія автомобільного транспорту; власника (співвласника) транспортного засобу; особи, яка вчинила адміністративний проступок та яка не є власником (співвласником), але транспортний засіб знаходився в її володінні чи користуванні; особи, яка є фізичною особою або керівником юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, або особи, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи; належного користувача транспортного засобу; особи, яка ввезла транспортний засіб на територію

України;

положення щодо детермінації адміністративних стягнень, які можуть накладатися за проступки на транспорті;

набули подальшого розвитку:

положення щодо спрямування норм КУпАП на охорону правовідносин на транспорті загального характеру (незалежно від виду транспорту) та профільного характеру (стосуються правовідносин на залізничному, морському, внутрішньому водному, автомобільному, авіаційному, трубопровідному транспорті та міському електротранспорті);

положення щодо охоплення міжнародним рівнем нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті сфер: стандартів визначення прав людини; засад функціонування судів та діяльності суб'єктів владних повноважень, що уповноважені розглядати справи про притягнення до адміністративної відповідальності; стандартів дотримання належного стану суспільних відносин на транспорті;

положення щодо розмежування указаних стадії притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті залежно від виду останнього з акцентуванням уваги на суб'єктах, що уповноважені: а) фіксувати вчинення адміністративних проступків; б) застосовувати заходи забезпечення провадження у справах про вчинення адміністративних проступків; в) розглядати справи щодо притягнення до адміністративної відповідальності;

запропоновано зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Практичне значення одержаних результатів. Сформульовані в дисертаційному дослідженні положення, узагальнення, висновки та пропозиції мають як загальнотеоретичне, так і прикладне значення для науки адміністративного права, практики діяльності суддів, функціонування суб'єктів владних повноважень, що наділені повноваженнями у сфері транспорту.

Результати дослідження можуть бути корисними для:

науково-дослідної сфери – при подальшому доктринальному аналізові проблематики адміністративної відповідальності в цілому та адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, зокрема;

правотворчої діяльності – при наданні пропозицій у частині удосконалення положень КУпАП та інших нормативно-правових актів, положення яких так чи інакше торкаються виявлення та вирішення справ, пов'язаних із цією групою адміністративних проступків;

правозастосовної діяльності – для належного втілення у правову дійсність заходів, що становлять діяльність, пов'язану з розглядом та вирішенням справ щодо притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті;

навчального процесу – при підготовці монографій, підручників та посібників з навчальних дисциплін «Адміністративне право», «Особливості притягнення до адміністративної відповідальності в судовому порядку» та при їх викладанні.

Особистий внесок здобувача в одержання наукових результатів, що містяться в дисертації. Дисертаційне дослідження виконано здобувачем самостійно, всі сформульовані у ньому положення і висновки обґрунтовано на основі особистих досліджень автора. У тезах, опублікованих у співавторстві здобувачем самостійно проаналізовано питання забезпечення законності управління автомобільним транспортом.

Апробація результатів дослідження. Положення і висновки дисертаційного дослідження доповідалися й обговорювалися на засіданні кафедри адміністративного і фінансового права Національного університету «Одеська юридична академія». Результати дослідження використано при викладанні відповідних тем із навчальних курсів: «Адміністративне право», «Особливості притягнення до адміністративної відповідальності в судовому порядку». Положення дослідження обговорювалися на міжнародній науково-практичній конференції «Правове життя сучасної України (м. Одеса, 15 травня 2020 р.).

Публікації. Основні теоретичні та практичні результати дисертаційного дослідження знайшли відображення в 7 публікаціях, із них: 5 статей опубліковано у наукових фахових виданнях, що входять до затвердженого переліку, 1 – у зарубіжному науковому виданні.

Структура дисертаційного дослідження. Дисертація сформована з таких частин: вступ, три розділи, що включають 10 підрозділів, списку використаних джерел до розділів, висновки, додаток. Обсяг дисертаційного дослідження становить 185 сторінок, з яких основного тексту 155 сторінок, список використаних джерел міститься на 28 сторінках і налічує 260 найменувань, додаток викладено на двох сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРОСТУПКИ НА ТРАНСПОРТІ

1.1. Стан наукових досліджень адміністративної відповідальності за проступки на транспорті

Дослідження адміністративної відповідальності за проступки на транспорті не має ознак комплексності. Означене спричинено з одного боку, наявністю прогалин в адміністративному деліктному законодавстві, а з іншого – складністю та багатогранністю правил, що мають бути дотримані на транспорті. Виходячи із цілей цього дослідження можливим є встановлення сутності та специфіки адміністративної відповідальності за проступки на транспорті шляхом виокремлення таких її складових:

- а) визначення поняття та видів адміністративних проступків на транспорті;
- б) надання характеристики провадження щодо притягнення до відповідальності за вчинення адміністративних проступків;
- в) встановлення підвідомчості розгляду адміністративних справ про вчинення проступків означеної групи;
- г) окреслення адміністративних стягнень, що можуть бути накладеними на правопорушників за вчинення адміністративних проступків на транспорті.

Методологічно наукові розвідки в означеній сфері можуть базуватися на наявних доктринальних напрацюваннях, що стосуються таких напрямів: 1) адміністративної відповідальності; 2) впорядкування суспільних відносин на транспорті; 3) притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Перший напрям наукового пошуку не має чітких меж та застережень. Основи адміністративно-деліктного права було закладено ще у працях радянського періоду. До прикладу, професором Київського університету ім. Тараса Шевченка Л.В. Коваль на базі докторської дисертації видано

монографію «Адміністративно-деліктне відношення», якої спрямовано на деталізацію правових зв'язків і відносин адміністративної відповідальності, обов'язки суб'єктів адміністративних правопорушень та повноваження осіб, які притягують правопорушників до адміністративної відповідальності. Автором виявлено залежність між адміністративною відповідальністю і покаранням, розглянуто їх цілі, зміст, умови ефективності, функціонально-цільові особливості, принципи і порядок застосування стягнень, а також порушено питання відповідальності за необґрунтоване адміністративне переслідування [1].

Професором Є.В. Додіним окреслено види доказів, їх специфіку, способи одержання, фіксації в справах про адміністративні правопорушення [2]. У 1991 р. І.П. Голосніченком захищено докторську дисертацію та опубліковано монографію «Попередження корисливих проступків засобами адміністративного права», в якій розглянуто поняття та класифікацію адміністративних проступків, а також досліджено адміністративно-правові засоби їх запобігання [3]. У підручнику «Адміністративна діяльність міліції», виданому в Національному університеті внутрішніх справ, окрім визначення форм і методів діяльності міліції, розглянуто також питання діяльності Державної автомобільної інспекції МВС України щодо забезпечення дорожнього руху та притягнення до адміністративної відповідальності [4, с. 385]. Навчальний посібник із такою ж назвою у 2002 р. було видано у Львівському інституті внутрішніх справ, в якому розглянуто завдання і функції адміністративної діяльності Державної автомобільної інспекції, принципи, завдання, функції, форми і методи, права та обов'язки її діяльності у сфері деліктного права [5].

Вагомими є висновки, яких зроблено в дисертаційному дослідженні О.С. Літошенко на тему «Адміністративна відповідальність в системі юридичної відповідальності». Автором слушно зазначено, що адміністративна відповідальність являє собою врегульовані нормами права відносини між державою в особі органів адміністративної юрисдикції і відповідних посадових осіб та особою, яка вчинила адміністративне

правопорушення, що знаходять своє вираження у застосуванні до правопорушника адміністративних стягнень, які тягнуть за собою несприятливі наслідки особистого, майнового та іншого характеру і владний осуд винного суб'єкта з метою попередження та припинення адміністративних правопорушень [6].

В означений період спостерігається підвищений інтерес до проблематики притягнення до адміністративної відповідальності за конкретні правопорушення, що відображено у відповідних дисертаційних дослідженнях:

О.В. Гаркушою проаналізовано адміністративну відповідальність за виготовлення, придбання, зберігання або реалізацію фальсифікованих алкогольних напоїв або тютюнових виробів, а також надано характеристику кваліфікуючих ознак юридичних складів адміністративних правопорушень у сфері обігу алкогольних напоїв та тютюнових виробів [7];

І.А. Куян досліджено адміністративну відповідальність за екологічні правопорушення та обґрунтовано необхідність удосконалення правового регулювання адміністративних стягнень та порядку їх накладення, основними напрямками якого мають бути: підвищення розмірів адміністративних штрафів, розширення переліку стягнень, пов'язаних з обмеженням (позбавленням) осіб спеціальних прав, чітке визначення органів (посадових осіб), які мають право їх накладати, та обсягу їх юрисдикційних повноважень [8];

К.В. Шкарупою охарактеризовано адміністративну відповідальність за невиконання законних вимог державного виконавця та запропоновано методику застосування заходів адміністративної відповідальності за невиконання законних вимог державного виконавця з обґрунтуванням необхідності у запровадженні, поряд з іншими, такого виду адміністративних стягнень, як громадські роботи та адміністративний арешт [9];

К.В. Бондаренко досліджено адміністративну відповідальність за порушення антимонопольного законодавства України, а також визначено

порядок притягнення винної особи до відповідальності за вчинення адміністративного порушення антимонопольного законодавства, як «адміністративна процедура розгляду справи про адміністративне правопорушення» у розумінні нормативно визначеного порядку розгляду та вирішення справи про адміністративне правопорушення [10];

І.І. Шемелинець досліджено адміністративну відповідальність за порушення законодавства про працю та визначено її як вид юридичної відповідальності, що являє собою негативну реакцію держави на вчинене посадовою особою підприємства, установи та організації, а також іншими суб'єктами порушення трудових прав громадян, якого визначено як адміністративний проступок, і полягає у накладенні спеціально-уповноваженими державними органами і судами на винних осіб адміністративних стягнень у вигляді штрафу [11];

А.С. Бичковим досліджено адміністративну відповідальність за порушення правил безпеки польотів з акцентуванням уваги на тому, що адміністративній відповідальності за порушення правил безпеки польотів нагромаджено чимало проблем, зумовлених як недосконалістю нормативно-правового регулювання, так і недоліками тлумачення і застосування правових норм, труднощами функціонування самої системи державного управління безпекою польотів, проблемами кадрового, матеріально-фінансового, організаційного та іншого забезпечення її управлінської діяльності, вирішення яких має сприяти удосконаленню безпеки польотів, а отже, більш ефективному забезпеченню безпеки польотів в Україні [12] тощо.

У подальшому вектор наукових досліджень адміністративної відповідальності став невід'ємною частиною адміністративного права, що знайшло прояв у відповідній навчально-методичній літературі, наприклад: навчально-методичному посібнику «Адміністративне право», розробленому С.В. Ківаловим, Л.Р. Білою-Тіуною та Т.І. Білоус-Осінь [13]; підручниках «Загальне адміністративне право» за авторством Р.С. Мельника та В.М. Бевзенко [14], «Адміністративне право України» за загальною

редакцією В.В. Галуцького, П.В. Діхтієвського, О.В. Кузьменко, С.Г. Стеценко [15], «Загальне адміністративне право України» за загальною редакцією С.В. Ківалова та Л.Р. Білої-Тіунової [16].

Проблематика притягнення до адміністративної відповідальності за окремі види правопорушень на сучасному етапі порушувалася, до прикладу Т.В. Аверочкиною, Т.І. Білоус-Осінь [17] О.І. Лавреновою [18], А.В. Стрельниковим [19; 20], А.Ю. Бойчуком, О.П. Хамходерою, С.А. Толкач [21] та ін. Крім того, в умовах сучасності відбувається переоцінка юридичної відповідальності в цілому. Підтвердженням означеної тези слугуватимуть висновки, яких зроблено:

Т.А. Латковською щодо виокремлення та характеристики таких основних цілей юридичної відповідальності, як: охорона правових і законних інтересів суб'єктів правового життя, законності та правопорядку; відновлення соціальної справедливості; запобігання правопорушенням; покарання правопорушника [22];

М.М. Терещук дослідженню юридичної відповідальності в публічному праві та переосмислено еволюцію поглядів і бібліографію наукових досліджень юридичної відповідальності в публічному праві [23];

Л.І. Каленіченко проаналізовано принципи юридичної відповідальності як основні керівні ідеї, котрі характеризують сутність та призначення юридичної відповідальності, визначають порядок її покладання та закріплені у формальних джерелах права (у конституції, законодавстві, міжнародних договорах тощо) [24].

Виокремлення наукових розвідок, що стосуються впорядкування суспільних відносин на транспорті, пов'язано з висновками, отриманими з різних галузей суспільного знання. До прикладу, ряд публікацій присвячено транспортному праву, а саме: В.К. Гіжевського, О.В. Сівакова, В.Г. Єрмолаєва, Ю.Б. Маковського, Е.Ф. Демського [25] та ін. Звернемо увагу й на дисертаційні дослідження у цьому напрямі. Так, Я.Й. Баган у 2018 р. захищено кандидатську дисертацію на тему «Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту», якої

присвячено аналізу існуючих наукових підходів до проблеми регулювання адміністративним правом відносин у сфері авіаційного транспорту, законодавства та практики його застосування. Автором надано визначення адміністративно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту як «засновану на нормах адміністративного права виконавчо-розпорядчу діяльність уповноважених на те суб'єктів, що здійснюється в рамках єдиної державної політики розвитку авіації та використання повітряного простору України шляхом застосування відповідного арсеналу адміністративно-правових засобів, за допомогою яких досягається вплив на суспільні відносини з метою підтримання належного стану роботи аварійно-транспортної системи та забезпечення швидких, комфортних і безпечних перевезень» [26, с. 14].

Захищено достатньо наукових робіт, спрямованих на вирішення проблем адміністративно-правового регулювання у сфері залізничного транспорту. До прикладу, у 2017 р. В.В. Матвієнко на рівні кандидатської дисертації досліджено механізм державного управління розвитком залізничного транспорту України. Вченим обґрунтовано теоретико-методичні підходи та розроблено науково-практичні рекомендації щодо удосконалення механізму державного управління розвитком залізничної галузі України за рахунок розширення організаційно-економічного та ресурсного інструментарію для підвищення конкурентоспроможності залізничної галузі в умовах європейського співробітництва та інтеграції [27, с. 5]. Автором сформовано науково-методичний підхід щодо оцінки інвестиційної привабливості залізничного транспорту України на основі аналізу фінансових результатів шести залізниць України (Донецької, Львівської, Одеської, Південної, Південно-Західної та Придніпровської залізниць) та одержано супутні наукові результати [27, с. 200].

Ряд наукових робіт присвячено правовому регулюванню автомобільного та морського транспорту. М.В. Кочергою на рівні кандидатської дисертації виконано дослідження забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні адміністративно-правовими засобами. Автором

зосереджено увагу на дослідженні цих засобів, класифіковано їх та визначено роль адміністративно-правової профілактики серед інших засобів забезпечення безпеки дорожнього руху [28]. Я.І. Маслова присвятила своє дослідження адміністративно-правовим засадам управління у сфері автомобільних доріг в Україні. Дослідження будується на основі нових підходів до управління у сфері автомобільних доріг через структурні зміни у його системі. Авторка визначила властивості, принципи, функції, форми державного управління у сфері автомобільних доріг, а також принципи права, на засадах яких засновані норми права, що регулюють державне управління у сфері автомобільних доріг [29].

Цікавим з практичної точки зору є дослідження Д.В. Малишко щодо адміністративно-правового регулювання в галузі муніципального транспорту в Україні. Дисертантом розкрито історіографію дослідження адміністративно-правового регулювання у галузі вітчизняного муніципального транспорту, визначено сутність, поняття і специфічні ознаки адміністративно-правового регулювання у зазначеній галузі. Автором сформульовано поняття суб'єктів управління муніципальним транспортом, досліджено зміст форм і методів адміністративно-правового регулювання у галузі вітчизняного муніципального транспорту [30].

Організаційно-правовим основам управління безпекою мореплавства присвячено дисертацію В.А. Селезньова. Автором поставлено за мету на основі діючих нормативно-правових актів дослідити прогалини в адміністративно-правовому регулюванні відносин безпеки мореплавства, проаналізувати діяльність органів, що забезпечують безпеку мореплавства, порівняти вітчизняне законодавство із законодавством зарубіжних держав і, в першу чергу, держав-членів Європейського Союзу з метою запозичення відповідних положень цього законодавства для держави України [31].

У 2021 р. Д.А. Івановою захищено кандидатську дисертацію «Адміністративно-правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів», в якій досліджено механізми імплементації міжнародних та регіональних (європейських) стандартів пасажирських перевезень,

поступової гармонізації внутрішнього законодавства України із зазначеними стандартами, забезпечення ефективної організації виконання норм, які виникли внаслідок підписання в 2014 р. Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [32].

Вагомими є висновки, яких зроблено в докторській дисертації С.І. Москаленко щодо організаційних та правових засад регулювання відносин у сфері цивільної авіації в Україні. Автором визначено основні поняття та категорії адміністративно-правового регулювання діяльності цивільної авіації, узагальнено досвід зарубіжних держав щодо забезпечення публічною владою державного контролю за цивільною авіацією та безпекою польотів [33].

У 2019 р. захищено докторську дисертацію О.Ю. Дубінським «Державний контроль за додержанням законодавства на транспорті». У роботі проаналізовано методологічні підходи до здійснення державного контролю за додержанням законодавства, що регулює відносини на транспорті. Досліджено і визначено об'єкт і предмет державного контролю у сфері транспорту, сутність поняття та види контролю у транспортній системі України. Проаналізовано сучасний стан додержання законодавства суб'єктами транспортних відносин та надано пропозиції щодо удосконалення існуючих та запровадження нових заходів контролю [34]. На основі дисертаційного дослідження автор видав монографію, в якій показав зміст і значення державного контролю для транспортної системи України [35]. У цьому ж році О.П. Махмуровою-Дишлюк підведено підсумок у дослідженні шляхів удосконалення механізму адміністративно-правового регулювання безпеки мореплавства у період збройного конфлікту [36].

Слушними є висновки, яких відображено в дисертаційному дослідженні В.І. Приходько на тему «Адміністративно-правова профілактика транспортних пригод в Україні». У цій роботі автором розкрито поняття транспортних пригод на транспорті як об'єкта адміністративно-правової профілактики, здійснено аналіз транспортних пригод, виявлено фактори, що детермінують вчинення транспортних

пригод. Визначено коло суб'єктів та намічено шляхи удосконалення профілактики профілактика транспортних пригод в Україні [37].

На окрему увагу заслуговує дослідження В.В. Прокопенко щодо здійснення митних формальностей на транспорті. При цьому для досягнення мети цього дослідження цінними є такі висновки науковця: трактування поняття «водного транспорту» як загального та такого, що об'єднує два різновиди транспорту – морський та річковий; розмежування понять «повітряний транспорт» та «авіаційний транспорт» через їх співвідношення як цілого та частини. При цьому, категорія «повітряний транспорт» охоплює всі види транспортних засобів, які рухаються в повітрі та приводяться в дію повітрям або за допомогою повітря, використовують повітряний простір, а «авіаційний транспорт» є складовою, містить лише частину, хоча і більшу, із зазначених транспортних засобів, які є важчими за повітря [38].

Підготовлено і захищено інші дисертаційні дослідження щодо удосконалення адміністративно-правового регулювання відносин у сфері транспорту та практики застосування адміністративно-правового законодавства. Науковці наразі, крім дисертацій, підручників і посібників, видали ряд статей, присвячених адміністративно-правовому регулюванню у сфері транспорту. Серед цих авторів можна назвати В.В. Галунько, яким обґрунтовано оформлення інфраструктурного права [39], І.В. Паламарчука, роботу якого присвячено адміністративно-правовому регулюванню у сфері транспортної інфраструктури [40, с. 235], О.В. Брусакової, якою визначено адміністративно-правові засади відповідальності за порушення авіаційних правил [41].

Останнім часом виходять наукові та навчально-методичні праці з адміністративної діяльності національної поліції. Так, у Дніпропетровському державному університеті внутрішніх справ видано навчальний посібник з адміністративної діяльності Національної поліції, в якому поряд з іншими питаннями розглядаються питання адміністративної діяльності поліції щодо забезпечення правил безпеки дорожнього руху [42].

На основі докторської дисертації В.І. Феликом випущено монографію, присвячену адміністративно-правовому забезпеченню профілактичної діяльності Національної поліції, в якій автор не обминув і забезпечення профілактики патрульної поліції щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам [43]. Вченими Національної академії внутрішніх справ видано навчальний посібник «Поліцейська діяльність», в якому вони розглядають теми, що стосуються забезпечення правил дорожнього руху Національною поліцією. Національна поліція також здійснює адміністративну діяльність і впливає на відносини у транспортній сфері [44]. Що більш конкретно стосується теми цього дослідження можна назвати роботу А.А. Аносенкова, О.А. Антоненка, С.О. Баранова та ін. «Адміністративна діяльність ОВС на транспорті», в якій розкрито форми і методи діяльності міліції на відповідних видах транспорту [45].

Окремо зупинимось на висновках, яких зроблено стосовно адміністративної відповідальності на окремих видах транспорту. До прикладу, це дослідження проблематики притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті, що здійснено О.О. Кукшиною та Ю.І. Черниш. Науковцями зроблено висновок щодо того, що адміністративне правопорушення на морському транспорті є суспільно небезпечним, протиправним, винним діянням, 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 [46].

О.В. Брусаковою під час дослідження особливостей притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення на авіаційному транспорті запропоновано тлумачити поняття «адміністративна відповідальність за правопорушення на авіаційному транспорті» як правову форму реакції держави щодо захисту національних інтересів та захисту

населення у сфері забезпечення авіаційної безпеки, що передбачає застосування уповноваженими органами (посадовими особами) до порушника (фізичних та юридичних осіб) адміністративних стягнень за вчинення порушень загальнообов'язкових авіаційних правил України у порядку і на умовах, передбачених нормами адміністративного законодавства [47].

У цілому дослідження вітчизняних теоретиків права в частині притягнення до адміністративної відповідальності, регулювання суспільних відносин на транспорті та притягнення до адміністративної відповідальності за окремі проступки формують певну методологічну основу розгляду адміністративної відповідальності за проступки на транспорті. Проте, для більш чіткого окреслення його сутності та визначення особливостей практичного застосування необхідно проаналізувати стан нормативно-правового регулювання означеної сфери, а також емпіричну основу застосування норм КУпАП в означеній сфері. Обрано підхід, за якого встановлення сутності та специфіки адміністративної відповідальності за проступки на транспорті здійснюється шляхом виокремлення таких її складових: а) визначення поняття та видів адміністративних проступків на транспорті; б) надання характеристики провадження щодо притягнення до відповідальності за вчинення адміністративних проступків; в) встановлення підвідомчості розгляду адміністративних справ про вчинення проступків означеної групи; г) окреслення адміністративних стягнень, що можуть бути накладеними на правопорушників за вчинення адміністративних проступків на транспорті.

Зазначено, що методологічно наукові розвідки в означеній сфері можуть базуватися на наявних доктринальних напрацюваннях, що стосуються таких напрямів: адміністративної відповідальності; впорядкування суспільних відносин на транспорті; притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

1.2. Поняття та підстави притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті

Категорія «адміністративна відповідальність» тлумачиться як різновид соціальної юридичної відповідальності, що встановлюється за порушення суспільних відносин, які охороняються нормами адміністративного права до осіб, які вчинили адміністративні проступки шляхом накладення адміністративних стягнень у порядку, визначеному законодавством [17, с. 656]. Теоретично до загальних ознак, що характеризують адміністративну відповідальність як правове явище незалежно від родового спрямування буде віднесено: відображення взаємовідносин між державою та особою, яка порушила правову поведінку; виникнення на підставі порушення формально визначених загальнообов'язкових правил поведінки; виявлення у специфічному державному впливові на основі застосування заходів державного примусу; передбачення попереднього розслідування та вирішення справ про правопорушення тощо [48, с. 500; 49, с. 136].

Одночасно, адміністративній відповідальності як різновиду соціальної та юридичної відповідальності будуть притаманними такі ознаки, як: урегульованість нормами адміністративного права, настання через вчинення адміністративного проступку; можливість юрисдикційного порядку притягнення до адміністративної відповідальності; вираження негативних наслідків у формі адміністративних стягнень, яких перелічено в КУпАП) [50, с. 136].

Логічно припустити, що адміністративній відповідальності за правопорушення на транспорті будуть притаманними загальні ознаки адміністративної відповідальності, а саме:

1) порядок притягнення до адміністративної відповідальності за означені правопорушення регулюється нормами адміністративного права (наприклад, КУпАП та транспортним законодавством);

2) підстави застосування адміністративної відповідальності охоплюються КУпАП та нормами транспортного законодавства;

3) правом застосування адміністративної відповідальності наділено широке коло суб'єктів: включаючи суди, центральні органи виконавчої влади певного профілю, органи національної поліції тощо;

4) суб'єктами адміністративної відповідальності можуть бути як індивідуальні, так і колективні суб'єкти, винні у вчиненні адміністративного проступку;

5) між суб'єктом, що притягує до відповідальності, й особою, яка притягується до відповідальності відсутні службові зв'язки;

6) притягнення до адміністративної відповідальності у більшості випадків здійснюється в адміністративному (позасудовому) порядку.

Адміністративна відповідальність за порушення на транспорті характеризується сукупністю особливостей. У першу чергу, адміністративна відповідальність на транспорті є відображенням статичної та динамічної соціально-правової явища, що відображає негативну реакцію держави на порушення норм права, якими врегульовано правовідносини на транспорті. Це означатиме, що адміністративна відповідальність може наставати виключно за ті правопорушення, що вчиняються у межах суспільних відносин на транспорті, яких врегульовано правовими нормами, тобто, умовою притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення на транспорті, передбачено Главою 10 КУпАП буде вчинення правопорушення, яким завдано шкоди суспільним відносинам у сфері експлуатації транспорту незалежно від його виду, та яких врегульовано нормами права [50].

Об'єктивне спрямування адміністративного деліктного законодавства зроблено на суспільні відносини у сфері експлуатації транспорту, що регулюються нормами права – правовідносини на транспорті. До теперішнього часу є відсутнім підхід до трактування поняття «правовідносини». Так, автори підручника «Основи держави і права України» під правовідносинами розуміють «суспільні відносини, що виникають та здійснюються на основі норм права та мають вираження у взаємних правах та обов'язках суб'єктів права [51, с. 31]. Будь-яким правовідносинам є притаманними те, що вони виникатимуть щонайменше

між двома суб'єктами та регулюватимуться нормами певної галузі права [16, с. 99].

Правовідносини на транспорті – це суспільні відносини, що виникають та змінюються на основі правових норм, які регулюють взаємні права та обов'язки пов'язані певним чином із транспортом. Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються профільним Законом України «Про транспорт», кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України. Так, ст. 21 Закону України «Про транспорт» визначено основу єдиної транспортної системи України та виокремлено такі її елементи: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний та авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування [52].

За видами транспорту транспортна система складається із: залізничного, морського, внутрішнього водного, автомобільного, авіаційного, трубопровідного транспорту та міського електротранспорту, включаючи метрополітен. В основному за цими видами транспорту та шляхами сполучення загального користування в Україні створено систему органів виконавчої влади, Акціонерне товариство «Укрзалізниця», Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України» та підприємства, на галузевому рівні всі ці організаційні утворення очолює Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) [53]. Правове регулювання щодо кожного виду транспорту здійснюється спеціальними кодексами та законами.

Зазначимо, що нормами КУпАП охороняються правовідносини на транспорті загального характеру (незалежно від виду транспорту) та профільного характеру (стосуються діяльності на залізничному, морському, внутрішньому водному, автомобільному, авіаційному, трубопровідному транспорті та міському електротранспорті) [54].

Наступна особливість адміністративної відповідальності за правопорушення на транспорті – це можливість здійснення специфікації підстав притягнення до адміністративної відповідальності, де:

нормативною підставою буде законодавство, що регулює експлуатацію транспорту (наприклад, Кодекс торговельного мореплавства України [55], Повітряний кодекс України [56], Закони України «Про автомобільний транспорт» [57], «Про дорожній рух» [58], «Про залізничний транспорт» [59] тощо);

фактичною підставою – вчинення адміністративного проступку, передбаченого положеннями Глави 10 КУпАП [50];

процесуальною підставою – акт спеціально уповноважених суб'єктів, що розглядають справи про адміністративні проступки на транспорті. До таких суб'єктів адміністративно-деліктним законодавством віднесено: Національну поліцію, органи залізничного транспорту, органи морського та внутрішнього транспорту, центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації, органи автомобільного транспорту та електротранспорту тощо [50].

Щодо кваліфікації адміністративних правопорушень на транспорті, то, врахувачи напрацювання теорії та практики [60, с. 14; 61, с. 29], її слід тлумачити як встановлення і процесуальне закріплення точної відповідності ознак, вчинених особою протиправних дій чи бездіяльності до ознак складу проступків, на транспорті, яких передбачено нормами адміністративного деліктного законодавства.

Таким чином, особливості кваліфікації адміністративних проступків на транспорті мають стосуватися: об'єкта, об'єктивної сторони, суб'єкта і суб'єктивної сторони правопорушень.

Усталеним є підхід щодо тлумачення об'єкта адміністративних правопорушень як групи суспільних відносин, які регулюються нормами різних галузей права й охороняються нормами адміністративного права. При цьому, можливим є виокремлення: а) загального об'єкту, що відображає всю сукупність суспільних відносин, що регулюються

нормами адміністративного права та інших галузей права, і охороняються заходами адміністративної відповідальності; б) родового об'єкта, що є відносно відокремленою групою однорідних суспільних відносин (наприклад, суспільні відносини у сфері охорони здоров'я населення, громадського порядку та громадської безпеки, власності тощо); в) безпосереднього об'єкта, що відображає конкретні суспільні відносини, на яких здійснюється посягання [62].

Виходячи з того, що родовий об'єкт адміністративних правопорушень є критерієм групування окремих розділів КУпАП, адміністративні правопорушення на транспорті об'єднує той факт, що вони посягають на суспільні відносини у сфері використання транспорту. Додатково їх можна згрупувати за видом транспорту на ті, що поширюються:

1) на всі види транспорту [(до них віднесемо: порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті (ст. 133)]; провезення ручної кладі понад установлені норми і неоплаченого багажу (134); безквитковий проїзд (ст. 135); порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті (ст. 136) тощо;

2) на окремі види транспорту (до них віднесемо: порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на залізничному транспорті (ст. 109); порушення правил безпеки польотів (ст. 111); порушення правил безпечної експлуатації баз для стоянки малих суден (ст. 118); порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту (ст. 119); порушення правил руху через залізничні переїзди (ст. 123) тощо) [60].

Визначення предмета адміністративного правопорушення має значення для кваліфікації лише в тому випадку, коли це прямо передбачено статтею КУпАП. Виходячи з того, що предметом адміністративного проступку є конкретні об'єкти матеріального світу (речі), щодо яких вчинено проступок. У разі кваліфікації адміністративних правопорушень на транспорті не для всіх проступків – визначення предмета правопорушення

є обов'язковим. Натомість, ця ознака матиме значення при кваліфікації таких проступків на транспорті:

порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на залізничному транспорті (ст. 109 КУпАП) [50], що вчиняється у вигляді пошкодження залізничної колії, захисних лісонасаджень, снігозахисних загороджень та інших колійних об'єктів, споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку. У такому разі предметом проступку будуть – залізничні колії, захисні лісонасадження, снігозахисні загородження та інші колійні об'єкти, споруди і пристрої сигналізації та зв'язку;

порушення правил користування засобами залізничного транспорту (ст. 110 КУпАП) [50], що вчиняється у вигляді пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів. У такому разі предметом проступку будуть: внутрішнє обладнання пасажирських вагонів, скла локомотивів і вагонів;

порушення правил користування морськими суднами та суднами внутрішнього плавання (ст. 115 КУпАП) [50], що вчиняється у вигляді пошкодження обладнання суден. У такому разі предметом проступку буде обладнання суден;

порушення правил судноплавства на морських і внутрішніх водних шляхах, в акваторії морського порту (ст. 116⁻² КУпАП) [50], що вчиняється у вигляді пошкодження гідротехнічних споруд, засобів навігаційного обладнання та зв'язку. У такому разі предметом проступку будуть гідротехнічні споруди, засоби навігаційного обладнання і в зв'язку тощо.

Щодо об'єктивної сторони адміністративних проступків, то це є система передбачених нормами адміністративного права ознак, які характеризують зовнішню сторону адміністративного проступку. Виокремлюються такі ознаки об'єктивної сторони: діяння (може бути вчинено у формі дії чи бездіяльності), спосіб, обстановка, час, місце, знаряддя вчинення проступку. При цьому, спосіб, засіб, місце вчинення адміністративного правопорушення матиме обов'язкове значення для

кваліфікації лише у тому разі, якщо це прямо передбачено статтями КУпАП. У протилежному випадку вказані ознаки є факультативними.

Під час виявлення спільних рис при здійсненні кваліфікації адміністративних правопорушень на транспорті необхідно звернути увагу на місце вчинення проступку. Так, переважна більшість адміністративних проступків обов'язково має бути вчиненою на транспорті певного виду, наприклад:

порушення правил поведінки на повітряному судні (ст. 112 КУпАП [50]), що вчиняється у формі: а) невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира судна, характеризуватиметься обов'язковою ознакою об'єктивної сторони місцем – повітряне судно; б) порушення правил фотографування, кінозйомки і користування засобами радіозв'язку з борту повітряного судна, характеризуватиметься обов'язковою ознакою об'єктивної сторони місцем – повітряне судно;

порушення правил охорони порядку та безпеки плавання на морському і внутрішньому водному транспорті (ст. 114 КУпАП [50]), що вчиняється у формі невиконання особами, які перебувають на борту морського або річкового судна, законних розпоряджень капітана або судноводія судна, характеризуватиметься обов'язковою ознакою об'єктивної сторони місцем – морське або річкове судно;

порушення правил судноплавства на морських і внутрішніх водних шляхах, в акваторії морського порту (ст. 116⁻² КУпАП [50]), що вчиняються у формі проведення без належного дозволу водолазних робіт в акваторії морського порту, на морських або внутрішніх водних шляхах, а також недодержання правил подачі сигналів під час проведення таких робіт, характеризуватиметься обов'язковою ознакою об'єктивної сторони місцем – акваторія морського порту, морські або внутрішні водні шляхи тощо [64, с. 642].

Вагомого значення при кваліфікації адміністративних проступків матиме така ознака об'єктивної сторони як спосіб. Наприклад, порушення правил охорони порядку та безпеки плавання на морському і внутрішньому

водному транспорті (ст. 114 КУпАП [50]), характеризуватиметься обов'язковою ознакою об'єктивної сторони способом:

а) порушення правил плавання морськими і внутрішніми водними шляхами;

б) порушення порядку входження суден у порт, стоянки в порту і виходу з порту;

в) порушення правил охорони портових засобів, руху, маневрування і стоянки суден, буксирування складу суден, подачі звукових і світлових сигналів, несення суднових вогнів і знаків;

г) порушення правил, що забезпечують безпеку судна, екіпажу та пасажирів під час посадки на судно, стоянки і плавання судна, висадки з судна.

Щодо суб'єктивних ознак складу адміністративних правопорушень, звернемо увагу на суб'єкта вчинення адміністративних проступків на транспорті. Переважно, це спеціальний суб'єкт – тобто фізична осудна особа, якої наділено спеціальними кваліфікуючими ознаками.

В одних випадках спеціальним суб'єктом адміністративних правопорушень на транспорті буде пасажир. До прикладу: ст. 135 КУпАП передбачено «Безквитковий проїзд»: «... правопорушенням у вигляді безквиткового проїзду пасажирів, в тому числі проїзду без реєстрації або компостування проїзного документа, а так само провезення без квитка дитини віком від семи до шістнадцяти років, може бути вчинено пасажиром» [50].

Слід зазначити, що не кожен, хто знаходиться у транспортному засобі, вважається пасажиром. Незважаючи на те, що законодавством не визначено поняття «пасажир», пасажиром можна назвати особу, яка уклала договір на проїзд певним видом транспорту шляхом придбання квитка на проїзд, у необхідних випадках і на ручну поклажу, а за наявності права пільгового проїзду – пред'явити відповідне посвідчення чи довідку, на підставі якої надається пільга, а в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду – зобов'язана зареєструвати електронний квиток [63, с. 41].

Отже, пасажир є стороною у договірних відносинах і повинен дотримуватися відповідних нормативних актів, які регламентують його перевезення. Незважаючи на цивільно-правовий характер відносин пасажирів з перевізником, частина цих відносин все ж регулюється адміністративним правом. Перевезення здійснюється за договором надання такої послуги. Згідно зі ст. 901 Цивільного кодексу України: «за договором про надання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається у процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором». Причому це положення застосовується до всіх договорів про надання послуг (ст. 901 ЦК України) [65]. Правовим обов'язком пасажирів є оплата послуги перевезення, а обов'язком перевізника – доставлення пасажирів у визначений пункт призначення. До прав пасажирів віднесено:

- 1) одержання місця у транспортному засобі згідно з придбаним квитком;
- 2) провезення із собою безоплатно однієї дитини віком до шести років без права зайняття нею окремого місця;
- 3) покупка для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячих квитків за пільговою ціною;
- 4) перевезення з собою безоплатно ручної поклажі у межах норм, установлених транспортними кодексами (статутами);
- 5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби – на весь час хвороби;
- 6) відмова від поїздки, повернення квитка і одержання назад повної або часткової вартості квитка – залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами);

7) отримання повної та своєчасної інформації про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом [65].

Законами про відповідний вид транспорту за пасажиром закріплюються й додаткові права, а окреслені правомочності пасажирів охороняються нормами адміністративного права через встановлення можливості притягнення до адміністративної відповідальності за їх порушення. Окрім зазначеного, чинним законодавством закріплено й обов'язки пасажирів, зокрема положеннями: ч. 15 та 16 ст. 35 Закону України «Про автомобільний транспорт» [57]; ч. 2 ст. 8 Закону України «Про залізничний транспорт» [59]; Глави 3 Кодексу торгівельного мореплавства так і називається «Договір морського перевезення пасажирів» [55] тощо. Недотримання пасажиром встановлених зобов'язань опосередковує настання негативних наслідків, включаючи притягнення до адміністративної відповідальності.

Окремої уваги потребує проблематика встановлення нормативної детермінації безпекових прав та обов'язків пасажирів та їх забезпечення адміністративно-деліктними механізмами. Це пов'язано з наявністю загроз безпеці пасажирів на транспорті. Станом на теперішній час встановлено обов'язкове особисте страхування пасажирів від нещасних випадків на транспорті. Відповідно, пасажир вважатиметься застрахованим «з моменту оголошення посадки в морське або річкове судно, поїзд, автобус або інший транспортний засіб до моменту завершення поїздки» [66].

Однак, при виникненні інцидентів виникають і проблеми, пов'язані з нерегульованістю відносин правил поведінки на водному транспорті пасажирів, коли в нормативно-правових актах чітко не визначено права й обов'язки, пов'язані з безпекою судна. Наприклад, на морському транспорті частими є випадки, коли у зв'язку з технічними неполадками або помилками екіпажу судна, пасажирів зазнавали шкоди, втрачали своє майно. За статистичними показниками протягом 2017 р. на морському і річковому

транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 32 аварійні події [67].

Крім прав і обов'язків, які визначаються цивільним правом, наприклад, у Кодексі торгівельного мореплавства України має бути визначено права та обов'язки, що становлять адміністративно-правові відносини. Цими правами пасажирів мають стати такі: забезпечення перевізником пасажирів місця, яке відповідає правилам безпеки; забезпечення пасажирів місцем у шлюпці на випадок аварії судна; видача пасажирів рятувального жилета; право на оскарження дій рятувальних служб у випадку завдання пасажирів шкоди. До обов'язків, які потребують встановлення та адміністративно-деліктного забезпечення слід віднести: заборону входити в службові приміщення судна; дотримання правил безпеки на судні; виконання пасажиром рішень капітана судна.

Частими можна вважати адміністративні правопорушення на транспорті, коли суб'єктом їх вчинення буде спеціальний суб'єкт – водій транспортного засобу. До прикладу, це проступки, що визначені положеннями: ст. 121 КУпАП «Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки або мотошоломами»; ст. 121¹ КУпАП «Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах»; ст. 121² КУпАП «Порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів»; ст. 122⁻⁴ «Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди»; ст. 121 КУпАП «Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки або мотошоломами» тощо [50]. Слід зазначити, що можливими є випадки:

а) позначення «водія транспортного засобу» як «особи, що керувала транспортним засобом». Підтвердженням будуть положення ст. 122 КУпАП «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших

правил дорожнього руху», де суб'єктом правопорушення буде особа, яка керувала транспортним засобом у момент вчинення правопорушення;

б) позначення «водія транспортного засобу» специфіковано до виду транспорту. Йдеться про статус «капітана (судноводія)». До прикладу, за ст. 114 КУпАП «Порушення правил охорони порядку та безпеки плавання на морському і внутрішньому водному транспорті»: «... правопорушення у вигляді керування капітаном (судноводієм) морським або річковим судном, не зареєстрованим у встановленому порядку або з відключеним чи несправним обладнанням для автоматичної ідентифікації судна, або з введеними до такого обладнання недостовірними даними)», суб'єктом буде – «капітан (судноводій)»; за ст. 116 КУпАП «Порушення правил охорони порядку та безпеки плавання малих, спортивних суден і водних мотоциклів», суб'єктом буде «судноводій».

Набуття статусу водія транспортного засобу є формалізованою адміністративною процедурою, що засвідчує можливість особи керувати відповідним транспортним засобом. Наприклад, стосовно водіїв автотранспортних засобів – статус засвідчується підрозділами Міністерства внутрішніх справ України через сервісні центри надання адміністративних послуг. Видача водіям передбачених законодавством різних категорій посвідчення права керування відповідними видами транспорту є формою адміністративної діяльності, якої передбачено в Законі України «Про дорожній рух». Відповідно, положеннями ч. 1 ст. 15 означеного нормативно-правового акта передбачено, що: «кожний громадянин, який досяг визначеного цим Законом віку, не має медичних протипоказань та пройшов повний курс навчання за відповідними програмами, може в установленому порядку отримати право на керування транспортними засобами відповідної категорії» [58]. Законодавством встановлено відповідні категорії транспортних засобів та визначено кваліфікаційні вимоги до осіб, що бажають ними керувати.

Таким чином, можна дійти висновку, що якщо фактично хоча б одна з ознак складу адміністративного проступку пов'язана з транспортом, інші

ознаки теж набуватимуть спеціальних властивостей. Специфіку кваліфікації та визначення складу адміністративних проступків залежно від виду транспорту буде досліджено у Розділі 2 дисертації.

До особливостей адміністративної відповідальності за проступки на транспорті буде віднесено й такі: процедура притягнення до адміністративної відповідальності з акцентуванням уваги на: а) суб'єктах, що уповноважені розслідувати справи щодо вчинення адміністративних проступків та приймати рішення по цих справах; б) доказах, що можуть використовуватися під час розгляду справ про вчинення адміністративних проступків на транспорті; в) строках проведення адміністративного розслідування по окремих проступках; г) можливостях виокремлення спрощеного провадження у справах про порушення правил дорожнього руху, яких зафіксовано в автоматичному режимові тощо; адміністративних стягненнях, що можуть бути застосованими до правопорушника за вчинення проступків на транспорті з акцентуванням уваги на: практиці накладення стягнень в означеній сфері; можливості застосування стягнення у вигляді позбавлення права керувати транспортним засобом; можливості урахування певного типу обтяжуючих та пом'якшуючих обставин при накладенні адміністративних стягнень за адміністративні проступки на транспорті. Детальний аналіз перелічених особливостей адміністративної відповідальності за вчинення проступків на транспорті буде розглянуто у Розділі 3 дисертації.

У цій частині дослідження виявлено, що адміністративної відповідальності за проступки на транспорті будуть притаманними загальні ознаки адміністративно-деліктної кваліфікації та особливі ознаки, що опосередковані специфікою об'єктивних та суб'єктивних ознак складів проступків, що стосуються проступків на транспорті.

Встановлено, що адміністративні проступки на транспорті об'єднує родовий об'єкт, за яким виокремлюється спрямованість їх посягання на суспільні відносини у сфері використання транспорту. Додатково їх згруповано за видом транспорту на: 1) ті, що поширюються на всі види

транспорту; 2) ті, що поширюються на окремі види транспорту. Акцентовано увагу на тому, що переважно суб'єктом вчинення адміністративних проступків на транспорті буде спеціальний суб'єкт – тобто фізична осудна особа, якої наділено спеціальними кваліфікуючими ознаками: пасажир або водій транспортного засобу. Зазначено, що можливими є випадки: а) позначення «водія транспортного засобу» як «особи, що керувала транспортним засобом»; б) позначення «водія транспортного засобу» специфіковано до виду транспорту (наприклад, статус «капітана (судноводія)»).

1.3. Нормативно-правове регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті

Нормативно-правове регулювання є поняттям, що відображає урегульованість нормами права певної сфери суспільних відносин. Доктринально його аналогами є категорії «нормативно-правове забезпечення», «правові засади», «правові основи», «правове регулювання» тощо. Змістовно вони відображають одне й те ж саме явище, але з акцентуванням на різні його характеристики, при цьому: нормативно-правове регулювання містить правові основи упорядкування конкретних суспільних відносин [68, с. 342]; правові засади є вихідними положеннями, що упорядковують конкретні суспільні відносини та містяться у системі нормативно-правових актів різної юридичної сили; нормативно-правове забезпечення відзеркалює рівень впливу норм права на конкретні суспільні відносини, що реалізується за допомогою правових заходів [69, с. 89; 70, с. 39].

Правове регулювання є категорією загального порядку, що відображає упорядкування поведінки учасників суспільних відносин за допомогою юридичних засобів. Специфічною особливістю правового регулювання є його забезпеченість публічною владою, передусім державною. Вона уповноважує органи публічної влади на створення нормативно-правових

актів та інших формальних джерел права, здійснення їхнього постійного оновлення та однакового застосування, встановлення санкцій за їх невиконання, забезпечення їхньої охорони засобами примусу тощо. Зміст права зумовлює й такі характеристики правового регулювання, як: загальність (поширюється на все суспільство і всю територію держави); формальна визначеність (здійснюється тільки у заздалегідь визначений спосіб та у заздалегідь визначених формах); системність (здійснюється за допомогою системи правових норм). Обов'язковими стадіями правового регулювання є формування нормативно-правової основи (об'єктивного права), виникнення суб'єктивного права та реалізація права

Нормативно-правове регулювання є різновидом правового регулювання, що виокремлюється через специфіку юридичних засобів, що при цьому використовуються. Нормативно-правове регулювання здійснюється на основі створених уповноваженими суб'єктами нормативно-правових актів та інших формальних джерел права. Таким чином, індивідуальне (ненормативне) правове регулювання, яке здійснюється за допомогою видання уповноваженими суб'єктами індивідуальних правових актів, передусім на стадії застосування права та спрямовується на упорядкування конкретної поведінки, поширюється лише на персонально визначене коло осіб, не буде віднесено до нормативно-правового регулювання [71, с. 134]. Означене стосуватиметься сфери адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Таким чином, нормативно-правове регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті являє собою сукупність створених уповноваженими суб'єктами нормативно-правових актів, що мають загальнообов'язкове значення при забезпеченні дотримання правових норм, що регулюють експлуатацію та функціонування транспорту засобами адміністративно-деліктного права.

Нормативно-правове регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті наслідує загальні ознаки, що відображають дію формалізованих юридичних норм, забезпечених державою: поширюється на

заздалегідь не визначену кількість тотожних випадків; адресується колу осіб, що персонально не визначається; переважно здійснюється протягом тривалого часу.

Специфіку нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті опосередковано такими положеннями:

1) рівнем правового закріплення юридично обов'язкових правил поведінки шляхом виокремлення національного та міжнародного рівня;

2) видовою приналежністю джерела права, в якому міститься загальнообов'язкове правило поведінки щодо притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення на транспорті шляхом виокремлення Конституції України, міжнародних договорів, яких належним чином ратифікованою Верховною Радою України, законів України та підзаконних нормативно-правових актів [72, с. 45];

3) предметом правового упорядкування з урахуванням специфіки адміністративної відповідальності за правопорушення на транспорті шляхом виокремлення: а) тих, що регламентують сферу адміністративно-деліктних відносин у цілому; б) тих, що регламентують належну поведінку на транспорті; в) тих, що регулюють притягнення до адміністративної відповідальності на транспорті. Доцільним є акцентування уваги на значенні конкретного нормативно-правового акта для адміністративно-деліктного права, типу стосовності до провадження у справах про вчинення адміністративних проступків на транспорті, визначення об'єктивних та суб'єктивних ознак складів адміністративних проступків на транспорті, особливостей накладення адміністративних стягнень за адміністративні проступки на транспорті тощо.

Слід зазначити, що вказані класифікації мають теоретичний характер, який прямо не впливає на правозастосування. При цьому, систематизація нормативно-правових засад є необхідною при здійсненні цього дослідження для виявлення як специфіки правового закріплення адміністративної відповідальності на транспорті, так і наявних у ньому прогалин.

Міжнародний рівень нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті сформовано із сукупності міжнародних стандартів, що визначають загальноприйняті положення стосовно складових аспектів притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті. Серед них можна виокремити міжнародні стандарти визначення прав людини. Наприклад, положеннями Загальної декларації прав людини 1948 р. передбачено, що кожна людина має право на ефективне поновлення у правах компетентними національними судами у разі порушення її основних прав, наданих їй конституцією або законом. Крім того, цим документом наголошено на важливості процесуальних гарантій особи під час судового розгляду в частині визначення її прав і обов'язків і встановленні обґрунтованості пред'явленого обвинувачення [73]. Положеннями Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод 1950 р. закріплено право на справедливий і публічний розгляд його справи упродовж розумного строку незалежним і безстороннім судом, встановленим законом [74]. Деталізація означеного міститься і в Міжнародному пакті про громадянські та політичні права 1966 р., яким підкріплено те, що: «...всі особи є рівними перед судами і трибуналами. Кожен має право при розгляді будь-якого обвинувачення, пред'явленого йому, або при визначенні його права та обов'язків у будь-якому цивільному процесі на справедливий і публічний розгляд справи компетентним, незалежним і безстороннім судом, створеним на підставі закону» [75].

Обов'язковими для цілей притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті є міжнародні норми, що стосуються функціонування судів та діяльності суб'єктів владних повноважень, наприклад:

Основні принципи незалежності судових органів, прийняті сьомим Конгресом ООН з профілактики злочинності і поведження з правопорушниками у 1985 р.[76];

Бангалорські принципи поведінки суддів, прийняті Економічною та Соціальною Радою ООН у 2006 р., що констатують сприйняття незалежності судових органів як передумови забезпечення правопорядку та гарантії справедливого вирішення справи в суді [77];

Основні положення про роль адвокатів, прийняті восьмим Конгресом ООН з профілактики злочинності і поводження з правопорушниками 1990 р. [78];

Рекомендації Комітету Міністрів Ради Європи № (94) 1994 р. «Незалежність, дієвість та роль суддів», якими встановлено, що для ефективної роботи суддів має бути створено та забезпечено належні умови роботи шляхом надання у розпорядження суддів допоміжного персоналу та відповідного обладнання, зокрема, засобів для діловодства та зв'язку, щоб вони могли діяти ефективно та без невинуватених затримок, вжиття відповідних заходів, щоб доручити виконувати несудові завдання іншим особам [79];

Кодекс поведінки посадових осіб з підтримання правопорядку [80];

Рекомендація Res (2001) 10 Комітету Міністрів державам-учасникам Ради Європи «Про Європейський кодекс поліцейської етики, яким передбачено пріоритетність для правоохоронних органів повноважень з забезпечення громадського спокою, дотримання законності та порядку в суспільстві; захист і дотримання основних прав і свобод людини, попередження і виявлення злочинності та боротьба з нею, надання допомоги і послуг населенню [81] тощо.

Окрему групу міжнародних стандартів сформовано з тих, що регулюють належний стан суспільних відносин на транспорті залежно від його виду, а саме з(із):

водного транспорту: Конвенція ООН з морського права 1982 р. [82], Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. [83]

автомобільного транспорту: Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 р. [84], Конвенція про дорожній

рух 1968 р. [85], Конвенція про дорожні знаки та сигнали 1968 р. [86], Європейська конвенція про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху 1964 р. [87], Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення прав керування автотранспортними засобами 1976 р. [88] тощо.

повітряного транспорту: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [89];

залізничного транспорту: Конвенція про міжнародні залізничні перевезення [90] тощо.

Отже, міжнародний рівень нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті сформовано із достатньо великої кількості актів загальнообов'язкового та рекомендаційного характеру, що мають значення для діяльності уповноважених суб'єктів під час здійснення адміністративного провадження за проступки на транспорті.

При встановленні національного рівня нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, перш за все слід звернути увагу на положення Конституції України, якою закріплено основоположні засади, що стосуються притягнення до адміністративної відповідальності.

По-перше, це визначення факту, що людина, її життя, здоров'я, честь, гідність, недоторканність та безпека є найвищою соціальною цінністю в державі (ст. 3). Указане має прослідковувати діяльність будь-яких органів публічної влади під час притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті. По-друге, вагомим є виокремлення переліку основних прав і свобод людини і громадянина, серед яких: право громадян на працю, заробітну плату (ст. 43); право на житло (ст. 47); право на достатній життєвий рівень для себе і своєї сім'ї (ст. 48); право на охорону здоров'я, медичну допомогу та медичне страхування (ст. 49); право дітей-сиріт і дітей, позбавлених батьківського піклування, на державне утримання і виховання (ст. 52); право на освіту (ст. 53); право на державний захист сім'ї (ст. 53), що в цілому охороняються нормами адміністративного права та можливістю

притягнення до адміністративної відповідальності [91]. Серед переліку прав чільне місце відведено ст. 61, якою встановлено таке: «ніхто не може бути двічі притягнений до юридичної відповідальності одного виду за одне й те саме правопорушення. Юридична відповідальність особи має індивідуальний характер» [91].

По-третє, конституційні норми спрямовано на юридизацію діяльності органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб щодо: здійснення повноважень в установлених законом межах і відповідно до законів України (ст. 6); здійснення повноважень у спосіб, якого передбачено Конституцією та законами України (ч. 2 ст. 19) [91], тощо.

Щодо законів України, в яких містяться норми, що регулюють адміністративну відповідальність на транспорті, то їх доцільно класифікувати в залежності від предмета їх регулювання на загальні, яких спрямовано на притягнення до адміністративної відповідальності в цілому, та спеціальні, яких спрямовано на забезпечення нормального стану функціонування транспорту.

Основним законом України, що регулює адміністративну відповідальність в її видовому різноманітті та динамічному слідуванні є КУпАП. Указаний нормативно-правовий акт охоплює цілу низку питань, що стосуються адміністративної відповідальності: визначення поняття адміністративного правопорушення (проступку); характеристика обставин, що впливають на притягнення до адміністративної відповідальності; виокремлення адміністративних стягнень та заходів адміністративного примусу, що застосовуються через вчинення адміністративного проступку; детермінації однорідних груп суспільних відносин, у межах яких може бути вчинено адміністративний проступок; провадження у справах про притягнення до відповідальності за вчинення адміністративних проступків та окремі його стадії з акцентуванням уваги на суб'єктів, терміни та процесуальне оформлення результатів розгляду справ про вчинення адміністративних проступків тощо [50].

Слід зазначити, що КУпАП було прийнято у первісній редакції ще в 1984 р., а враховуючи розвиток суспільних відносин та стан їх нормативного

упорядкування, більшість положень адміністративного деліктного законодавства потребують переформатування. На означені виклики було відреаговано ще у 2004 р., коли пропонувалося прийняти КУпАП. Неможливо не звернути увагу на слушність обґрунтування заміщення терміна «правопорушення» на термін «проступки». Так, основними доказовими тезами є те, що: термін «правопорушення» містить у собі два поняття: злочин і проступок, які відрізняються між собою за ступенем суспільної небезпеки. Проступок є менш суспільно небезпечним порушенням законодавства стосовно злочину, оскільки завдана ним шкода не спричиняє небезпеки для суспільства в цілому; термін «адміністративне правопорушення» також містить у собі два поняття: адміністративний проступок, передбачений проектом КУпАП, і порушення відносин у сфері управління. Виходячи із того, що проект передбачав тільки встановлення адміністративної відповідальності за вчинений адміністративний проступок, така назва Кодексу уявляється доцільною [92]. Не акцентуючи уваги на позитивності ефекту від можливих змін, його не було прийнято. Станом на теперішній час відбувається активна нормотворча робота з напрацювання нового проекту Кодексу про адміністративні проступки. Вважаємо за доцільне зазначити, що в межах цього дослідження використано поняття «проступки» при характеристиці притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Враховуючи той факт, що вирішення адміністративних справ про притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення проступків на транспорті може відбуватись у судовому порядку, до нормативно-правових засад загального характеру буде віднесено закони України, що стосуються судочинства. Йдеться про положення Закону України «Про судоустрій та статус судів», яким закріплено право на судовий захист, загальні засади розгляду справ про притягнення до адміністративної відповідальності в суді, особливості статусу учасників судового процесу, їх правомочності, а також основоположні характеристики стадій судового процесу [93]. Цінним є положення Закону України «Про виконання рішень та застосування практики

Європейського Суду з прав людини», мета якого зазначена у преамбулі, як: «... регулювання відносин, що виникають у зв'язку з обов'язком держави виконати рішення Європейського суду з прав людини у справах проти України; необхідність усунення причин порушення Україною Конвенції про захист прав судочинства та адміністративну практику європейських стандартів прав людини; створення передумов для зменшення числа заяв до Європейського суду з прав людини проти України» [94]. До загальних законів України у сфері судочинства можна віднести й такі: «Про адвокатуру та адвокатську діяльність» [95], «Про державний захист працівників суду і правоохоронних органів» [96], «Про судову експертизу» [97] тощо.

Серед спеціальних законів України, яких спрямовано на упорядкування суспільних відносин у сфері функціонування транспорту та притягнення за проступки на транспорті слід виокремити такі. КУпАП у Главі 10 виокремлюються адміністративні правопорушення на транспорті спільно з правопорушеннями у галузі зв'язку. Доцільним вбачається виокремлення окремої Глави у КУпАП під назвою «Адміністративні проступки на транспорті» з групуванням статей відповідно до виду транспорту. Законом України «Про транспорт», окрім суспільних відносин, пов'язаних з діяльністю транспорту врегульовано відповідальність підприємств транспорту за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів, багажу, а також відповідальність перед пасажиром за несвоєчасне подання транспорту. Крім того, передбачено, що підприємство транспорту, діяльність якого пов'язана з підвищеною небезпекою, несе матеріальну відповідальність за шкоду, завдано внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів під час користування транспортом, у порядку, встановленому чинним законодавством України (ст. 13) [50].

Специфіку функціонування окремих видів транспорту визначено в таких законах України:

діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у

повітряних перевезеннях та авіаційних роботах упорядковано положеннями Повітряного кодексу України 2011 р. [56];

діяльність, яку пов'язано з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибогосподарської діяльності, розвідки та видобування корисних копалин, пошуку і рятування людей, що зазнали лиха на морі, виконання буксирних, криголамних і аварійно-рятувальних операцій, навігаційно-гідрографічних робіт, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей, – упорядковано Кодексом торговельного мореплавства України [55];

діяльність щодо функціонування внутрішнього водного транспорту і створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних та безпечних перевезеннях, упорядковано Законом України «Про внутрішній водний транспорт» [98];

діяльність з організації та діяльності автомобільного транспорту упорядковано Законом України «Про автомобільний транспорт» [57];

суспільні відносини щодо організаційних засад діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу урегульовано Законом України «Про залізничний транспорт» [59] тощо.

Окрему роль в системі нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності на транспорті відіграють підзаконні нормативно-правові акти, серед яких: укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, акти міністерств та інших центральних органів виконавчої влади, акти органів місцевого самоврядування. Змістовно їх спрямовано на упорядкування суспільних відносин щодо:

а) визначення правового статусу спеціально уповноважених органів в сфері транспорту (наприклад, «Положення про Державну авіаційну службу

України», що затверджено Постановою Кабінету Міністрів України [99], «Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України», що затверджено Постановою Кабінету Міністрів України [100]);

б) визначення порядку експлуатації транспорту (наприклад, «Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом», що затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України [101], «Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України», що затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України [102], «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів», що затверджено наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації [103], «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу», що затверджено наказом Міністерства інфраструктури України [104], тощо.

У цій частині дослідження проаналізовано стан нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті. Акцентовано увагу на значенні конкретного нормативно-правового акта для адміністративно-деліктного права, типу стосовності до провадження у справах про вчинення адміністративних проступків на транспорті, визначення об'єктивних та суб'єктивних ознак складів адміністративних проступків на транспорті, особливостей накладення адміністративних стягнень за адміністративні проступки на транспорті тощо. Встановлено, що міжнародний рівень нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті сформовано із сукупності міжнародних стандартів загальнообов'язкового та рекомендаційного характеру, що визначають загальноприйняті положення стосовно складових аспектів притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, сформовано із: стандартів визначення прав людини; засад функціонування судів та діяльності суб'єктів владних повноважень, що уповноважені розглядати справи про притягнення до адміністративної

відповідальності; стандартів дотримання належного стану суспільних відносин на транспорті. Проаналізовано положення: Конституції України, якою закріплено основоположні засади, що стосуються притягнення до адміністративної відповідальності; законів України, в яких містяться норми, що регулюють адміністративну відповідальність на транспорті із їхньої градацією залежно від предмета регулювання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ДО РОЗДІЛУ 1

1. Коваль Л.В. Адміністративні-деліктні відношення: монографія. Київ: Вища школа. 1979. 228 с.
2. Додін Є.В. Докази в адміністративному процесі. Одеса: Юридична л-ра, 1973. 192 с.
3. Голосніченко І.П. Попередження корисливих проступків засобами адміністративного права. Київ: Вища школа, 1991. 208 с.
4. Адміністративна діяльність міліції; за ред. О.М. Бандурки, Харків.: НАВС. 2004. 448 с.
5. Адміністративна діяльність: навч. посіб.; за заг. ред. д-ра юрид. наук, О.І. Остапенка. Львів: ЛІВС, 2002 р. 252 с.
6. Літошенко О.С. Адміністративна відповідальність в системі юридичної відповідальності: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2005. 21 с.
7. Гаркуша С.В. Адміністративна відповідальність за виготовлення, придбання, зберігання або реалізацію фальсифікованих алкогольних напоїв або тютюнових виробів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ірпінь, 2010. 18 с.
8. Куян І.А. Адміністративна відповідальність за екологічні правопорушення: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2001. 18 с.
9. Шкарупа К.В. Адміністративна відповідальність за невиконання законних вимог державного виконавця: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ірпінь, 2010. 18 с.
10. Бондаренко К.В. Адміністративна відповідальність за порушення антимонопольного законодавства України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2010. 18 с.
11. Шемелинець І.І. Адміністративна відповідальність за порушення законодавства про працю: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ірпінь, 2010. 19 с.
12. Бичков А.С. Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2010. 15 с.
13. Адміністративне право: навч.-метод. посіб. (для здобув. вищої освіти денної форми навч.) / С.В. Ківалов, Л.Р. Біла-Тіунова, Т.І. Білоус-

Осінь. Одеса: Фенікс, 2019. 136 с. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/12119> (дата звернення: 04.07.2023).

14. Мельник Р.С., Бевзенко В.М. Загальне адміністративне право: навч. посіб. / за заг. ред. Р.С. Мельника. Київ: Ваїте, 2014. 376 с.

15. Адміністративне право України. Повний курс: підручник / Галунько В., Діхтієвський П., Кузьменко О., Стеценко С. та ін. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. 446 с.

16. Загальне адміністративне право України : підручник / за заг. ред.: акад. С. Ківалова і проф. Л. Білої-Тіунової ; Нац. ун-т «Одеська юрид. академія». Одеса : Фенікс, 2023. 792 с. URL: <https://doi.org/10.32837/11300.25545> (дата звернення: 04.07.2023).

17. Аверочкіна Т.В., Білоус-Осінь Т.І., Співвідношення дисциплінарної та адміністративної відповідальності. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 1. С. 655–657. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-1/155>. (дата звернення: 04.07.2023).

18. Лавренова О.І. Притягнення до адміністративної відповідальності осіб за невиконання законних вимог виконавців: правові підстави та порядок притягнення. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. № 1. С. 199–201.

19. Стрельников А.В. Порядок притягнення до адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері захисту персональних даних. *Право і суспільство*. 2016. № 4 С. 138–142.

20. Стрельников А.В. Проблеми визначення складу адміністративного правопорушення у сфері захисту персональних даних. *Порівняльно-аналітичне право*. 2016. № 3. С. 151–153.

21. Бойчук А.Ю., Хамходера О.П., Толкач С.А. Відповідальність фізичної особи за порушення мовного законодавства: аналіз майбутніх статей 188-52 та 188-53 КУпАП. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2020. Вип. 61. С. 115–126.

22. Латковська Т.А. Сутнісно-змістовна характеристика дисциплінарної відповідальності як виду юридичної відповідальності. *Правові новели*. 2022. №

17. С. 127–132. URL: http://legalnovels.in.ua/journal/17_2022/17.pdf (дата звернення: 04.07.2023).

23. Терещук М.М. Позитивна юридична відповідальність в публічному праві: теоретичний аналіз. *Молодий вчений*. 2016. № 7 (34). С. 268–271.

24. Каленіченко Л.І. Юридична відповідальність як форма державноправового примусу : монографія. Харків: Вид-во «НТМТ», 2017. 348 с.

25. Транспортне право України: навч. посіб. / за ред. В.Г. Гіжевського, Е.Ф. Демського. Київ: Атіка, 2008. 292 с.

26. Баган Я.Й. Адміністративно-правове забезпечення функціонування авіаційного транспорту: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Дніпро, 2018. 20 с.

27. Матвієнко В.В. Механізм державного управління розвитком залізничного транспорту України: дис.... канд. з держ. управління. Маріуполь, 2017. 19 с.

28. Кочерга М.В. Забезпечення безпеки дорожнього руху адміністративно-правовими засобами: автореф. дис.... канд. юрид. наук. Київ, 2016. 20 с.

29. Маслова Я.І. Адміністративно-правові засади управління у сфері автомобільних доріг в Україні: автореф. дис.... канд. юрид. наук. Одеса, 2010. 20 с.

30. Малишко Д.В. Адміністративно-правове регулювання у галузі муніципального транспорту в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Запоріжжя, 2017. 16 с.

31. Селезньов В.П. Організаційно-правові основи управління безпекою мореплавства: автореф. дис.... канд. юрид. наук. Одеса, 1998. 27 с

32. Іванова Д.А. Адміністративно-правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів. автореф. дис.... канд. юрид. наук. Одеса, 2021. 19 с.

33. Москаленко С.І. Організаційні та правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації в Україні: адміністративно-правова теорія і практика: автореф. дис.... докт.. юрид. наук. Київ, 2018. 40 с.

34. Дубінський О.Ю. Державний контроль за додержанням законодавства на транспорті: автореф. дис.... докт. юрид. наук. Київ, 2019. 43 с.
35. Дубінський О.Ю. Державний контроль за додержанням законодавства на транспорті. Адміністративно-правовий аспект. Харків, 2019. 402 с.
36. Махмурової-Дишлюк О.П. Адміністративно-правові гарантії забезпечення мореплавства в період збройних конфліктів: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2019. 19 с.
37. Приходько В.І. Адміністративно-правова профілактика транспортних пригод в Україні. автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2010. 19 с.
38. Прокопенко В.В. Митні формальності на транспорті в Україні та їх адаптація до міжнародного митного права, правил та стандартів: автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Запоріжжя, 2018. 19 с.
39. Галуцько В.В. Адміністративно-інфраструктурне право: поняття, предмет, джерела, завдання. *Держава і право*. Вип 57. 2013. С. 74–81.
40. Паламарчук І.В. Адміністративно-правове регулювання у сфері транспортної інфраструктури. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 58.
41. Брусакова О.В. Правові засади адміністративної відповідальності за правопорушення на авіаційному транспорті. *Проблеми сучасної поліцейстики*. Харків, 2021. С.69–72.
42. Адміністративна діяльність Національної поліції: навч. посіб. / кол. авт. ; кер. авт. кол. канд. юрид. наук, засл. юрист України В.А. Глуховець. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2017. 248 с.
43. Фелик В.І. Адміністративно-правове забезпечення профілактичної діяльності Національної поліції. Харків: Пноав, 2016. 511 с.
44. Поліцейська діяльність: навч. посіб. авт..кол. В.О. Басс, В.М. Братель, В.І. Варивода, та ін.: за заг ред. В.А. Кулікова. Київ: ФОП Масляков, 2021 р. 570 с.
45. Адміністративна діяльність ОВС на транспорті : підручник / авт. кол.: А.А. Аносенков, О.А. Антоненко, С.О. Баранов та ін.; за наук. ред. О.Ф. Долженкова. Одеса: ОДУВС, 2010. 434 с.

46. Кукшинова О.О., Черниш Ю.І. Особливості адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті. *Науковий вісник Ужгородського Національного університету*. 2021. № 67. С. 196–200. DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.67.38>. (дата звернення: 04.07.2023).

47. Брусакова О.В. Адміністративна відповідальність за правопорушення на авіаційному транспорті. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 8. С. 141–147.

48. Теорія держави і права. Академічний курс: підручник: за ред. О.В. Зайчука, Н.М. Оніщенко. 2-е вид., перероб. і допов. Київ: Юрінком Інтер, 2008. С. 500.

49. Адміністративне право України: підруч. / за ред. Ю.П. Битяка. Харків: Право, 2000. С. 136.

50. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. № 8073. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#n815> (дата звернення: 04.07.2023).

51. Основи держави і права України: підруч. для студ. юрид. вищ. навч. закл. / М.В. Цвік, О.В. Петришин, Л.В. Авраменко та ін.; за ред. д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України М.В. Цвіка, д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України О.В. Петришина. Харків: Право, 2009. 584 с.

52. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

53. Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 р. № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

54. Агакарян Р.С. Поняття та зміст адміністративно-правових відносин у сфері транспорту. *Актуальні проблеми держави і права*. 2020. № 2. С. 3–11. DOI <https://doi.org/10.32837/apdp.v0i86.2398> (дата звернення: 04.07.2023).

55. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-В. URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 04.07.2023).

56. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

57. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

58. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. № 3353XII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 31. Ст. 338

59. Про залізничний транспорт: Закон України від 04 липня 1996 р. № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

60. Колпаков В.К., Кузьменко О.В. Адміністративні правопорушення в системі корупційних деліктів. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2002. № 5. С. 7–15.

61. Голосніченко І., Стахурський М., Золотарьова Н. Попереднє адміністративне розслідування як стадія провадження в справах про адміністративні проступки. *Право України*. 2002. № 2. С. 26–30.

62. Адміністративістика в умовах цифровізації: теорія, правове регулювання, практика: монографія / авт. колектив: С.В. Ківалов, Л.Р. Біла-Тіунова, Т.А. Латковська та ін. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2022. URL: <https://doi.org/10.32837/11300.21108>.

63. Адміністративна відповідальність (загальні положення та правопорушення у сфері обігу наркотиків: навч. посіб. / за заг. ред. проф. І.П. Голосніченка. Київ: КІВС, 2002. 141 с.

64. Агакарян Р.С. Особливості кваліфікації адміністративних правопорушень на транспорті. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 9. С. 641–643. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/158> (дата звернення: 04.07.2023).

65. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 435. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

66. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 серпня 1996 р. № 959. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-96-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

67. Стан аварійності та безпеки судноплавства на морському та річковому транспорті, включаючи маломірні (малі) судна/ http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2018/analiz_avariynosti_2017.pdf (дата звернення: 04.07.2023).

68. Енциклопедія державного управління : у 8 т. / Нац. акад. держ. упр. при Президентові України ; наук.-ред. колегія : Ю.В. Ковбасюк (голова) та ін. Київ: НАДУ, 2011. Т. 6: Державна служба / наук.-ред. колегія : С.М. Серьогін (співголова), В.М. Сороко (співголова) та ін. 2011. 524 с.

69. Адміністративне право України в сучасних умовах (виклики початку XXI століття): монографія / В.В. Галуцько, В.І. Олефір, М.П. Пихтін, О.О. Онищук, Ю.В. Гридасов, М.М. Новіков, У.О. Палієнко, І.А. Дьомін, О.М. Єщук; за заг. ред. В.В. Галуцька. Херсон: Херсон. міська друкарня, 2010. 376 с.

70. Тацишин І.Б. Адміністративно-правове забезпечення інформаційних відносин в галузі реклами: дис. ... на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук. Львів, 2009.

71. Правове регулювання. URL: <http://ftplec.nlu.edu.ua/%D0%9D%D0%B0%D0%B2%D1%87%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE-%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%BD%D1%96%20%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB%D0%B8/%D0%9A%D0%B0%D1%84%D0%B5%D0%B4%D1%80%D0%B0%20%D1%82%D0%B5%D0%BE%D1%80%D1%96%D1%97%20%D1%96%20%D1%84%D1%96%D0%BB%D0%BE%D1%81%D0%BE%D1%84%D1%96%D1>

%97%20%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B0/%D0%A2%D0%B5%D0%BE%D1%80%D1%96%D1%8F%20%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B0/%E2%84%96%206%20%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B2%D0%B5%20%D1%80%D0%B5%D0%B3%D1%83%D0%BB%D1%8E%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F.%20.pdf (дата звернення: 04.07.2023).

72. Адміністративне право України. Повний курс: підручник / за ред. В. Галунька, О. Правоторової. 3-є вид. Київ: Академія адмін.-прав. наук, 2020. 466 с.

73. Загальна декларація прав людини: Декларація ООН від 10 грудня 1948 р. № 995_015. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015#Text (дата звернення: 04.07.2023).

74. Конвенція про захист прав людини та основоположних свобод: Конвенція Ради Європи від 14 листопада 1950 р. № 995_004 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text (дата звернення: 10.03.2023).

75. Міжнародний пакт про громадянські і політичні права: Міжнародний документ від 19.10.1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_043 (дата звернення: 04.07.2023).

76. Основні принципи незалежності судових органів: Міжнародний документ ООН від 13.12.1985 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_201#Text (дата звернення: 04.07.2023).

77. Бангалорські принципи поведінки суддів: Міжнародний документ від 19.05.2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_j67#Text (дата звернення: 04.07.2023).

78. Основні положення про роль адвокатів: рішення Конгресу ООН з профілактики злочинності і поводження з правопорушниками від 01.08.1990 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_835#Text (дата звернення: 04.07.2023).

79. Рекомендація Комітету Міністрів Ради Європи державам-членам щодо незалежності, дієвості та ролі суддів : від 13.10.1994 р., № R (94)12. *Вісник Верховного Суду України*. 1997. № 4 (6). С. 10–11.

80. Кодекс поведінки посадових осіб з підтримання правопорядку: Резолюція Генеральної Асамблеї ООН № 34/169 від 17.12.1979 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_282 (дата звернення: 04.07.2023).

81. Рекомендація Rec (2001) 10 Комітету Міністрів державам-учасникам Ради Європи «Про Європейський кодекс поліцейської етики», ухвалена Комітетом Міністрів 19 вересня 2001 р. URL: <http://pravo.org.ua/files/Criminal%20justice/rec1.pdf>. (дата звернення: 04.07.2023).

82. Конвенція ООН з морського права: Міжнародний документ від 1982 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU82K23R> (дата звернення: 04.07.2023).

83. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_064/page (дата звернення 20.02.2023).

84. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів: міжнародний документ від 1956 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text. (дата звернення: 04.07.2023).

85. Конвенція про дорожній рух: міжнародний документ від 08 листопада 1968 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_041 (дата звернення: 04.07.2023).

86. Конвенція про дорожні знаки та сигнали: міжнародний документ від 08.11.1968 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902#Text (дата звернення: 04.07.2023).

87. Європейська конвенція про заходи покарання за порушення правил дорожнього руху: міжнародний документ від 30.11.1964 р. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/STAT0184?ed=1964_11_30&an=2 (дата звернення: 04.07.2023).

88. Європейська конвенція про міжнародні наслідки позбавлення прав керування автотранспортними засобами: міжнародний документ від 3.06.1976 р. URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/169509__169509 (дата звернення: 04.07.2023).

89. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію: міжнародний документ від 1944 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_038. (дата звернення: 04.07.2023).

90. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ): міжнародний документ згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_291 (дата звернення: 04.07.2023).

91. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. Дата оновлення: 01.01.2020 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 20.03.2023).

92. Проект Кодексу України про адміністративні проступки № 5558. від 26.05.2004 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=5558&skl=5 (дата звернення: 04.07.2023).

93. Про судоустрій і статус суддів: Закон України від 02.06.2016 р. № 1402-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19> (дата звернення: 04.07.2023).

94. Про виконання рішень та застосування практики Європейського Суду з прав людини: Закон України від 23.02.2006 р. № 3477-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3477-15> (дата звернення: 04.07.2023).

95. Про адвокатуру та адвокатську діяльність: Закон України від 06.07.2005 р. № 2747-IV. Дата оновлення: 15.08.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5076-17#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

96. Про державний захист працівників суду і правоохоронних органів: Закон України від 23.12.1993 р. № 3781-XII. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3781-12> (дата звернення: 04.07.2023).

97. Про судову експертизу: Закон України від 25.02.1994 р. № 4038-XII. Дата оновлення: 03.07.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4038-12#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

98. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. № 1054. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

99. Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 р. *Офіційний вісник України*. 2014. № 82. С. 63. Ст. 2332.

100. Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6.03.2022 р. № 212. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

101. Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.12.2004 р. № 1098. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1657-04/page> (дата звернення: 04.07.2023).

102. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 р. № 1196. *Офіційний вісник України*. 2007. № 26. С. 51. Ст. 1065.

103. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14.03.2006 р. № 186. *Офіційний вісник України*. 2006. № 25. С. 262. Ст. 1840.

104. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735. *Офіційний вісник України*. 2013. № 4. С. 303. Ст. 136.

РОЗДІЛ 2

КВАЛІФІКАЦІЯ ОКРЕМИХ

АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРОСТУПКІВ НА ТРАНСПОРТІ

2.1. Особливості юридичного складу адміністративних проступків на залізничному транспорті

Склад адміністративних проступків у сфері залізничного транспорту, як і структура будь-яких інших складів адміністративних проступків, складається із сукупності таких елементів, як об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона. Усі перелічені елементи формують юридичний склад, тобто за відсутності хоча б одного з елементів, адміністративна відповідальність особи за вчинення проступку у сфері залізничного транспорту виключається. Найпершим та найбільш важливим елементом складу адміністративних проступків у сфері залізничного транспорту є виокремлення безпосереднього об'єкта адміністративного проступку.

Спільним видовим об'єктом для адміністративних проступків на залізничному транспорті є суспільні відносини у сфері залізничного транспорту. Залізничний транспорт, згідно із Законом України «Про транспорт», є транспортом загального користування та формує Єдину транспортну систему України. Склад залізничного транспорту формується з: підприємств залізничного транспорту, рухомого складу залізничного транспорту, залізничних шляхів сполучення, промислових, торговельних та постачальницьких підприємств, навчальних закладів, дитячих дошкільних закладів тощо, що сприяють забезпеченню функціонування цього виду транспорту [1].

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт», залізничний транспорт є виробничо-технологічним комплексом підприємств залізничного транспорту, що сприяє забезпеченню потреб населення країни у наданні транспортних послуг (прямого залізничного сполучення, прямого

змішаного сполучення, міжнародного залізничного сполучення, непрямого міжнародного сполучення) [2].

Таким чином, чинним законодавством України «залізничний транспорт» визначено як широке поняття, що містить як рухомий залізничний транспорт, так і підприємства, що забезпечують його функціонування (промислові підприємства, навчальні заклади тощо). Для цілей детермінації адміністративних проступків на залізничному транспорті залізничний транспорт доцільно тлумачити у вузькому розумінні, зокрема згідно з Правилами безпеки громадян на залізничному транспорті України [3], як залізничні шляхи сполучення та рухомий залізничний транспорт загального користування (потяги, локомотиви, вагони тощо).

Аналізуючи склади адміністративних проступків на залізничному транспорті, яких передбачено КУпАП, слід сказати, що безпосереднім об'єктом цього виду адміністративних проступків є суспільні відносини у сфері функціонування залізничного транспорту (ст. ст. 109, 110, 124, 136, 139 КУпАП тощо). Указане підтверджується судовою практикою, зокрема:

постановою Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області № 607/15848/23 від 30.08.2023 р., за якою особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 3 ст. 109 КУпАП за порушення п. 2.5 Правил безпеки громадян на залізничному транспорті [4];

постановою Лозівського міськрайонного суду Харківської області № 629/209/22 від 03.02.2022 р., за якою особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 2 ст. 110 КУпАП за порушення п.п. 7, 17 Правил перевезення пасажирів залізничним транспортом України [5];

постановою Шепетівського міськрайонного суду Хмельницької області № 688/1595/21 від 11.06.2021 р., за якою особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 2 ст. 110 КУпАП за порушення п. 7.178 розділу 7 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [6].

Винятком буде безпосередній об'єкт проступків на залізничному транспорті по:

1) ст. 120 КУпАП [7], де об'єктом є суспільні відносини у сфері безпеки та пожежної безпеки на залізничному транспорті. Так, відповідно до постанови Фастівського міськрайонного суду Київської області № 3-1166/09 від 22.04.2009 р., старшого інструктора протипожежної профілактики Козятинського загону Південно-Західної залізниці було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 120 КУпАП за порушення правил пожежної безпеки [8];

2) по ст. 135¹ КУпАП [7], де безпосереднім об'єктом будуть суспільні відносини у сфері залізничного транспорту та зв'язку. Указане підтверджується постановою Роздільнянського районного суду Одеської області № 1524/3-340/12 від 05.03.2012 р., якою особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 135¹ КУпАП за підроблення квитка для проїзду в пасажирському електропотязі [9].

Таким чином, безпосереднім об'єктом адміністративних проступків на залізничному транспорті є: а) суспільні відносини у сфері функціонування залізничного транспорту; б) суспільні відносини у сфері безпеки та пожежної безпеки на залізничному транспорті, в) суспільні відносини у сфері зв'язку на залізничному транспорті.

Щодо суспільних відносин у сфері безпеки на залізничному транспорті, то вони охоплюються Правилами безпеки громадян на залізничному транспорті України та передбачають заборону пасажиром проїжджати у вантажних вагонах без спеціального дозволу [10]. Пунктом 14 Правил поведінки громадян на залізничному транспорті, яких затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 1995 р., пасажиром заборонено: «... перебувати на підніжках, дахах вагонів, перехідних площадках, у тамбурах пасажирського поїзда; заходити і виходити з вагона до повної зупинки поїзда; самовільно користуватися стоп-краном для затримки поїзда без крайньої потреби. У разі виникнення непередбачених аварійних обставин пасажир повинен сповістити

провідника, а за його відсутності самотійно скористатися стоп-краном» [11].

Характерною ознакою об'єкта адміністративних проступків на залізничному транспорті є відсутність предмета, зокрема в адміністративних проступках, передбачених ст. ст. 109, 110, 120, 124, 134, 135¹, 136, 139 КУпАП тощо. Натомість, предмет виокремлюється при визначенні складів окремих проступків на залізничному транспорті: у ч. 2 ст. 109 КУпАП предметом адміністративного проступку є залізничні колії, захисні лісонасадження, снігозахисні загородження та інші колійні об'єкти; у ч. 1 ст. 110 КУпАП предмет адміністративного проступку утворює внутрішнє обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів; у ч. 1 ст. 139 КУпАП предметом адміністративного проступку є залізничні переїзди тощо [7].

Прикладами є:

постанова Смілянського міськрайонного суду Черкаської області № 703/2927/13-п від 06.06.2013 р. якою особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 110 КУпАП за пошкодження віконного скла тамбурних перехідних дверей у вагоні № 2 ЕР9П-33702 приміського електропоїзда № 6508 сполученням «Шевченко-Знам'янка» [12]. Відповідно предметом адміністративного проступку на залізничному транспорті буде віконне скло тамбурних перехідних дверей у вагоні;

постанова Нікопольського міськрайонного суду Дніпропетровської області № 182/3361/13-п від 10.04.2013 р., якою особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 110 КУпАП за пошкодження лобового скла в локомотиві [13]. Відповідно предметом адміністративного проступку на залізничному транспорті буде лобове скло в локомотиві;

постанова Первомайського міськрайонного суду Харківської області № 632/287/13-п від 11.03.2013 р., якою особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 110 КУпАП за пошкодження обладнання пасажирського вагону шляхом нанесення малюнку аерозольними фарбами [14]. Відповідно предметом адміністративного

проступку на залізничному транспорті буде обладнання пасажирського вагону.

Наступним елементом складу адміністративних проступків на залізничному транспорті є об'єктивна сторона, головною ознакою якої є діяння (дія чи бездіяльність). Практично всі склади адміністративних проступків на залізничному транспорті мають об'єктивну сторону, що має вираження у формі активної, свідомої та вольової дії: «викидання сміття з вікон і вагонів поїздів» (ст. 109 КУпАП), «куріння у вагонах» (ст. 110 КУпАП), «використання завідомо підроблених квитків» (ст. 135¹ КУпАП), «пошкодження пломб і запірних пристроїв» (ст. 136 КУпАП), «пошкодження залізничних переїздів» (ст. 139 КУпАП), тощо. Вчинення адміністративного проступку на залізничному транспорті шляхом протиправної бездіяльності передбачено ч. 2 ст. 134 КУпАП та має прояв у неоплачувані перевезення багажу, та ч. 1 ст. 135 КУпАП, що містить вказівку на безквитковий проїзд у поїздах приміського, місцевого або дальнього сполучення [7]. Указане підкріплюється судовими рішеннями, зокрема постановою Шевченківського районного суду м. Львова № 466/2387/20 від 08.04.2020 р. [15], постановою Галицького районного суду м. Львова № 461/6000/18 від 17.12.2018 р. [16], постановою Сихівського районного суду м. Львова № 464/446/18 29.03.2018 р. [17].

Переважає більшість складів адміністративних проступків на залізничному транспорті є проступками з формальним складом, тобто вважаються завершеними з моменту вчинення протиправного діяння (ст.ст. 109, 110, 134, 135¹, 136, 139 КУпАП тощо) [7].

Як уже зазначалось, залізничний транспорт в адміністративних проступках на транспорті може бути не лише предметом (ознакою об'єкта), але і місцем вчинення проступку (ознакою об'єктивної сторони). Зокрема, у ч. 1 ст. 109 КУпАП місцем вчинення проступку є вантажний потяг; у ч. 2 ст. 110 КУпАП місцем вчинення проступку є вагони (тамбури) приміських потягів, поїздів місцевого і дальнього сполучення, метрополітени [7]. Так, відповідно до постанови Терехівського районного суду № 606/1334/23

від 27.07.2023 р., особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 109 КУпАП за самовільний проїзд у вантажному потязі [18]; постановою Ковельського міськрайонного суду Волинської області № 159/6613/18 від 17.01.2019 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 2 ст. 110 КУпАП за куріння електронної сигарети в тамбурі потяга приміського сполучення [19]; постановою Сватівського районного суду Луганської області № 426/4223/16-п від 01.06.2016 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 2 ст. 110 КУпАП за куріння тютюнових виробів в тамбурі потяга [20].

Таким чином, об'єктивна сторона адміністративних проступків на залізничному транспорті складається з: а) протиправного діяння (дії або бездіяльності) як обов'язкової основної ознаки (формальний склад проступку) та б) місця вчинення адміністративного проступку як обов'язкової факультативної ознаки.

Наступним елементом складу адміністративних проступків на залізничному транспорті є суб'єктивна сторона, яка розкривається через вину. Виною є психічне ставлення особи до вчинюваного нею протиправного діяння, що може мати вираження у формі умислу (прямого або непрямого) або необережності (протиправна самовпевненість або протиправна недбалість). За відсутності вини особа не буде підлягати адміністративній відповідальності. Кодексом України про адміністративні правопорушення вказану диференціацію безпосередньо не передбачено, але вона має значення при призначенні міри покарання.

Спільною формою вини усіх адміністративних проступків на залізничному транспорті є вчинення діяння як у формі як умислу (коли особа усвідомлює свої протиправні дії і бажає або свідомо припускає настання наслідків таких дій), так і необережності (коли особа усвідомлює свої протиправні дії, але не передбачає настання наслідків таких дій або легковажно розраховує на їх відведення). Прикладами можуть бути адміністративні проступки, яких передбачено: ст. ст. 109, 110, 124, 136, 139

КУпАП, тощо [7]. Водночас окремі види адміністративних проступків на залізничному транспорті є такими, що можуть вчинятися виключно з однією формою вини. Так, наприклад, проступок, якого передбачено ч. 1 ст. 135¹ КУпАП [7], полягає у виготовленні з метою збуту, збуті або використанні завідомо підроблених квитків залізничного та іншого транспорту і є таким, що вчиняється лише з прямим або непрямим умислом. Факультативні ознаки суб'єктивної сторони, такі як мотив, мета та емоційний стан у складах адміністративних проступків у сфері залізничного транспорту переважно не передбачено. Натомість мета як ознака суб'єктивної сторони є обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони лише одного адміністративного проступку на залізничному транспорті, якого передбачено ч. 1 ст. 135¹ КУпАП [7].

Щодо суб'єкта як елементу адміністративних проступків слід зазначити таке. Як обов'язкова складова адміністративних проступків у сфері залізничного транспорту, суб'єкт є фізичною осудною (такою, що здатна усвідомлювати свої дії та керувати ними) особою, яка досягла віку, з якого настає адміністративна відповідальність (16 років). Кодексом України про адміністративні правопорушення виокремлено дві групи суб'єктів адміністративних проступків у сфері залізничного транспорту – громадян та посадових осіб. Що стосується іноземців та осіб без громадянства, то згідно з ст. 16 КУпАП, вони несуть адміністративну відповідальність на рівні з громадянами України (окрім осіб, що мають дипломатичний імунітет) [7].

Можливим суб'єктом адміністративних правопорушень на залізничному транспорті, як це визначено у правових актах, є пасажир. У той же час проступок, який має прояв у самовільному проїзді у вантажних поїздах, в посадці і висадці під час руху поїзда, проїзді на підніжках і дахах вагонів, а також самовільному користуванні стоп-краном для затримки поїзда без крайньої потреби може бути вчинений й іншими фізичними особами, які не є пасажирами (ст. 109 КУпАП) [7]. Незважаючи на те, що законодавством не визначено поняття пасажир залізничного транспорту, пасажиром можна назвати особу, яка уклала договір на проїзд поїздом

шляхом придбання квитка в необхідних випадках і на ручну поклажу, а за наявності права пільгового проїзду – шляхом пред’явлення відповідного посвідчення чи довідки, на підставі якої надається пільга, а в разі запровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду – зареєстрованого електронного квитка [21]. Отже, пасажир є стороною у договірних відносинах і повинен дотримуватися відповідних нормативних актів, які регламентують його перевезення. Таким чином, суб’єктом адміністративного проступку, передбаченого ч. 1 ст. 109 КУпАП, є фізична особа [7].

Щодо посадових осіб, то відповідно до ст. 14 КУпАП, такими є особи, які в силу посади, служби, делегованих повноважень є уповноваженими забезпечувати та дотримуватися передбачених чинним законодавством правил, зокрема у сфері залізничного транспорту [7]. Приблизний перелік посадових осіб залізничного транспорту, згідно з Порядком оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті, утворюють:

- 1) начальники станцій, вокзалів, локомотивних (вагонних) депо, пасажирських потягів та їх заступники;
- 2) контролери-ревізори, ревізори-інструктори, дорожні майстри, начальники дистанцій колії, сигналізації та зв’язку;
- 3) начальники Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, начальники відділів (секторів) Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці тощо та їх заступники [22].

Зазначимо, що за перевезення на залізничному транспорті відповідає публічне акціонерне товариство «Укрзалізниця», якого було утворено відповідно до ст. 2 Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [23]. Відповідно до положень статуту «Укрзалізниці», метою її діяльності є задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та

міжнародному сполученні, роботах та послугах, що виконує (надає) товариство, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі, а також отримання прибутку від провадження підприємницької діяльності [24].

Аналізуючи склади адміністративних проступків у сфері залізничного транспорту стосовно суб'єктів їх вчинення, доцільно поділити їх на:

1) тих, що вчиняються лише громадянами (іноземцями та особами без громадянства), зокрема передбачені ч. 1 ст. 109 КУпАП, ч. 3 ст. 109 КУпАП, ч. 6 ст. 109 КУпАП, ст. 110 КУпАП, ст. 134 КУпАП, ч. 1 ст. 135 КУпАП, ст. 135¹ КУпАП, ст. 136 КУпАП;

2) тих, що вчиняються лише посадовими особами, зокрема передбачені ч. 5 ст. 109 КУпАП;

3) тих, що вчиняються і громадянами (іноземцями та особами без громадянства), і посадовими особами, зокрема передбачені ч. 2 ст. 109 КУпАП, ч. 4 ст. 109 КУпАП, ст. 120 КУпАП, ст. 139 КУпАП.

Указане підкріплюється судовою практикою, зокрема:

постановою Ковельського міськрайонного суду Волинської області № 159/4233/19 від 31.07.2019 р., якою громадянина Білорусії було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 139 КУпАП [25];

постановою Любомльського районного суду Волинської області № 3/0310/960/11 від 20.05.2011 р., якою громадянина Польщі було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 139 КУпАП [26];

постановою Виноградівського районного суду Закарпатської області №3-718\09 від 06.04.2009 р., громадянина Румунії було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 139 КУпАП [27].

Отже, склади адміністративних проступків на залізничному транспорті характеризуються однотипністю обов'язкових суб'єктивних та об'єктивних ознак. Судова практика притягнення до адміністративної

відповідальності за означені проступки свідчить про специфіку визначення предмета адміністративних проступків на транспорті, місця та способу вчинення адміністративного проступку, а також суб'єктів вчинення цієї групи правопорушень.

Аналіз переліку складів проступків на залізничному транспорті, опосередковує потребу внесення змін до КУпАП у частині виокремлення окремих статей «Порушення правил переходу через залізничні колії» та «Порушення правил перевезення пасажирів у поїздах», що дозволить убезпечити громадян від порушень їхніх прав, що пов'язані з використанням залізничного транспорту.

Станом на теперішній час, указані проступки охоплюються ст. 109 КУпАП [7]. Так, Правилами поведінки громадян на залізничному транспорті, яких затверджено постановою Кабінету Міністрів України 10 листопада 1995 р. закріплено порядок, згідно з яким «Особи, які не належать до працівників залізничного транспорту, не мають права ходити по залізничних коліях. Для проходу до поїзда або виходу до вокзалу пасажир повинні користуватися призначеними для цього пішохідними мостами, тунелями чи переходами» [11]. Об'єктивна сторона цього проступку полягає у проході по залізничних коліях у невстановлених для цього місцях. Частиною 4 ст. 109 КУпАП передбачено досить простий для кваліфікації проступок, об'єктивна сторона якого охоплюється Правилами дорожнього руху. Пункт 7 цих Правил встановлює вимоги до осіб, які керують гужовим транспортом і погоничів тварин. Так, заборонено переганяти тварин, а також здійснювати перетинання колій гужовим транспортом через колії у невстановлених місцях. Водії (у тому числі водії гужового транспорту), мають право перетинати залізничні колії лише на залізничних переїздах. Причому, згідно з п. 20.2 та п. 20.3 «під'їжджаючи до переїзду, а також починаючи рух після зупинки перед ним, водій зобов'язаний керуватися вказівками і сигналами чергового по переїзду, положенням шлагбаума, світловою та звуковою сигналізацією, дорожніми знаками і дорожньою розміткою, а також переконатися в тому, що не

наближається поїзд (локомотив, дрезина). Для пропуску поїзда, що наближається, і в інших випадках, коли рух через залізничний переїзд заборонено, водій повинен зупинитися перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінією), відповідним дорожнім знаком, шлагбаумом чи світлофором так, щоб бачити сигнали, а якщо засоби організації дорожнього руху відсутні – не ближче 10 м до найближчої рейки» [28].

Необхідним вбачається нормативне коригування статусу суб'єкта адміністративного правопорушення, якого передбачено ч. 4 ст. 209 КУпАП. За загальними правилами суб'єктом адміністративного проступку є фізична особа, якій виповнилося на час його вчинення шістнадцять років [8]. Однак Правила дорожнього руху дозволяють керувати гужовим транспортом та переганяти тварин по дорозі особам, не молодшим 14-річного віку [28]. Відтак, адміністративну відповідальність за цей проступок така особа нести не буде, хіба-що до її батьків або осіб, які їх замінюють, можна буде застосувати заходи адміністративного впливу, яких передбачено ч. 3 ст. 184 КУпАП, а саме штраф від п'ятдесяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Незважаючи на те, що ст. 12 КУпАП передбачено адміністративну відповідальність осіб від шістнадцяти років, адміністративно-деліктне законодавство в окремих випадках дозволило притягувати до цього виду юридичної відповідальності й осіб із 14-річного віку. Суб'єктів такого віку до адміністративної відповідальності передбачено притягати до відповідальності за ст. 173-4 КУпАП [булінг (цькування) учасника освітнього процесу]. Пропонується за деякі види адміністративних правопорушень, що посягають на відносини дорожнього руху на залізничному транспорті також встановити адміністративну відповідальність у віці з 14 років [29, с. 28].

У цій частині дослідження проаналізовано основоположні засади юридичної кваліфікації адміністративних проступків на залізничному транспорті. Встановлено, що переважна більшість складів адміністративних

проступків на залізничному транспорті є проступками з формальним складом, тобто вважаються завершеними з моменту вчинення протиправного діяння. Обґрунтовано, що залізничний транспорт в адміністративних проступках може бути предметом (як ознака об'єкту) та як місце вчинення проступку (як ознака об'єктивної сторони). Здійснено градацію адміністративних проступків на залізничному транспорті залежно від суб'єкта їх вчинення, на: 1) тих, що вчиняються лише громадянами (іноземцями та особами без громадянства); 2) тих, що вчиняються лише посадовими особами; 3) тих, що вчиняються і громадянами (іноземцями та особами без громадянства), і посадовими особами.

Проаналізовано судову практику притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на залізничному транспорті, що вказує на специфіку визначення предмета адміністративних проступків на транспорті, місця та способу вчинення адміністративного проступку, а також суб'єктів вчинення цієї групи правопорушень.

2.2. Особливості юридичного складу адміністративних проступків на автомобільному транспорті

Особливу увагу до кваліфікації адміністративних проступків на автомобільному транспорті пов'язано з рівнем аварійності на автомобільному транспорті, збільшенням транспортних пригод, що є наслідком порушення правил дорожнього руху. Урядом виокремлено ряд способів щодо покращання обставин на автомобільних дорогах, що містяться у Державній програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р. Указаним нормативно-правовим документом передбачено відповідні способи забезпечення дотримання законності на автомобільних дорогах: «удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; удосконалення ведення обліку та аналізу даних про дорожньо-транспортні пригоди; підвищення рівня безпеки на дорогах та дорожньої інфраструктури; підвищення рівня безпеки

перевезення пасажирів та вантажів комерційним автомобільним транспортом; покращання безпечної поведінки учасників дорожнього руху; удосконалення здійснення заходів реагування та управління наслідками дорожньо-транспортних пригод, надання медичної допомоги; забезпечення дотримання Правил дорожнього руху, що сприятиме зниженню на 30 відсотків рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод та зменшенню соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму» [30]. Відповідно, частина способів, на які посиляється Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р. стосується підвищення ефективності притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на автомобільному транспорті.

Визначенню об'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті передуює дослідження самого поняття «автомобільний транспорт». Згідно з Законом України «Про транспорт», автомобільний транспорт належить до транспорту загального користування та є одним з елементів Єдиної транспортної системи України [31, с. 8]. Визначення автомобільного транспорту цим Законом не надано, натомість розкрито його внутрішню структуру. Так, відповідно до ст. 30, склад автомобільного транспорту формується з підприємств автомобільного транспорту, які реалізують перевезення пасажирів, вантажів, багажу тощо, авторемонтних і шиноремонтних підприємств, автовокзалів і автостанцій, навчальних закладів та інших підприємств, організацій незалежно від форм власності, які сприяють роботі автомобільного транспорту [1].

Визначення поняття «автомобільний транспорт» надається Законом України «Про автомобільний транспорт», відповідно до якого останній є галуззю транспорту, який здійснює задоволення потреб населення у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами. Автомобільним транспортним засобом є колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп тощо), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання

спеціальних робочих функцій [21]. Таким чином, констатуємо тенденцію відсутності правової визначеності щодо визначення поняття «автомобільний транспорт»: в одному випадку автомобільний транспорт означає лише автомобільний транспортний засіб, натомість в іншому випадку тлумачиться у широкому значенні та включає також підприємства, що забезпечують його функціонування (автостанції, автовокзали, підприємства, навчальні заклади тощо). Для цілей цього дослідження, автомобільний транспорт доцільно тлумачити у вузькому розумінні, зокрема згідно з Законом України «Про автомобільний транспорт» [21], як автомобільний транспортний засіб.

Специфічним є те, що Кодексом України про адміністративні правопорушення у Главі 10 «Адміністративні правопорушення у сфері транспорту, в галузі шляхового господарства і зв'язку» поняття «автомобільного транспортного засобу» згадується лише один раз у ст. 119, якою передбачено адміністративний проступок у вигляді порушення правил користування засобами автомобільного транспорту (якими у цьому разі розумілися автобуси та маршрутні таксі) [7].

Натомість аналізуючи положення інших статей КУпАП, зокрема ст. ст. 121, 121¹, 121², 121³, 122, 122², 122⁴, 123, 124, 130 тощо, доходимо висновку, що всі вони є такими, що можуть бути вчиненими на автомобільному транспорті. Указане підтверджується приміткою ст. 121 КУпАП, якою звернено увагу, що під транспортними засобами у ст. 121-126, 127¹-128¹, ч.ч. 1,2 ст. 129, ст. ст. 132¹, 133¹, 133, 139 і 140 слід розуміти всі види автомобілів [7], якими є автомобіль вантажний, автомобіль легковий, автобус, маршрутне таксі тощо.

Аналізуючи склади адміністративних проступків на автомобільному транспорті, яких передбачено Кодексом України про адміністративні правопорушення, приходимо до висновку, що спільним безпосереднім об'єктом для цього виду адміністративних проступків є суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (ст. ст. 121, 122, 122², 122⁴, 123, 124, 124¹, 126, 129, 130, 140 КУпАП тощо) [7]. Винятками є:

1) суспільні відносини у сфері користування засобами автомобільного транспорту, що є безпосереднім об'єктом адміністративного проступку, передбаченого ст. 119 КУпАП;

2) суспільні відносини у сфері встановленого порядку реєстрації та експлуатації транспортних засобів, що є безпосереднім об'єктом адміністративного проступку, передбаченого ст. 121¹ КУпАП;

3) суспільні відносини у сфері установленого порядку реєстрації та експлуатації транспортних засобів, що є безпосереднім об'єктом адміністративних проступків, передбачених ст. 121¹, 121² КУпАП;

4) суспільні відносини у сфері установленого порядку пасажирських та вантажних перевезень, що є безпосереднім об'єктом адміністративного проступку, передбаченого ст. 133, 133¹, 133², 135 КУпАП [7].

Наявною є різнопланова судова практика з вирішення справ про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на автомобільному транспорті, зокрема:

постановою Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області №607/12475/23 від 28.09.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 130 КУпАП за керування транспортним засобом MERCEDES-BENZ, перебуваючи у стані алкогольного сп'яніння [32];

постановою Ужгородського районного суду Закарпатської області № 308/15298/23 від 25.09.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 4 ст. 121 КУпАП за керування транспортним засобом ВАЗ 2105, у якого був відсутнім передбачений конструкцією задній бампер, вчинено правопорушення повторно протягом року, чим порушено п. 31.4.7 «Е» Правил дорожнього руху [33];

постановою Яремчанського міського суду Івано-Франківської області № 354/1163/23 від 14.09.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 6 ст. 121, ч. 2 ст. 126 КУпАП за керування транспортним засобом марки Діон Пантера 150, без номерного знаку, не

маючи права на керування вказаним транспортним засобом, та якого не зареєстровано в установленому законом порядку [34].

Таким чином, безпосереднім об'єктом адміністративних проступків на автомобільному транспорті можуть бути:

- а) суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху;
- б) суспільні відносини у сфері користування засобами автомобільного транспорту;
- в) суспільні відносини у сфері встановленого порядку реєстрації та експлуатації транспортних засобів;
- г) суспільні відносини у сфері встановленого порядку реєстрації та експлуатації транспортних засобів;
- д) суспільні відносини у сфері встановленого порядку пасажирських та вантажних перевезень.

Наступним елементом складу адміністративних проступків на автомобільному транспорті є об'єктивна сторона, головною ознакою якої є діяння (дія або бездіяльність). Практично всі склади адміністративних проступків у сфері автомобільного транспорту мають об'єктивну сторону у вигляді активної, свідомої та вольової дії: «пошкодження внутрішнього обладнання та стекол автобусів, маршрутних таксі» (ст. 119 КУпАП), «керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового» (ст. 121 КУпАП), «експлуатація транспортного засобу без номерного знака» (ст. 121³ КУпАП), «порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху» (ст. 124 КУпАП), «керування транспортними засобами особами в стані алкогольного чи іншого сп'яніння» (ст. 130 КУпАП) [7] тощо.

Вчинення адміністративного проступку на автомобільному транспорті шляхом протиправної бездіяльності передбачено:

ст. 122² КУпАП [7], якою передбачено невиконання водіями вимог поліцейського про зупинку транспортного засобу;

ст. 124¹ КУпАП [7], якою передбачено ненадання посадовими особами підприємств, установ, організацій і громадянами транспортних засобів, що їм належать, поліцейським та медичним працівникам;

ч. 2 ст. 134 КУпАП [7], якою передбачено неоплачене перевезення багажу;

ч. 2-4 ст. 135 КУпАП [7], що містить вказівку на безквитковий проїзд у поїздах приміського, місцевого або дальнього сполучення;

ч. 7 ст. 133¹ КУпАП [7], якою передбачено безпідставну відмову від передбаченого законом пільгового перевезення громадян.

Указане підкріплюється судовими рішеннями, зокрема:

постановою Носівського районного суду Чернігівської області № 741/1330/23 від 21.09.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 130 КУпАП за керування мопедом Дельта з ознаками алкогольного сп'яніння [35];

постановою Полонського районного суду Хмельницької області № 289/1327/23 від 22.08.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 4 ст. 121 КУпАП за повторне протягом року керування транспортним засобом марки «MAZ 53371», який був переобладнаний, а саме в свідоцтві про реєстрацію в графі «тип» вказано платформу, а по факту переобладнаний на бортовий [36];

постановою Мостиського районного суду Львівської області № 448/827/23 від 05.09.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 5 ст. 126, ч. 3 ст. 130 КУпАП за повторне керування транспортним засобом скутером марки «Honda Dio», без номерних знаків, з явними ознаками сп'яніння [37].

Переважає більшість складів адміністративних проступків на автомобільному транспорті є проступками з формальним складом, тобто вважаються завершеними з моменту вчинення протиправного діяння (ст.ст. 119, 121, 122, 122², 122⁴, 123, 124, 124¹, 126, 129, 130, 140 КУпАП тощо) [7]. Разом із тим, окремі з них є проступками з матеріальним складом (вважаються вчиненими з моменту настання протиправних наслідків), серед

яких «порушенні учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць тощо» (ст. 124 КУпАП) [7], «порушення правил, стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць тощо» (ст. 140 КУпАП) [7], тощо. Відповідною є судова практика, наприклад, постановою Калинівського районного суду Вінницької області № 132/1025/17 від 18.04.2017 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ст. 124 КУпАП за порушення правил дорожнього руху, що спричинило зіткнення автомобіля марки «Фольксваген Пасат Б2» з автомобілем марки «Опель Віваро» [38]; постановою Новозаводського районного суду міста Чернігова № 751/6114/23 від 04.10.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ст. 122⁴, 124 КУпАП за недотримання безпечного бокового інтервалу, в результаті чого трапилося зіткнення з маршрутним т/з № 20 VDL, та залишення місця дорожньо-транспортної пригоди [39].

Таким чином, об'єктивна сторона адміністративних проступків на автомобільному транспорті може складатися з: а) протиправного діяння (дії або бездіяльності) як обов'язкової ознаки (формальний склад проступку), а також б) протиправного наслідку та зв'язку з протиправним діянням як обов'язкових ознак (матеріальний склад проступку).

Наступним елементом складу адміністративних проступків на автомобільному транспорті є суб'єктивна сторона, яка розкривається через вину. Спільною формою вини всіх адміністративних проступків на автомобільному транспорті є вчинення діяння як у формі умислу (коли особа усвідомлює свої протиправні дії і бажає або свідомо припускає настання наслідків таких дій), так і необережності (коли особа усвідомлює свої протиправні дії, але не передбачає настання наслідків таких дій або легковажно розраховує на їх відведення). Прикладами згаданих складів адміністративних проступків є проступки, передбачені ст. ст. 119, 121, 122, 122⁴, 123, 124, 124¹, 126, 133 КУпАП [7].

Водночас окремі види адміністративних проступків на автомобільному транспорті є такими, що можуть вчинятися виключно з однією формою вини. Так, наприклад:

проступок, якого передбачено ст. 133² КУпАП [7], полягає у здійсненні автомобільних перевезень пасажирів і вантажів без відповідного дозволу, є таким, що вчиняється лише з прямим або непрямым умислом;

проступок, якого передбачено ст. 121¹ КУпАП [7], об'єктивна сторона якого полягає в експлуатації водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери яких підроблено, є таким, що вчиняється лише з прямим або непрямым умислом;

проступок, якого передбачено ст. 122² КУпАП [7], об'єктивна сторона якого характеризується невиконанням вимог працівника міліції про зупинку транспортного засобу є таким, що вчиняється лише з прямим або непрямым умислом;

проступок, якого передбачено ч. 1 ст. 135¹ КУпАП [7], об'єктивна сторона якого полягає у виготовленні з метою збуту, збуті або використанні завідомо підроблених квитків автомобільного транспорту, є таким, що вчинюється лише з прямим або непрямым умислом.

Таких факультативних ознак суб'єктивної сторони, як мотив, мета та емоційний стан у складах адміністративних проступків на автомобільному транспорті не передбачено. Натомість мету як ознаку суб'єктивної сторони передбачено лише одним складом адміністративного проступку на автомобільному транспорті, якого передбачено ч. 1 ст. 135¹ КУпАП [7]. Указане підкріплюється судовими рішеннями, зокрема постановою Ірпінського міського суду Київської області № 367/2386/23 від 10.04.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 2 ст. 123 КУпАП за виїзд на залізничний переїзд на увімкненому забороненому сигналі світлофора, чим було порушено вимоги п. 20.5 Правил дорожнього руху [40]; постановою Гребінківського районного суду Полтавської області № 528/994/23 від 14.09.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної

відповідальності по ч. 1 ст. 130 КУпАП за керування транспортним засобом автомобілем марки «ВАЗ-2103» у стані алкогольного сп'яніння [41].

Останнім елементом адміністративних проступків на автомобільному транспорті є суб'єкт. Як обов'язкова складова адміністративних проступків на автомобільному транспорті, суб'єкт є фізичною осудною (здатна усвідомлювати свої дії та керувати ними) особою, яка досягла віку, з якого настає адміністративна відповідальність (16 років). Кодексом України про адміністративні правопорушення виокремлено дві групи суб'єктів адміністративних проступків у сфері автомобільного транспорту – громадян (іноземців та осіб без громадянства, окрім тих, що мають дипломатичний імунітет) та посадових осіб (ті, що в силу посади, служби, делегованих повноважень є уповноваженими забезпечувати та дотримуватися передбачених чинним законодавством правил, зокрема у сфері автомобільного транспорту) [7].

Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт», посадовими особами у сфері автомобільного транспорту є автомобільні перевізники, їх уповноважені особи, автомобільні самозайняті перевізники, суб'єкти господарювання, які надають автостанційні послуги тощо [21].

В окремих складах адміністративних проступків у сфері автомобільного транспорту суб'єкт є спеціальним, яким є:

водії автомобільного транспорту;

власник (співвласника) транспортного засобу; особа, яка вчинила адміністративне правопорушення та яка не є власником (співвласником), але транспортний засіб знаходився у її володінні чи користуванні, наприклад, внаслідок протиправних дій інших осіб) (ст. 14⁻¹ КУпАП) [7];

особа, яка є фізичною особою або керівником юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб або особу, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи;

належний користувач транспортного засобу (особа, що користується транспортним засобом, але який їй не належить, враховуючи: керівника юридичної особи – лізингоодержувача, працівника, визначеного керівником

юридичної особи, яка є власником транспортного засобу або отримала в установленій законодавством спосіб право користуватися ним) [42];

особа, яка ввезла транспортний засіб на територію України (якщо транспортний засіб, за допомогою якого вчинено адміністративне правопорушення, зареєстровано не на території України) (ст. ст. 14⁻², 14⁻³ КУпАП) [7].

Аналізуючи склади адміністративних проступків у сфері автомобільного транспорту стосовно суб'єктів їх вчинення, доцільно їх розподілити на:

1) тих, що вчиняються лише громадянами (іноземцями та особами без громадянства), зокрема передбачені ст.ст. 119, 121, 121¹, 121², 121³, 122, 122², 122⁴, 123, 124, 124¹, 126, 128¹, 133, 134, 135, 140 КУпАП [7];

2) тих, що вчиняються лише посадовими особами, зокрема передбачені ст.ст. 127⁴, 128, 129, 132², 133² КУпАП [7];

3) тих, що вчиняються спеціальними суб'єктами (водіями), зокрема передбачені ст.ст. 130, 132¹, 133¹, 133² КУпАП [7].

Відповідні рішення підтверджуються належною судовою практикою:

постановою Франківського районного суду м. Львова № 465/6466/23 від 25.09.2023 р. громадянина Польщі було притягнуто до адміністративної відповідальності по ст. 124 КУпАП за невиконання вимоги дорожнього знаку 2.1 «Дати дорогу» внаслідок чого відбулося зіткнення автомобілів [43];

постановою Рівненського міського суду № 569/7773/23 від 03.05.2023 р. громадянина Німеччини було притягнуто до адміністративної відповідальності по ст. 124 КУпАП за здійснення наїзду на припаркований транспортний засіб «Toyota RAV4» [44];

постановою Тячівського районного суду Закарпатської області № 307/1623/23 від 18.05.2023 р. громадянина Румунії було притягнуто до адміністративної відповідальності по ст. 124 КУпАП за зіткнення з автомобілем марки «Сеат Ібіца» [45].

У цій частині дослідження констатовано тенденцію відсутності правової визначеності щодо визначення поняття «автомобільний транспорт»: в одному випадку автомобільний транспорт означає лише автомобільний транспортний засіб, натомість в іншому випадку тлумачиться у широкому значенні та містить також підприємства, що забезпечують його функціонування (автостанції, автовокзали, підприємства, навчальні заклади тощо). Для цілей цього дослідження, автомобільний транспорт визначено у вузькому розумінні як автомобільний транспортний засіб. Зазначено, що практично всі склади адміністративних проступків у сфері автомобільного транспорту мають об'єктивну сторону у вигляді активної, свідомої та вольової дії.

Встановлено, що об'єктивна сторона адміністративних проступків на автомобільному транспорті може складатися з: а) протиправного діяння (дії або бездіяльності) як обов'язкової ознаки (формальний склад проступку), а також б) протиправного наслідку та зв'язку з протиправним діянням як обов'язкових ознак (матеріальний склад проступку).

Аналізуючи склади адміністративних проступків на автомобільному транспорті на предмет суб'єктів їх вчинення, їх поділено на: 1) тих, що вчиняються лише громадянами; 2) тих, що вчиняються лише посадовими особами; 3) тих, що вчиняються спеціальними суб'єктами – водіями транспортних засобів. Удосконалено положення щодо визначення як спеціального суб'єкта окремих адміністративних проступків на автомобільному транспорті: водія автомобільного транспорту; власник (співвласника) транспортного засобу; особи, яка вчинила адміністративний проступок та, яка не є власником (співвласником), але транспортний засіб знаходився у її володінні чи користуванні; особи, яка є фізичною особою або керівником юридичної особи, за якою зареєстровано транспортний засіб, або особи, яка виконує повноваження керівника такої юридичної особи; належного користувача транспортного засобу; особи, яка ввезла транспортний засіб на територію України.

2.3. Особливості складу адміністративних проступків на водному транспорті

Після розпаду Радянського Союзу галузь внутрішнього водного транспорту постійно занепадала. Дійшло до того, що в Україні водними шляхами стали перевозити лише 1% вантажів. У той же час, закордоном це найдешевший і найбільш екологічний спосіб перевезень, яким суб'єкти господарської діяльності користуються досить часто. Із прийняттям Закону України «Про внутрішній водний транспорт» з'являється перспектива створення конкурентного ринку для пасажирів і вантажів. Крім того, що відновлення водних сполучень може дати близько 15 млрд гривень економічного ефекту для держави на рік, воно сприяє зниженню використання вантажного автомобільного транспорту, а це, у свою чергу, слугує збереженню автомобільних доріг, економії на їх будівництві і ремонті [46].

Прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» у грудні 2020 р. внесло істотні зміни до адміністративних проступків у сфері внутрішнього водного транспорту, а саме сприяло використанню однотипних категорій при детермінації проступків на внутрішньому водному транспорті у складах даних проступків. Крім того, вагомим для детермінації адміністративної відповідальності за проступки на внутрішньому водному транспорті є положення ст. 74 означеного нормативно-правового акта, якою встановлено адміністративно-господарські штрафи за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт. Такі штрафи встановлено, наприклад, за вихід у рейс судна внутрішнього плавання, яке не має чинних судових документів, або стан корпусу або судові механізми та обладнання якого не відповідають встановленим вимогам безпеки судноплавства, яке не зареєстроване у встановленому порядку, або з відключеним або з несправним обладнанням для автоматичної ідентифікації судна, або з внесеними до такого обладнання недостовірними даними, вихід в рейс судна внутрішнього

плавання без надання в установленому порядку інформації тощо [47]. Причому до адміністративно-господарських штрафів притягуються за цим законом судновласники, що можуть первинно бути як фізичними, так і юридичними особами. Законодавець визначив і порядок накладення адміністративно-господарських санкцій, незважаючи на те, що КУпАП встановлює порядок провадження у справах про адміністративні правопорушення [7].

На теперішній час, більшість складів адміністративних проступків сконструйовані таким чином, що охоплюють як морський, так і внутрішній водний транспорт (наприклад, ст. 114 КУпАП, що стосується порушення правил безпеки плавання на морському і внутрішньому водному транспорті) [7]. Відповідно, характеристика складів проступків на морському та внутрішньому водному транспорті може бути проведена одночасно з із зазначенням відмінностей у тих випадках, коли вони є в наявності.

Дослідження складу адміністративних проступків на морському та внутрішньому водному транспорті, свідчать, що Кодексом України про адміністративні правопорушення використано підхід переважного об'єднання проступків на морському транспорті та внутрішньому водному транспорті в межах однієї статті. Виключенням будуть положення ст. 118¹ КУпАП «Недопуск на судна внутрішнього водного плавання посадових осіб, уповноважених на проведення перевірок суден», що може вчинятися виключно стосовно внутрішнього водного транспорту [7].

Одразу слід зазначити низьку якість окремих статей КУпАП, які стосуються внутрішнього водного транспорту. Йдеться про ст. 120 КУпАП під назвою «Порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому і повітряному транспорті», де різновидом транспорту виокремлюється річковий транспорт, а в тексті самої статті використано поняття «внутрішній водний транспорт» та ст. 136 КУпАП під назвою «Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті» [7]. Враховуючи положення чинного законодавства у сфері транспорту та

вимоги зрозумілості викладу нормативно-правових приписів, вбачається за доцільне внесення зміни до ст. 120 КУпАП шляхом викладу її назви таким чином: «Порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, внутрішньому водному і повітряному транспорті» та ст. 136 КУпАП шляхом викладу її назви таким чином: «Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, внутрішньому водному та автомобільному транспорті».

Характеризуючи видовий об'єкт адміністративних проступків цієї групи як суспільні відносини у сфері експлуатації морського та внутрішнього водного транспорту, доцільно насамперед розкрити зміст понять: «морський транспорт», «річковий транспорт», «внутрішній водний транспорт». Законом України «Про транспорт» не розкрито їх зміст, але надано низку притаманних їм ознак. Так, відповідно до ст. 24 указанного Закону, склад морського транспорту сформовано з: підприємств морського транспорту, портів, суден, судноремонтних заводів, морських шляхів сполучення, а також підприємств зв'язку, промислових, торговельних та інших підприємств, установ та організацій, що забезпечують роботу морського транспорту [1]. Що стосується «річкового транспорту», то зазначимо, що КУпАП після грудня 2020 р. апелює поняттям «внутрішній водний транспорт» [7]. Відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт», до складу останнього належать: судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, використовуються для рибогосподарської діяльності тощо [47]. Для цілей доктринального опрацювання адміністративно-деліктного забезпечення правомірної поведінки на морському та внутрішньому водному транспорті, коли вони продукують ідентичні ознаки будемо цей транспорт позначати як водний транспорт.

Аналізуючи передбачені Кодексом України про адміністративні правопорушення склади адміністративних проступків у сфері морського та внутрішнього водного транспорту, доцільно звернути увагу, що спільною

рисом видового об'єкта є можливість виокремлення суспільних відносин у сфері безпеки на водному транспорті (ст.ст. 114, 115, 116, 116¹, 116², 117, 118, 129, 130 КУпАП тощо) [7].

Водночас окремі склади адміністративних проступків у сфері водного транспорту характеризуються специфічним об'єктом, зокрема суспільними відносинами: 1) у сфері державної реєстрації суден, що формують склад проступку, передбаченого ст. 116³ КУпАП [7]; 2) у сфері безпеки на річковому транспорті, а також у сфері пожежної безпеки на внутрішньому водному транспорті, що формують склад проступку, передбаченого ст. 120 КУпАП [7]; 3) у сфері встановленого порядку пасажирських перевезень, що формують склад проступку, передбаченого ст. 135 КУпАП [7].

Указане підтверджується судовою практикою, зокрема:

постановою Кам'янець-Подільського міськрайонного суду Хмельницької області № 676/6448/21 від 23 грудня 2021 р. особу (судноводія) було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 6 ст. 130 КУпАП за керування гумовим човном GRAND із мотором марки MERKYRY без реєстраційного номера із ознаками алкогольного сп'яніння [48];

постановою Тростянецького районного суду Сумської області № 588/1285/22 від 01 грудня 2022 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ст. 117 КУпАП за порушення пункту 9.2 Правил користування маломірними (малими) суднами на водних об'єктах [49];

постановою Тростянецького районного суду Сумської області № 588/1136/22 від 25 листопада 2022 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ст. 117 КУпАП за порушення пункту 9.2 Правил користування маломірними човнами на водних об'єктах Сумської області та статті 64 п. «е» Закону України «Про природно-заповідний фонд» [50] тощо.

Примітною ознакою об'єкта адміністративних проступків на водному транспорті є наявність предмету як його обов'язкової ознаки. Йдеться про

положення: ч. 1 ст. 115 КУпАП [7], де предметом адміністративного проступку є обладнання суден; ст. 116 КУпАП [7], де предметом адміністративного проступку є малі, спортивні судна і водні мотоцикли; ст. 116¹ КУпАП [7], де предметом адміністративного проступку виокремлюється морське та річкове судно (ч. 1), малі судна та водні мотоцикли (ч. 3); ст. 118 КУпАП [7], де предметом адміністративного проступку є бази для стоянки малих суден тощо. Відповідною є й судова практика:

у постанові Крюківського районного суду м. Кременчука Полтавської області № 537/4004/19 від 07.10.2019 р., предметом адміністративного проступку був човен «Крим-М» КРЕ-2525-К під моторною тягою Yamaha 40» [51];

згідно з постановою Деснянського районного суду м. Києва №754/12563/18 від 14.09.2018 р. предметом адміністративного проступку був буксир «БМ-4» [52];

згідно з постановою Оболонського районного суду м. Києва № 756/17976/21 від 06.12.2021 р. предметом адміністративного проступку було судно з навісним двигуном «ТАХАТКО 2К4 0370» [53].

Наступним елементом складу адміністративних проступків на водному транспорті є об'єктивна сторона, головною ознакою якої є діяння (дія або бездіяльність). Переважна більшість складів адміністративних проступків на водному транспорті мають об'єктивну сторону у вигляді активної, свідомої та вольової дії: «створення особою перешкод капітану, іншій особі суднового екіпажу у керуванні морським або річковим судном» (ч. 3 ст. 114 КУпАП) [7], «керування морським або річковим судном особою, яка не має права керування таким судном» (ч. 10 ст. 114 КУпАП) [7], «пошкодження обладнання суден» (ч. 1 ст. 115 КУпАП) [7], «перевищення судноводіями малих, спортивних суден, водних мотоциклів установленної швидкості руху» (ч. 3 ст. 116 КУпАП) [7], «проведення без належного дозволу водолазних робіт» (ч. 1 ст. 116² КУпАП) [7], «використання завідомо підроблених квитків» (ст. 135¹ КУпАП) [7] тощо.

Натомість вчинення адміністративного проступку у сфері водного транспорту шляхом протиправної бездіяльності передбачено: ч. 1 ст. 114 КУпАП [7], що передбачає невиконання особами, які перебувають на борту морського або річкового судна, розпоряджень капітана або судноводія; ч. 5 ст. 116² КУпАП [7], що передбачає ненадання інформації про вихід у рейс річковій інформаційній службі; ч. 1 ст. 116³ КУпАП [7], що передбачає несвоєчасне повідомлення органу реєстрації судна про будь-які зміни відомостей; ст. 118¹ КУпАП [7], що передбачає недопуск на судна внутрішнього водного плавання посадових осіб, уповноважених на проведення перевірок суден; ч. 5 ст. 135 КУпАП [7], що містить вказівку на безквитковий проїзд на судах морського і внутрішнього водного транспорту.

Аналіз судової практики свідчить, що переважна більшість постанов про притягнення до адміністративної відповідальності прийнята по ч. 5 ст. 130 КУпАП – керування судном у нетверезому стані. Зокрема:

постановою Красногвардійського районного суду м. Дніпропетровська № 419/5159/12 від 12.07.2012 р. особу було притягнуто до відповідальності по ч. 5 ст. 130 КУпАП за керування маломірним судном «Прогрес 2-м» з явними ознаками алкогольного сп'яніння, чим було порушено п. 5.5. Правил користування водними об'єктами та маломірними суднами [54];

постановою Соснівського районного суду м. Черкаси № 707/1399/20 від 30.09.2020 р. особу було притягнуто до відповідальності по ч. 5 ст. 130 КУпАП за керування маломірним судном «Прогрес 4» з увімкненим двигуном «Yamaha 50» у стані алкогольного сп'яніння [55];

постановою Амур-Нижньодніпровського районного суду м. Дніпропетровська № 199/7129/13-п від 01.07.2013 р. особу було притягнуто до відповідальності по ч. 5 ст. 130 КУпАП за керування маломірним судном Крим, д/н ДНІ 0261-К, з підвісним двигуном Сузукі 30 з явними ознаками алкогольного сп'яніння [56] тощо.

Майже всі склади адміністративних проступків у сфері водного транспорту є проступками з формальним складом, тобто вважаються

завершеними з моменту вчинення протиправного діяння (ст.ст. 114, 115, 116, 117, 118, 129, 130 КУпАП тощо) [7]. Поруч із цим, окремі адміністративні проступки у сфері водного транспорту є проступками з матеріальним складом (та вважаються вчиненими з моменту настання протиправних наслідків), серед яких: ч. 2 ст. 116² КУпАП [7], де обов'язковими ознаками об'єктивної сторони будуть: діяння у вигляді пошкодження гідротехнічних споруд, засобів навігаційного обладнання та зв'язку; наслідок у вигляді створення перешкоди для розпізнавання навігаційних знаків і сигналів; причинний зв'язок між діянням та наслідками; ч. 2 ст. 135¹ КУпАП [7], де обов'язковими ознаками об'єктивної сторони будуть: діяння у вигляді виготовлення з метою збуту, збут завідомо підроблених квитків; наслідок у вигляді завдання шкоди у великих розмірах (великим розміром слід розуміти дії, які завдали шкоди у розмірі, що перевищує п'ятдесят неоподатковуваних мінімумів доходів громадян); причинний зв'язок між діянням та наслідками.

Як уже зазначалось, водний (морський та внутрішній водний) транспорт у адміністративних проступках може бути не лише предметом (ознака об'єкту), але і місцем вчинення проступку (ознака об'єктивної сторони). Зокрема, у:

ч. 1 ст. 114 КУпАП [7] місцем вчинення проступку є борт морського або річкового судна. Судном у значенні законодавства про внутрішній водний транспорт вважається самохідний чи несамохідний плавучий транспортний засіб, що використовується: для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибогосподарської діяльності, розвідки і видобування корисних копалин, пошуку і рятування людей та суден, що зазнають лиха на воді, буксирування, штовхання або ведення складу інших суден чи плавучих об'єктів, здійснення аварійно-рятувальних, шляхових, гідротехнічних, навігаційно-гідрографічних робіт, обслуговування суден і пасажирів у річковому порту (терміналі) чи піднімання затонулого майна. У значенні законодавства про торгівельне мореплавство, акцентовано увагу на призначені судна, але категорія «морське судно» не визначено. Річковим

судном вважається судно, яке за технічними характеристиками є придатним та в установленому порядку допущеними до експлуатації виключно у визначених зонах внутрішніх водних шляхів. При цьому, для кваліфікації адміністративних правопорушень призначення судна не має значення, типу для відпочинку (прогулянок, туризму, любительського рибальства), занять спортом, наукових, науково-дослідних, навчальних і культурних цілей тощо. Відповідно, доцільним є використання в КУпАП єдиної термінології, наприклад: «судна» чи «морські судна та судна внутрішнього водного транспорту»;

у ч. 2 ст. 116² КУпАП [7] місцем вчинення проступку є акваторія морського порту [акваторія морського порту (портова акваторія) – визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден [57]], морські або внутрішні водні шляхи (перелік судноплавних морських та внутрішніх водних шляхів затверджено Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних» [58]);

у ст. 118¹ КУпАП [7] місцем вчинення проступку є судно внутрішнього водного плавання (річкове судно або судно змішаного плавання довжиною 20 метрів і більше або судно, добуток довжини, ширини та осадки якого становить об'єм у 100 кубічних метрів і більше, буксири і штовхачі, призначені для ведення складу таких суден чи плавучого обладнання, а також пасажирські судна і плавуче обладнання [47]).

Наступним елементом складу адміністративних проступків на водному транспорті є суб'єктивна сторона, яка характеризується через вину. Переважна більшість адміністративних проступків у сфері водного транспорту є такими, що вчиняються як у формі умислу (коли особа усвідомлює свої протиправні дії і бажає або свідомо припускає настання наслідків таких дій), так і необережності (коли особа усвідомлює свої протиправні дії, але не передбачає настання наслідків таких дій або

легковажно розраховує на їх відведення). Прикладами згаданих складів адміністративних проступків є проступки, передбачені ст. ст. 114, 115, 116, 116¹, 117, 118, 129 КУпАП тощо [7].

Разом із тим, окремі склади адміністративних проступків на водному транспорті сконструйовані таким чином, що можуть бути вчинені лише з однією формою вини. Так, наприклад:

проступок, якого передбачено ч. 5 ст. 130 КУпАП [7], об'єктивна сторона якого полягає у керуванні річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами особами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, є таким, що вчинюється лише з умислом;

проступок, якого передбачено ч. 5 ст. 135 КУпАП [7], який полягає у безквитковому проїзді на суднах морського і внутрішнього водного транспорту, вчиняється лише з прямим або непрямим умислом;

проступок, якого передбачено ст. 135¹ КУпАП [7], об'єктивна сторона якого полягає у виготовленні з метою збуту, збуті або використанні завідомо підроблених квитків водного, та іншого транспорту, є таким, що вчиняється лише з прямим або непрямим умислом.

Факультативних ознак суб'єктивної сторони, таких як мотив, мета та емоційний стан у складах адміністративних проступків на водному транспорті не передбачено. Натомість мету як ознаку суб'єктивної сторони передбачено лише одним складом адміністративного проступку на водному транспорті, якого передбачено ч. 1 ст. 135¹ КУпАП [7].

Завершує формування складу адміністративних проступків на водному транспорті такий елемент як суб'єкт. Будучи обов'язковою складовою адміністративних проступків на водному транспорті, суб'єкт є фізичною осудною (здатна усвідомлювати свої дії та керувати ними) особою, яка досягла віку, з якого настає адміністративна відповідальність (16 років). Кодекс України про адміністративні правопорушення виокремлює таких суб'єктів адміністративних проступків на водному транспорті:

а) громадян, іноземців та осіб без громадянства. До прикладу за ст. 114 КУпАП – це особи, які перебувають на борту морського або річкового судна;

б) громадян з спеціальним статусом, наприклад капітан (судноводій) морського або річкового судна (у значенні законодавства про внутрішній водний транспорт судноводій – це особа, яка має право керування судном, водним мотоциклом [7])

в) посадових осіб – особи, які в силу посади, служби є уповноваженими забезпечувати та дотримуватися передбачених чинним законодавством правил, зокрема у сфері водного транспорту. До прикладу, це судновласник як суб'єкт господарювання або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах [59].

Для того, щоб громадяни, іноземці та особи без громадянства були суб'єктами вчинення адміністративних проступків на водному транспорті, вони мають набути статусу пасажирів. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» пасажиром є фізична особа, яка не є членом екіпажу та перевозиться на судні за договором перевезення пасажирів. При перевезенні пасажирів перевізник зобов'язаний видати їм індивідуальний або колективний квиток [47].

Щодо спеціальних суб'єктів адміністративних проступків на водному транспорті, то до них відноситимуться, крім судноводіїв, інші члени екіпажу. Згідно з Кодексом торговельного мореплавства, екіпаж судна складається з: капітана, осіб командного складу (помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман) і суднової команди [59]. Саме вказані особи мають за обов'язок створити умови для безпечного перевезення пасажирів та вантажу, згідно з Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті [60].

Аналізуючи адміністративні проступки на водному транспорті залежно від суб'єктів їх вчинення, є доцільним поділити на:

1) проступки, що вчиняються лише громадянами (іноземцями та особами без громадянства), зокрема передбачені ст. 115 КУпАП, ст. 116 КУпАП, ч. 1-2 ст. 116¹ КУпАП, ч. 4-5 ст. 116² КУпАП, ст. 117 КУпАП, ст. 118 КУпАП, ст. 130 КУпАП, ст. 135 КУпАП, 135¹ КУпАП [7];

2) проступки, що вчиняються лише посадовими особами, зокрема передбачені ст. 118¹ КУпАП та ст. 129 КУпАП [7];

3) проступки, що вчиняються і громадянами (іноземцями та особами без громадянства), і посадовими особами, зокрема передбачені ст. 114 КУпАП, ч. 3-4 ст. 116¹ КУпАП, ч. 1-3 ст. 116² КУпАП, ст. 116³ КУпАП, ст. 120 КУпАП [7].

У цій частині дослідження проаналізовано та виокремлено особливості кваліфікації адміністративних проступків на водному транспорті: 1) примітною ознакою об'єкту адміністративних проступків на водному транспорті є наявність предмету як його обов'язкової ознаки; б) переважна більшість складів адміністративних проступків на водному транспорті мають об'єктивну сторону у вигляді активної, свідомої та вольової дії; в) врахування обтяжуючої обставини у вигляді алкогольного сп'яніння; г) переважна більшість складів адміністративних проступків на водному транспорті вчинюється умисно; д) можна виокремити таких суб'єктів адміністративних проступків на водному транспорті: громадян, громадян з спеціальним статусом – судноводія, посадових осіб.

Зазначено, що водний (морський та внутрішній водний) транспорт у адміністративних проступках може бути не лише предметом (ознака об'єкту), але і місцем вчинення проступку (ознака об'єктивної сторони). Запропоновано внесення змін до чинного адміністративного деліктного законодавства.

2.4. Особливості складу адміністративних проступків на авіаційному транспорті

Адміністративні проступки на повітряному транспорті містяться у Главі 10 КУпАП. Характеризуючи об'єкт адміністративних проступків на повітряному транспорті, доцільно насамперед розкрити зміст поняття «повітряний транспорт». Специфічним є те, що КУпАП для розкриття змісту даних проступків, оперує поняттями «повітряний транспорт» (ст. 120) та «повітряне судно» (ст. 112) [7], натомість Закон України «Про транспорт» використовує поняття «авіаційний транспорт» [1].

Аналізуючи вказані поняття, варто зазначити, що Закон України «Про транспорт» не розкриває зміст терміна «авіаційний транспорт», натомість розкриває його через ряд ознак. Так, відповідно до ст. 32 указанного Закону, склад авіаційного транспорту складається з: підприємств повітряного транспорту, аеродромів, аеропортів, систем управління повітряним рухом, навчальних закладів тощо, які забезпечують роботу авіаційного транспорту [1]. Що стосується «повітряного транспорту», то аналізуючи ст. 120 КУпАП, доцільно зазначити, що законодавець вживає дане поняття для вказівки на транспортний засіб для перевезення вантажу. Натомість термін «повітряне судно», згідно з ст. 112 КУпАП, вживається виключно у тому разі, коли мається на увазі транспортний засіб, яким здійснюється перевезення пасажирів. Враховуючи специфіку складів даної групи адміністративних проступків, зокрема те, що місцем їх вчинення є, окрім повітряного транспорту та повітряний суден також аеродроми та аеропорти (ст. 111 КУпАП) [7], більш доцільним буде тлумачити об'єкт адміністративних проступків як суспільні відносини у сфері безпеки саме на авіаційному транспорті.

Аналізуючи передбачені Кодексом України про адміністративні правопорушення склади адміністративних проступків на повітряному транспорті, можна сказати, що спільним видовим об'єктом для цього виду

адміністративних проступків є суспільні відносини у сфері безпеки, який доцільно поділити на:

а) суспільні відносини у сфері безпеки на повітряному транспорті, що є об'єктом адміністративного проступку, передбаченого ч. 2 ст. 133, ст. 137 КУпАП [7];

б) суспільні відносини у сфері безпеки на повітряних суднах, що є об'єктом адміністративного проступку, якого передбачено ст. 112 КУпАП. Питання безпеки на повітряних суднах регулюється Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу [61];

в) суспільні відносини у сфері безпеки на авіаційному транспорті (окрім повітряного транспорту та повітряних суден, тобто аеропорти та аеродроми тощо), що є об'єктом адміністративного проступку, передбаченого ст. 111 КУпАП, ст. 113 КУпАП [7].

Поруч із цим, окремі склади адміністративних проступків на повітряному транспорті мають особливий об'єкт: а) суспільні відносини у сфері безпеки та пожежної безпеки на повітряному транспорті (ст. 120 КУпАП) [7]; б) суспільні відносини у сфері транспорту і зв'язку, а також суспільні відносини у сфері державного управління (ст. 135¹ КУпАП) [7].

Відповідно до судової практики, найбільш часто вчинюваними адміністративними проступками є порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті (ч. 3 ст. 133 КУпАП). До прикладу:

постановою Малиновського районного суду міста Одеса № 521/4170/22 від 05.04.2022 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності за перевезення у ручній поклажі газового балончика «Терен 4-Н» [62];

постановою Комінтернівського районного суду м. Харкова № 641/6552/21 від 12.10.2021 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності за перевезення спеціального засобу слезоточивої дії «Терен-4М» [63];

постановою Малиновського районного суду міста Одеси № 521/4172/22 від 05.04.2022 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності за перевезення у річній поклажі травматичних патронів, одного патрону калібру 12 мм та однієї частини до зброї [64];

постановою Малиновського районного суду міста Одеси № 521/15359/21 від 05.10.2021 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності за перевезення у річній поклажі травматичного пістолету «Вий» та 23 набоїв до нього [65].

Таким чином, об'єктом адміністративних проступків на повітряному транспорті є: а) суспільні відносини у сфері безпеки на авіаційному транспорті; б) суспільні відносини у сфері безпеки та пожежної безпеки на повітряному транспорті; в) суспільні відносини у сфері транспорту і зв'язку, а також суспільні відносини у сфері державного управління.

Наступним елементом складу адміністративних проступків на повітряному транспорті є об'єктивна сторона. Обов'язковою ознакою об'єктивної сторони є діяння (дія або бездіяльність), що є основою як для формальних, так і матеріальних складів проступків. Більшість адміністративних проступків цього виду мають об'єктивну сторону у вигляді активної, свідомої та вольової дії, серед яких: «розміщення в районі аеродрому будь-яких знаків і пристроїв, схожих на маркірувальні знаки» (ч. 1 ст. 111 КУпАП [7]); «порушення правил фотографування, кінозйомки» (ч. 2 ст. 112 КУпАП [7]); «порушення правил міжнародних польотів» (ст. 113 КУпАП [7]); «порушення правил пожежної безпеки на повітряному транспорті» (ст. 120 КУпАП [7]); «порушення правил перевезення небезпечних речовин» (ст. 133 КУпАП [7]); «використання завідомо підроблених квитків» (ст. 135¹ КУпАП [7]); «пошкодження пломб і запірних пристроїв контейнерів» (ст. 137 КУпАП [7]) тощо.

Водночас вчинення адміністративного проступку на авіаційному транспорті шляхом протиправної бездіяльності передбачено ч. 2 ст. 111 КУпАП (невиконання правил про розміщення нічних і денних

маркірувальних знаків) та ст. 112 КУпАП (невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира судна) [7].

Переважає більшість складів адміністративних проступків на повітряному транспорті є проступками з формальним складом, тобто вважаються завершеними з моменту вчинення особою протиправного діяння (ст.ст. 111, 112, 113, 120, 133, 135¹, 137 КУпАП тощо [7]). Разом із тим, окремі адміністративні проступки мають матеріальний склад та вважаються вчиненими з моменту настання протиправних наслідків, серед яких: «пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних суден та їх устаткування» (ч. 3 ст. 111 КУпАП), «виготовлення з метою збуту, збут та використання завідомо підроблених квитків повітряного транспорту, що завдало шкоду у великих розмірах» (ч. 2 ст. 135¹ КУпАП). Для здійснення кваліфікації дій за даними статтями є необхідним не лише сам факт посягання на ці предмети, але й настання відповідного протиправного наслідку (завдання шкоди тощо).

Обов'язковою ознакою адміністративних проступків на авіаційному транспорті також є місце їх вчинення. Так: місцем вчинення проступку, передбаченого ст. 111 КУпАП [7], є аеропорт та аеродроми; місцем вчинення проступку, передбаченого ст. 112 КУпАП – повітряне судно (літак тощо) та борт повітряного судна; місцем вчинення проступків, передбачених ст.ст. 133, 137 КУпАП, – повітряний транспорт [7].

Указане підтверджується судовими рішеннями. Так, наприклад, відповідно до постанови Київського районного суду міста Донецька Донецькій області № 3-4772\09/0523 від 19.11.2009 р. місцем вчинення проступку, передбаченого ч. 3 ст. 133 КУпАП, був Міжнародний аеропорт м. Донецьк [66]; згідно з постановами Малиновського районного суду міста Одеса № 521/4171/22 від 05.04.2022 р. [67], № 521/4176/22 від 05.04.2022 р. [68], № 521/4126/22 від 11.03.2022 р. [69] місцем вчинення проступку, передбаченого ч. 3 ст. 133 КУпАП, був Міжнародний аеропорт м. Одеса.

Таким чином, об'єктивна сторона адміністративних проступків на авіаційному транспорті передбачає протиправне діяння (як обов'язкова ознака формального складу проступків), протиправний наслідок (як обов'язкова ознака матеріального складу проступку) та місце вчинення, як обов'язкова ознака об'єктивної сторони адміністративних проступків у сфері авіаційного транспорту.

Поруч з об'єктивною стороною адміністративних проступків на авіаційному транспорті доцільно звернути увагу на суб'єктивну сторону. Головною ознакою суб'єктивної сторони є вина. Аналізуючи Кодекс України про адміністративні проступки, слід відмітити, що всі адміністративні проступки цього виду є такими, що можуть бути вчиненими у формі як умислу, так і необережності, серед них проступки, яких передбачено ст.ст. 111, 112, 113, 120, 133, 137 КУпАП тощо [7]. Виняток з указаних адміністративних проступків становить проступок, якого передбачено ст. 135¹ КУпАП [7], об'єктивна сторона якого полягає у виготовленні з метою збуту, збуті або використанні завідомо підроблених квитків авіаційного та іншого транспорту, формою вини вчинення якого є лише умисел. Указаний склад проступку характеризується також як обов'язкова ознака суб'єктивної сторони мети. Інших факультативних ознак суб'єктивної сторони (мотив, мета та емоційний стан) у складах адміністративних проступків на повітряному транспорті не передбачено.

Останній елемент адміністративних проступків на авіаційному транспорті формує суб'єкт. Суб'єкти адміністративних проступків на повітряному транспорті є загальними та спеціальними. Загальним суб'єктом адміністративних проступків є громадяни України, іноземці та особи без громадянства, які є осудними та досягли віку, з якого настає адміністративна відповідальність. Указані особи, враховуючи специфіку транспорту, набуватимуть статусу пасажирів. Згідно з Повітряним кодексом України, пасажиром є фізична особа, яка перевозиться повітряним судном за згодою перевізника відповідно до договору перевезення. Доказом

укладення договору перевезення (який у цьому випадку укладається у письмовій формі) є отриманий особою квиток [70]. Спеціальним суб'єктом вчинення адміністративних проступків на авіаційному транспорті є, відповідно, посадові особи авіаційного транспорту. До таких осіб Повітряний кодекс України зараховує: членів екіпажу (пілоти та стюардеси), додаткові спеціалісти на борту повітряного судна, працівники експлуатанта повітряного судна, уповноважені представники відповідного національного органу регулювання, а також особи, які супроводжують вантаж [70]. Доповнити цей перелік доцільно положеннями Порядком накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті, який до посадових осіб у сфері повітряного транспорту зараховує:

- 1) Голову Державіаслужби України;
- 2) заступників Голови Державіаслужби України;
- 3) державних інспекторів;
- 4) уповноважених на проведення перевірок посадових осіб Державіаслужби України;
- 5) керівників аеропортів;
- 6) начальників служб авіаційної безпеки аеропортів;
- 7) заступників начальників служб авіаційної безпеки аеропортів [71].

Усі адміністративні проступки на авіаційному транспорті залежно від суб'єкта їх вчинення доцільно розподілити на дві групи, зокрема:

1) тих, що вчиняються лише громадянами (іноземцями та особами без громадянства), серед яких проступки, передбачені ст. 112 КУпАП, ст. 113 КУпАП, ч.1, 5 ст. 133 КУпАП, ст. 135¹КУпАП, ст. 137 КУпАП [7];

2) тих, що вчиняються і громадянами (іноземцями та особами без громадянства), і посадовими особами, зокрема проступки, передбачені ст. 111 КУпАП, ст. 120 КУпАП, ч.2, 3 ст. 133 КУпАП [7].

Указане підкріплюється судовою практикою, зокрема: постановою Київського районного суду міста Донецька Донецькій області №3-17862/07 від 25.12.2007 р. громадянина Російської Федерації було притягнуто до

адміністративної відповідальності по ч. 3 ст. 133 КУпАП за перевезення газового балончика «ТЕРЕН-1» із слъозоточивим газом [72]; постановою Київського районного суду міста Донецька Донецькій області № 3-2732/08 від 20.02.2008 р. громадянина Туреччини було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 3 ст. 133 КУпАП за перевезення газового балончика «ТЕРЕН-1» [73]; постановою Київського районного суду міста Донецька Донецькій області №3-474/09 від 17.02.2009 р. громадянина Канади було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 3 ст. 133 КУпАП за перевезення пластикової пляшки ємкістю 1 літр, заповненою прозорою рідиною із запахом спирту [74].

Враховуючи важливість безпеки польотів та дотримання належної поведінки на повітряному судні, розглянемо детально склад проступків, передбачених ст. 111 КУпАП. Відповідно, ст. 111 КУпАП передбачено відповідальність за діяння, що загрожують безпеці польотів. Науково-практичні коментарі КУпАП коментуючи ст. 111, як правило, звертають увагу лише на те, що об'єктом правопорушення тут є правила безпеки польотів, які регулюються Повітряним кодексом України та виробленими на його основі підзаконними правовими актами. Не заперечуючи проти цього, вважаємо, що об'єкт проступку потребує більш розширеної характеристики. Суспільні відносини з приводу убезпечення аеродромів та аеропортів від розміщення сторонніх предметів (об'єктів), які можуть ускладнити безпеку польотів повітряних суден врегульовано ст. 69 Повітряного кодексу України. Загальне правило передбачає, що: будівлі і природні об'єкти, розташовані на приаеродромній території, не повинні становити загрози для польотів повітряних суден; особливий порядок діяльності на приаеродромній території і навіть перераховує деякі її види, це і деякі із тих видів діяльності, безконтрольне проведення яких заборонено, та за яке передбачено відповідальність, включає вибухові роботи та діяльність, що сприяє скупченню птахів [70].

Додатково слід враховувати норми Авіаційних правил України, що регулюють порядок розміщення маркірувальних знаків, пристроїв,

спалювання піротехнічних виробів тощо. Наприклад, «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів» називають індикатори та сигнальні пристрої, маркування, вогні, знаки та маркери або їх комбінації візуальними засобами (visual aids). Розміщувати (встановлювати) такі засоби Державна авіаційна служба України дозволяє лише експлуатанту аеродрому [75]. Розміщення таких візуальних засобів, або похожих на них пристроїв є протиправним. Як зазначено в Авіаційних правилах, експлуатант аеродрому повинен: а) гарантувати, що аеродромні візуальні засоби та електричні системи функціонують правильно; б) встановлювати та впроваджувати систему профілактичного технічного обслуговування візуальних засобів та електричних систем для гарантування правильного функціонування світлосигнального обладнання, маркування їх відповідно до встановлених вимог [61].

Утилізація непридатних побутових піротехнічних виробів здійснюється спеціальними суб'єктами. Це організації, що мають дозвіл на цей вид діяльності, а також вибухотехнічна служба Міністерства внутрішніх справ України. Згідно з Директивою Європейського парламенту і Ради 2014/28/ЄС від 26 лютого 2014 р. «Про гармонізацію законодавств держав-членів щодо надання на ринку вибухових речовин для цивільного застосування та нагляду за ними (нова редакція)»: «...кожен вибуховий матеріал повинен розроблятися, виготовлятися і надаватися на ринок з мінімальним ризиком для життя і здоров'я людини, причому після застосування відповідної технології він міг би бути утилізований з мінімальним ризиком» [76].

Згідно з вимогами Технічного регламенту піротехнічних виробів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 839 кожен піротехнічний засіб має бути забезпечений інструкцією українською мовою, яка встановлювала б порядок безпечного використання, зберігання та його утилізації [77]. Майже в кожній такій інструкції передбачається, що у тих випадках, коли утилізація здійснюється шляхом спалювання, то його проведення має здійснюватися на спеціально

обладнаному майданчику. Останній повинен мати природні перешкоди, які обмежували би розліт побутових піротехнічних виробів на безпечній відстані від будівель, лісних масивів, споруд та інших об'єктів.

Об'єктивна сторона проступку, передбаченого у ч. 1 ст. 111 КУпАП має вираження в діях, яких власне передбачено у самій нормі: розміщенні в районі аеродрому знаків і пристроїв, подібних до маркірувальних знаків і пристроїв, прийнятими для розпізнавання аеродромів; спалювання без дозволу адміністрації аеропорту, аеродрому піротехнічних засобів, або влаштування об'єктів, які сприяють масовому скупченню птахів, небезпечних для польотів повітряних суден [7]. Розміщення маркірувальних знаків здійснюється у порядку, визначеному в Авіаційних правилах України, що стосується аеродромів державної авіації, такі знаки розміщуються також згідно з правилами, закріпленими в Інструкції з експлуатації аеродромів державної авіації України [78]. Всякі порушення розміщення розпізнавальних знаків розглядаються як дії, що підпадають під ч. 1 ст. 111 КУпАП [7].

Користування піротехнічними засобами у межах аеродрому (аеропорту), у тому числі їх спалювання має здійснюватися лише з дозволу експлуатанта та з дотриманням правових актів, що регламентують поведінку з указаними засобами. Самовільне користування (спалювання) піротехнічних засобів у межах аеродрому (аеропорту) належить до об'єктивної сторони проступку, що аналізується.

Об'єктами, що сприяють масовому скупченню птахів, небезпечних для польотів повітряних суден, як правило, є голуб'ятні, які влаштовуються фізичними особами неподалік аеродрому, польоти голубів, можуть спровокувати аварію двигуна, або інших важливих частин літака або гелікоптера, що може призвести до авіаційної надзвичайної ситуації.

Суб'єктами проступку, що аналізується, є фізичні особи, які на момент вчинення правопорушення досягли 16-річного віку, а також посадові особи, до повноважень яких належить контроль за безпекою

польотів. Із суб'єктивної сторони дії, передбачені у ч. 1 ст. 111 КУпАП, можуть бути вчиненими як умисно, так і з необережності.

Щодо ч. 3 ст. 111 КУпАП, якою передбачено відповідальність за пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних суден та їх устаткування [7]. Об'єктом цього правопорушення передовсім є суспільні відносини у сфері безпеки польотів, а також суспільні відносини щодо захисту права власності. Як зазначено в преамбулі Повітряного кодексу України: «державне регулювання у сфері авіації спрямоване на забезпечення її безпеки» [70]. Частина 2 ст. 10 цього нормативно-правового акту передбачається, що «з метою забезпечення безпеки цивільної авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню авіаційних подій», серед цих заходів передбачено накладення штрафів в установленому законодавством порядку. Аеродромне устаткування, аеродромні знаки та самі повітряні судна мають зберігатися у стані, передбаченому льотними правилами і ніхто із сторонніх осіб не має права втручатися у відносини належного їх використання. Вони є власністю встановлених законодавством суб'єктів [70].

Об'єктивна сторона правопорушення має прояв у діях у вигляді пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних суден та їх устаткування. При кваліфікації правопорушення у цьому випадку потрібно звернути увагу на різні ступені пошкодження, у зв'язку з якими законодавець передбачає адміністративну або кримінальну відповідальність. До об'єктивної сторони правопорушення, передбаченого ч. 3 ст. 111 [7] належать ті з них, яких зазначено у п. 82 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України: «пошкодження повітряного судна на землі – подія, пов'язана з обслуговуванням, зберіганням і транспортуванням повітряного судна на землі, під час якої повітряне судно зазнало пошкодження без втрати міцності його силових елементів та погіршення льотно-технічних характеристик, яке можливо усунути в експлуатаційних

умовах», а також свідоме пошкодження судна або його обладнання на борту повітряного судна [70].

Серйозне пошкодження повітряного судна на землі, що призвело до порушення міцності його конструкції або погіршення льотно-технічних характеристик, так само як і свідоме пошкодження судна або його обладнання на борту повітряного судна особами, які не є працівниками повітряного транспорту, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, тягне за собою кримінальну відповідальність (ст. 281 Кримінального кодексу України) [79], отже такі дії не належить до об'єктивної сторони адміністративного правопорушення, передбаченого ч. 3. ст. 111 КУпАП [7].

Суб'єктами правопорушення можуть стати як фізичні особи (громадяни, іноземці, особи без громадянства) так і посадові особи. Із суб'єктивної сторони правопорушення характеризується як умислом прямим, так і необережністю.

Варто звернути увагу й на кваліфікацію ч. 4 ст. 111 КУпАП, якою встановлено відповідальність за прохід або проїзд без належного дозволу територіями аеропортів (крім аеровокзалів), аеродромів, об'єктів радіо- і світлозабезпечення польотів [7]. Об'єктом цього правопорушення передовсім є правовідносини, які представляють собою режим охорони території аеропортів, аеродромів, об'єктів радіо- і світлозабезпечення польотів. Частина 4 ст. 87 Повітряного кодексу України як захід превентивної безпеки передбачає «контроль доступу осіб та транспортних засобів до контрольованої зони аеропортів (аеродромів), зон обмеженого доступу, що охороняються, стерильних зон та критичних частин зон обмеженого доступу, що охороняються» [70].

Правила поведінки в аеропорту, які включають запровадження пропускнуго та внутрішньооб'єктового режиму, як правило, затверджуються адміністрацією аеропорту. Наприклад, такі правила в аеропорту «Бориспіль» включені до локального нормативно-правового акту – «Правила здійснення господарської діяльності на території аеропорту «Бориспіль», затверджених

генеральним директором аеропорту [80]. У правилах зазначено, що аеропорт «Бориспіль» є стратегічним підприємством, на якому встановлюється пропускний та внутрішньооб'єктовий режим. Встановлено контрольовану зону території аеропорту і зони відкритого доступу. Пункт 6.1.3 цього документа встановив, що «у разі якщо суб'єкту господарювання необхідно перебувати в контрольованій зоні та зоні обмеженого доступу, що охороняється, такий суб'єкт господарювання зобов'язаний оформити у встановленому порядку перепустки відповідних зразків для всього персоналу, при цьому працівник має бути проінструктований відповідно до Програми інструктажу з АБ (авіаційної безпеки) для користувачів перепусток та пройти навчання з питань АБ. Відповідальність за забезпечення проходження навчання з питань АБ покладається на керівника суб'єкта господарювання, який здійснює замовлення постійної перепустки» [80]. Ці відносини є об'єктом посягання правопорушення, передбаченого ч. 4 ст. 111 КУпАП [7].

До об'єктів радіозабезпечення польотів належать засоби зв'язку та радіотехнічного забезпечення, під якими в нормативних актах розуміються «приводні аеродромні радіостанції; автоматичні радіопеленгатори; радіолокаційні системи посадки аеродромні оглядові, вторинні та посадкові радіолокатори; радіотехнічні системи ближньої навігації; радіомаякові системи інструментального заходу на посадку; обладнання пунктів управління повітряним рухом (автоматизовані системи управління); обладнання електрозв'язку» [81]. Аеродроми також оснащуються об'єктами світлотехнічного обладнання. Так само як і територія аеродрому або аеропорту, ці об'єкти мають суворий пропускний та внутрішньо об'єктовий режим. Прохід та проїзд на всі ці об'єкти здійснюється лише за пропусками [81].

Об'єктивна сторона правопорушення має прояв у таких діяннях як проникнення на територію, що охороняється, прохід або проїзд без належного дозволу територією аеропортів (крім аеровокзалів), аеродромів, об'єктів радіо- і світлозабезпечення польотів [7].

Суб'єктами правопорушення можуть бути як фізичні особи (громадяни, іноземці, особи без громадянства), так і посадові особи. Із суб'єктивної сторони проступок може бути вчинено як умисно, так і з необережності.

Частина 5 ст. 111 КУпАП встановила відповідальність за виконання польотів із порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації. Об'єктом цього правопорушення є суспільні відносини у сфері авіації, які регулюються нормативно-правовими актами України. До таких правових актів належать: Повітряний кодекс України [70], усі Авіаційні правила України [61]. Порушення будь-яких правил, що регулюють діяльність авіації, буде віднесено до дії цієї норми адміністративно-деліктного права. Наприклад, такими правилами є: Авіаційні правила України «Обслуговування повітряного руху» [82], Правила польотів цивільних повітряних суден України [83]. Порушення будь-яких правил, що регулюють діяльність авіації, буде віднесено до дії цієї норми адміністративно-деліктного права, цебто до об'єктивної сторони адміністративного правопорушення, передбаченого цією нормою, якщо вони не підпадають під інші норми КУпАП або інших правових актів.

Суб'єктами правопорушення, передбаченого у ч. 5 ст. 111 КУпАП [7], як правило, є особи льотного складу цивільної авіації, диспетчери та інші посадові особи аеропортів.

Аналіз норм ст. 111 КУпАП дозволяє виявити негаразди у правовому регулюванні відповідальності за порушення безпеки польотів. Це надає підстави висловити зауваження до законодавства: деякі відносини охороняються і за допомогою ст. 111 КУпАП [7] і ст. 127 Повітряного кодексу України [70], яка встановлює фінансові санкції, що накладаються на юридичних осіб – суб'єктів цивільної авіації. Фінансова відповідальність майже нічим іншим не відрізняється від відповідальності, встановленої у нормах КУпАП. Зрозуміло, що відсутність у КУпАП норми, яка закріплювала би і визначала як суб'єктів адміністративного проступку юридичних осіб, змушує законодавця виходити із цієї проблемної ситуації і

встановлювати фінансові санкції, які застосовуються до юридичних осіб за порушення безпеки у сфері цивільної авіації. Введення як суб'єкта адміністративних проступків юридичних осіб дозволило б уникнути необхідності встановлювати фінансові санкції за порушення авіаційної безпеки, не потрібно було б у Повітряному кодексі встановлювати ці санкції, порядок застосування яких лежить поза КУпАП, а отже не враховує достатньо елементів адміністративно-юрисдикційної відомчої діяльності на транспорті.

У цій частині дослідження зроблено висновок про те, що «авіаційний транспорт» є ширшим поняттям, який включає «повітряний транспорт» та «повітряні судна». Натомість враховуючи специфіку складів даної групи адміністративних проступків, зокрема те, що місцем їх вчинення є, окрім повітряного транспорту та повітряний суден також аеродроми та аеропорти, буде доцільно тлумачити об'єкт адміністративних проступків як суспільні відносини у сфері безпеки саме на авіаційному транспорті з виокремленням: а) суспільних відносин у сфері безпеки на повітряному транспорті, що є об'єктом адміністративного проступку, передбаченого ч. 2 ст. 133, ст. 137 КУпАП; б) суспільних відносин у сфері безпеки на повітряних суднах; в) суспільних відносин у сфері безпеки на авіаційному транспорті (окрім повітряного транспорту та повітряних суден, тобто аеропорти та аеродроми тощо).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ДО РОЗДІЛУ 2

1. 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> (дата звернення: 04.07.2023).
2. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 року № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>. (дата звернення: 04.07.2023).
3. Про затвердження Правил безпеки громадян на залізничному транспорті України: Наказ Міністерства транспорту України від 19.02.1998 р. № 54. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0193-98>. (дата звернення: 04.07.2023).
4. Постанова Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області №607/15848/23 від 30.08.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113560066>. (дата звернення: 04.07.2023).
5. Постанова Лозівського міськрайонного суду Харківської області № 629/209/22 від 03.02.2022 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/102937199>. (дата звернення: 04.07.2023).
6. Постанова Шепетівського міськрайонного суду Хмельницької області № 688/1595/21 від 11.06.2021 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/97642551> (дата звернення: 04.07.2023).
7. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 року № 8073-Х. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 04.07.2023).
8. Постанова Фастівського міськрайонного суду Київської області № 3-1166/09 від 22.04.2009 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/10457334>. (дата звернення: 04.07.2023).
9. Постанова Роздільнянського районного суду Одеської області № 1524/3-340/12 від 05.03.2012 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/49578410> (дата звернення: 04.07.2023).

10. Правила безпеки громадян на залізничному транспорті України: Наказ Міністерства транспорту України від 19.02.98 р. № 54. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0193-98> (дата звернення: 04.07.2023).

11. Правила поведінки громадян на залізничному транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 листопада 1995 р. № 903. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-95-п> (дата звернення: 04.07.2023).

12. Постанова Смілянського міськрайонного суду Черкаської області № 703/2927/13-п від 06.06.2013 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/69481500> (дата звернення: 04.07.2023).

13. Постанова Нікопольського міськрайонного суду Дніпропетровської області № 182/3361/13-п від 10.04.2013 року. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/30603465> (дата звернення: 04.07.2023).

14. Постанова Первомайського міськрайонного суду Харківської області № 632/287/13-п від 11.03.2013 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/29846391> (дата звернення: 04.07.2023).

15. Постанова Шевченківського районного суду м. Львова № 466/2387/20 від 08.04.2020 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/88649574> (дата звернення: 04.07.2023).

16. Постанова Галицького районного суду м. Львова № 461/6000/18 від 17.12.2018 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/78586313> (дата звернення: 04.07.2023).

17. Постанова Сихівського районного суду м. Львова № 464/446/18 29.03.2018 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/73114642> (дата звернення: 04.07.2023).

18. Постанова Терехівського районного суду № 606/1334/23 від 27.07.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/112550520> (дата звернення: 04.07.2023).

19. Постанова Ковельського міськрайонного суду Волинської області № 159/6613/18 від 17.01.2019 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/79222671> (дата звернення: 04.07.2023).

20. Постанова Сватівського районного суду Луганської області № 426/4223/16-п від 01.06.2016 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/59558927> (дата звернення: 04.07.2023).

21. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

22. Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті: Наказ Мінтрансв'язку України від 12.04.2006 року № 337. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0887-06#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

23. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23.02.2012 р. № 4442. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

24. Питання акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 р. № 735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

25. Постанова Ковельського міськрайонного суду Волинської області № 159/4233/19 від 31.07.2019 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/83346006> (дата звернення: 04.07.2023).

26. Постанова Любомльського районного суду Волинської області № 3/0310/960/11 від 20.05.2011 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/16988925> (дата звернення: 04.07.2023).

27. Постанова Виноградівського районного суду Закарпатської області №3-718\09 від 06.04.2009 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/10794735> (дата звернення: 04.07.2023).

28. Правила дорожнього руху: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п> (дата звернення: 04.07.2023).

29. Агакарян Р.С. Адміністративна відповідальність за порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на залізничному транспорті. *Юридична Україна*. 2020. № 6. С. 23–30.

30. Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2020 р. № 1287. *Офіційний вісник України*. 2021. № 1. Ст. 49.

31. Агакарян Р.С. Поняття адміністративної діяльності в сфері перевезень автомобільним транспортом. *Leges si viata*. 2019. № 2/2. С. 7–11.

32. Постанова Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області №607/12475/23 від 28.09.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113816883> (дата звернення: 04.07.2023).

33. Постанова Ужгородського районного суду Закарпатської області № 308/15298/23 від 25.09.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113680464> (дата звернення: 04.07.2023).

34. Постанова Яремчанського міського суду Івано-Франківської області № 354/1163/23 від 14.09.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113486621> (дата звернення: 04.07.2023).

35. Постанова Носівського районного суду Чернігівської області № 741/1330/23 від 21.09.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113609888> (дата звернення: 04.07.2023).

36. Постанова Полонського районного суду Хмельницької області № 289/1327/23 від 22.08.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113658233> (дата звернення: 04.07.2023).

37. Постанова Мостиського районного суду Львівської області № 448/827/23 від 05.09.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113277478> (дата звернення: 04.07.2023).

38. Постанова Калинівського районного суду Вінницької області № 132/1025/17 від 18.04.2017 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/66122506> (дата звернення: 04.07.2023).

39. Постанова Новозаводського районного суду міста Чернігова №751/6114/23 від 04.10.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113944267> (дата звернення: 04.07.2023).

40. Постанова Ірпінського міського суду Київської області № 367/2386/23 від 10.04.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/110128128> (дата звернення: 04.07.2023).

41. Постанова Гребінківського районного суду Полтавської області № 528/994/23 від 14.09.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113445863> (дата звернення: 04.07.2023).

42. Порядок внесення відомостей про належного користувача транспортного засобу до Єдиного державного реєстру транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р. № 1197. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1197-2018-%D0%BF#n8> (дата звернення: 04.03.2022).

43. Постанова Франківського районного суду м. Львова № 465/6466/23 від 25.09.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113706074> (дата звернення: 04.07.2023).

44. Постанова Рівненського міського суду № 569/7773/23 від 03.05.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/110646582> (дата звернення: 04.07.2023).

45. Постанова Тячівського районного суду Закарпатської області № 307/1623/23 від 18.05.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/110941878> (дата звернення: 04.07.2023).

46. Закон №1054-IX «Про внутрішній водний транспорт»: кінець українського судноплавства чи перехід на міжнародні стандарти? URL: <https://agropolit.com/agrodebaty/4-zakon-11821-d-pro-vnutrishniy-vodniy-transport-kinets-ukrayinskogo-sudnoplavstva-chi-perehid-na-mijnarodni-standarti> (дата звернення: 04.07.2023).

47. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 року № 1054-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

48. Постанова Кам'янець-Подільського міськрайонного суду Хмельницької області № 676/6448/21 від 23 грудня 2021 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/106010068> (дата звернення: 04.07.2023).

49. Постанова Тростянецького районного суду Сумської області № 588/1285/22 від 01 грудня 2022 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107641176> (дата звернення: 04.07.2023).

50. Постанова Тростянецького районного суду Сумської області № 588/1136/22 від 25 листопада 2022 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/107520349> (дата звернення: 04.07.2023).

51. Постанова Крюківського районного суду м. Кременчука Полтавської області № 537/4004/19 від 07.10.2019 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/84819595> (дата звернення: 04.07.2023).

52. Постанова Деснянського районного суду м. Києва №754/12563/18 від 14.09.2018 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/76465818> (дата звернення: 04.07.2023).

53. Постанова Оболонського районного суду м. Києва № 756/17976/21 від 06.12.2021 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/101719654> (дата звернення: 04.07.2023).

54. Постанова Красногвардійського районного суду м. Дніпропетровська №419/5159/12 від 12.07.2012 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/28215906> (дата звернення: 04.07.2023).

55. Постанова Соснівського районного суду м. Черкаси № 707/1399/20 від 30.09.2020 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/91926063> (дата звернення: 04.07.2023).

56. Постанова Амур-Нижньодніпровського районного суду м. Дніпропетровська № 199/7129/13-п від 01.07.2013 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/32262542> (дата звернення: 04.07.2023).

57. Про морські порти: Закон України від 17.05.2012 р. № 4709. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

58. Про затвердження переліку внутрішніх морських вод і внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних: Постанова Кабінету

Міністрів України від 09.02.2022 р. № 136. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/136-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

59. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80/conv#n296> (дата звернення: 04.07.2023).

60. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: Наказ Мінтранс України від 20.11.2003 року № 904. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

61. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: Наказ Державіаслужба України від 26.11.2018 року № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

62. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси № 521/4170/22 від 05.04.2022 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103938794> (дата звернення: 04.07.2023).

63. Постанова Комінтернівського районного суду м. Харкова №641/6552/21 від 12.10.2021 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100273072> (дата звернення: 04.07.2023).

64. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси № 521/4172/22 від 05.04.2022 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103938793> (дата звернення: 04.07.2023).

65. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси № 521/15359/21 від 05.10.2021 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/100164070> (дата звернення: 04.07.2023).

66. Постанова Київського районного суду міста Донецька Донецькій області № 3-4772\09/0523 від 19.11.2009 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/7551566> (дата звернення: 04.07.2023).

67. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси № 521/4126/22 від 11.03.2022 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103641505> (дата звернення: 04.07.2023).

68. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси № 521/4176/22 від 05.04.2022 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103938791> (дата звернення: 04.07.2023).

69. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси № 521/4126/22 від 11.03.2022 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103641505> (дата звернення: 04.07.2023).

70. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 року № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

71. Про затвердження Порядку накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті: Наказ Мінінфраструктури від 26.12.2011 № 637. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0073-12#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

72. Постанова Київського районного суду міста Донецька Донецькій області №3-17862/07 від 25.12.2007 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/5471645> (дата звернення: 04.07.2023).

73. Постанова Київського районного суду міста Донецька Донецькій області № 3-2732/08 від 20.02.2008 року. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/6322666> (дата звернення: 04.07.2023).

74. Постанова Київського районного суду міста Донецька Донецькій області №3-474/09 від 17.02.2009 року. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/8070432> (дата звернення: 04.07.2023).

75. Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів: Наказ ДАСУ від 16 січня 2017 року № 849. Офіційний вісник України. 2016. № 5. Ст. 226.

76. Директива Європейського парламенту і Ради 2014/28/ЄС від 26 лютого 2014 року «Про гармонізацію законодавств держав-членів щодо надання на ринку вибухових речовин для цивільного застосування та нагляду за

ними (нова редакція). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_015-14#Text (дата звернення: 04.07.2023).

77. Технічний регламент піротехнічних виробів: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 839. *Офіційний вісник України*. 2011. № 60. Ст. 2416.

78. Інструкція з експлуатації аеродромів державної авіації України: наказ Міністерства оборони України 1 липня 2013 р. № 441. URL: <https://regulation.gov.ua/documents/id21820> (дата звернення: 04.07.2023).

79. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2002 р. № 2341. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

80. Правила здійснення господарської діяльності на території аеропорту «Бориспіль» від 11.03.2019 № 01-35-16. <https://kbp.aero/wp-content/uploads/2019/03/PRAVYLA-01-35-16-vid-11.03.2019-.pdf> (дата звернення: 04.07.2023).

81. Правила аеродромно-технічного забезпечення польотів повітряних суден державної авіації України: наказ Міністерства оборони України від 24 грудня 2015 року № 761. *Офіційний вісник України*. 2016. № 12. Ст. 518.

82. Авіаційні правила України «Обслуговування повітряного руху»: наказ Державіаслужби від 16 квітня 2019 р. № 475. *Офіційний вісник України*. 2019. № 59. Ст. 2042.

83. Правила польотів цивільних повітряних суден України: наказ Мінінфраструктури України 28 жовтня 2011 року № 478. *Офіційний вісник України*. 2011. № 95. Ст. 3471.

РОЗДІЛ 3

ОСОБЛИВОСТІ РОЗГЛЯДУ СПРАВ ПРО ПРИТЯГНЕННЯ ДО АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПРОСТУПКИ НА ТРАНСПОРТІ

3.1. Підвідомчість справ про адміністративні проступки на транспорті

Справи про адміністративні проступки на транспорті розглядаються уповноваженими на це суб'єктами. В теорії адміністративного права ця група суб'єктів іменується лідируючими суб'єктами, тобто уповноваженими посадовими особами чи органами, що наділені правом розглядати адміністративні справи, приймати владні акти у справі, складати правові документи, що визначають рух і результат справи. До таких суб'єктів належать: органи (посадові особи), уповноважені розглядати справи про адміністративні проступки; особи, які мають право складати протокол про адміністративні проступки; органи (посадові особи), уповноважені здійснювати заходи забезпечення провадження у справах про адміністративні проступки; органи (посадові особи), що виконують постанови про накладення адміністративних стягнень [1, с. 38]. Зазначимо, що орган, що розглядає справу про вчинення адміністративного проступку, та орган, що фіксує вчинення проступку – не обов'язково є тотожними.

Для розмежування стадії провадження у справах про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті залежно від виду останнього, виокремимо:

- а) суб'єктів, що уповноважені фіксувати вчинення адміністративних проступків;
- б) суб'єктів, що уповноважені застосовувати заходи забезпечення провадження у справах про вчинення адміністративних проступків;
- в) суб'єктів, що уповноважені розглядати справи про притягнення до адміністративної відповідальності.

При цьому, в основу виокремлення різних груп суб'єктів провадження у справах про адміністративні проступки на транспорті покладено критерій предметної підсудності. Встановлення підвідомчості – це розмежування компетенції між органами (посадовими особами). Кожен орган або посадова особа має право розглядати і вирішувати тільки ті питання, які належать до їх відання. Тому, коли йдеться, що справа є підвідомчою якомусь органу, то мається на увазі, що саме цей орган займається цією справою, що його уповноважено вирішувати такі справи. Встановлення підвідомчості справ про притягнення до адміністративної відповідальності – це спосіб визначення наявності повноважень у конкретного суб'єкта за предметом відання. Предметна підвідомчість вважається нормативним вирішенням питання про те, якому виду органів доручено розглядати відповідну категорію справ [2]. Цьому в КУпАП України присвячено Главу 17. «Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення» [3]. Головний критерій закріплення предметної підвідомчості – категорія адміністративних проступків, що підлягають розглядові.

Як слушно зазначено І.М. Проць, підвідомчість розгляду справ про адміністративні проступки буде визначатись на основі певних факторів:

особливості компетенції окремих підвідомчих органів (посадових осіб), яким є підвідомчими справи про адміністративні проступки, тобто суспільні відносини, в яких повинен діяти орган держави, який виконує власні функції, оскільки предмет підвідомчості юрисдикції має майновий характер;

особливості або характер суспільних відносин, як стали предметом посягання внаслідок вчинення адміністративного проступку та які є захищеними видами санкцій адміністративно-правових норм;

територіальної приналежності, тобто (місця) адміністративного проступку;

суб'єктного складу адміністративного проступку, тобто вказівки на суб'єкта вчинення адміністративного правопорушення;

виду адміністративного стягнення, якого передбачено як санкцію за вчинення адміністративного проступку;

складності справи про адміністративні проступки тощо [4].

Акцентуємо увагу на тому, що Глава 17 КУпАП стосується конкретно розгляду адміністративних проступків [3]. При цьому, адміністративно-деліктним законодавством розмежовується діяльність з приводу фіксації вчинення адміністративних проступків, і із приводу застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні проступки.

Таким чином, підвідомчість справ про адміністративні проступки на транспорті – це встановлення суб'єктів, у яких компетенція нормативно охоплює повноваження щодо фіксації вчинення адміністративних проступків на транспорті, застосування заходів забезпечення провадження у цій категорії справ, а також розгляду справи по суті із прийняттям рішень про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

Нормативне окреслення переліку суб'єктів, що уповноважені фіксувати та виявляти проступки на транспорті, міститься у положеннях:

а) ст. 255 КУпАП «Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні проступки»;

б) ст. 258 КУпАП «Випадки, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається», коли орган, що фіксує проступок, одразу є органом, що вирішує справу про притягнення до адміністративної відповідальності за адміністративний проступок.

Аналіз означених норм дозволяє виокремити таких суб'єктів, що уповноважені виявляти та фіксувати адміністративні проступки на транспорті:

1) органи Національної поліції у справах про вчинення адміністративних проступків на транспорті, а саме: порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ременями безпеки або мотошоломами (ст. 121 КУпАП), порушення вимог законодавства щодо використання номерних знаків транспортних засобів

(ст. 121-³ КУпАП), перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху (ст. 122 КУпАП), невиконання водіями вимог про зупинку (ст. 122-² КУпАП), залишення місця дорожньо-транспортної пригоди (ст. 122-⁴ КУпАП), порушення вимог законодавства щодо встановлення і використання спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв (ст. 122-⁵ КУпАП), порушення правил руху через залізничні переїзди (ст. 123 КУпАП), керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами (ст. 126 КУпАП), порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин (ст. 127 КУпАП), порушення порядку видачі документа про технічну справність транспортного засобу та порядку видачі спеціального знака державного зразка про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ст. 127-¹ КУпАП), порушення порядку державної акредитації закладів, що проводять підготовку, перепідготовку і підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів, атестації їх спеціалістів та порядку приймання іспитів для отримання права керування транспортними засобами, оформлення та видачі посвідчення водія (ст. 127-⁴ КУпАП), керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції (ст. 130 КУпАП), порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті (ст. 133 КУпАП) [3]. Отже, перелік адміністративних проступків на транспорті, яких може виявляти та фіксувати у відповідних процесуальних документах Національна поліція, включає проступки на різних видах транспорту з переважною більшістю тих, що вчиняються на автомобільному транспорті;

2) Державна служба України з безпеки на транспорті як центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті у випадках, передбачених законом, та уповноважений складати протоколи про адміністративні проступки, розглядати справи про адміністративні проступки і накладати адміністративні стягнення (п. 29 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті») [5] у справах про вчинення таких адміністративних проступків на транспорті: порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті (ст. 136 КУпАП), порушення правил охорони смуги відводу автомобільних шляхів (ст. 141 КУпАП), порушення землекористувачами правил утримання ділянок, прилеглих до автомобільних шляхів (ст. 142 КУпАП) [3];

3) Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України: а) як центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського та внутрішнього водного транспорту у справах [6] щодо адміністративного проступку у вигляді порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті (ст. 133 КУпАП [3]); б) як центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті щодо адміністративного проступку – керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції (ст. 130 КУпАП) [3];

4) Державна авіаційна служба як центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації [7] щодо таких проступків, як: порушення правил поведінки на повітряному судні (ст. 112 КУпАП [3]) та порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті (ст. 133 КУпАП [3]);

5) посадові особи, уповноважені на те виконавчими комітетами (а в населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, – виконавчими органами, що виконують їх повноваження) сільських, селищних, міських рад щодо проступку – порушення порядку тимчасового затримання транспортних засобів та їх зберігання, порушення законодавства у сфері оплати послуг з паркування транспортних засобів (ст. 127-² КУпАП [3]);

6) державний інспектор Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України щодо вчинення адміністративних таких проступків: порушення правил охорони порядку та безпеки плавання на морському і внутрішньому водному транспорті (ст. 114 КУпАП [3]); порушення правил судноплавства на морських і внутрішніх водних шляхах, в акваторії морського порту (ст. 116-² КУпАП [3]), порушення правил реєстрації суден (ст. 116-³ КУпАП [3]);

7) органи залізничного транспорту та посадові особи органів залізничного транспорту щодо порушення правил руху через залізничні переїзди (ст. 123 КУпАП [3]);

8) посадові особи військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України стосовно правопорушень, вчинених військовослужбовцями, військовозобов'язаними та резервістами під час проходження зборів, а також усіх порушень правил дорожнього руху, вчинених особами (крім військовослужбовців, військовозобов'язаних та резервістів під час проходження зборів), які керують транспортними засобами Збройних Сил України та інших військових формувань;

9) посадовими особами органів Державної прикордонної служби України щодо проступку – експлуатації водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах (ст. 121-¹ КУпАП [3]);

10) повноваженими посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті у частині, що стосується автомобільних перевезень пасажирів та/або вантажів (ст. 122-², ч. 2 ст. 132-¹ КУпАП [3]).

Спільним для суб'єктів, що уповноважені виявляти та фіксувати адміністративні проступки на транспорті, є реалізація повноважень щодо фіксації обставин справи у відповідному процесуальному документі – протоколі або акті про адміністративний проступок на транспорті. До складання протоколу уповноважена особа з'ясовує обставини справи та наявність у діянні особи складу адміністративного проступку. Зокрема, обставини вчиненого проступку, які мають бути встановленими на стадії адміністративного розслідування, можна поділити на три групи:

1) обставини, які мають безпосереднє значення для вирішення питання про наявність чи відсутність складу проступку;

2) обставини, які мають значення для вирішення питання про вид і розмір стягнення;

3) обставини, що стосуються причин і умов, які сприяють скоєнню проступків та їх попередженню [8].

У протоколі про адміністративний проступок зазначаються:

дата і місце його складення, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу, яка притягується до адміністративної відповідальності (у разі її виявлення);

місце, час вчинення і суть адміністративного проступку;

нормативний акт, який передбачає відповідальність за цей проступок; прізвища, адреси свідків і потерпілих, якщо вони є;

пояснення особи, яка притягується до адміністративної відповідальності;

інші відомості, необхідні для вирішення справи.

Якщо правопорушенням завдано матеріальної шкоди, про це також зазначається у протоколі. Протокол підписується особою, яка його склала, та особою, яка притягується до адміністративної відповідальності. При наявності свідків і потерпілих протокол може бути підписано також і цими особами. У разі відмови особи, яка притягується до адміністративної відповідальності від підписання протоколу, в ньому робиться запис про це. Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право

подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, які додаються до протоколу, а також викласти мотиви своєї відмови від його підписання [3].

Прикладом справ, де протоколи було складено різними уповноваженими суб'єктами, можуть бути:

а) на автомобільному транспорті посадовими особами органів Національної поліції, посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті щодо правопорушень, пов'язаних з перевезенням пасажирів і вантажів. Відповідно до постанови Новомосковського міськрайонного суду Дніпропетровської області № 183/11505/23 від 12.10.2023 р. протокол про адміністративне правопорушення було складено представником Новомосковського районного відділу Головного управління Національної поліції у Дніпропетровській області [9]; згідно з постановою Комінтернівського районного суду Одеської області № 504/129/23 від 12.10.2023 р. протокол про адміністративне правопорушення було складено представником Сектору поліцейської діяльності №1 відділення поліції № 4 Одеського районного управління поліції № 2 [10]; у постанові Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області № 607/18655/23 від 12.10.2023 р. протокол про адміністративне правопорушення був складений представником Відділу державного нагляду (контролю) у Тернопільській області Державної служби України з безпеки на транспорті [11];

б) на водному транспорті посадовими особами Державної служби морського і річкового транспорту України, Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. Відповідно до постанови Кам'янець-Подільського міськрайонного суду Хмельницької області № 686/5091/22 від 04.05.2022 р. протокол про адміністративне правопорушення було складено інспектором Державної служби морського та річкового транспорту України [12] тощо.

Чинним законодавством передбачено випадки, коли протокол про адміністративний проступок не складається. Для цілей цього дослідження, це вагомого значення матимуть адміністративні проступки у сфері

забезпечення безпеки дорожнього руху, яких зафіксовано в автоматичному режимові. По цих справах уповноваженим суб'єктом будуть органи Національної поліції.

Можливими є випадки, коли протокол про вчинення адміністративного проступку оформляється з допущенням помилок з боку уповноваженої особи, яка має право його складати.

Помилки, що наявні у протоколі, можуть бути підставою для звільнення від адміністративної відповідальності у разі, якщо орган чи посадова особа, яка має розглядати таку справу, наприклад, суд у певних категоріях правопорушень на транспорті, помітить такі невідповідності вимогам законодавства у змістові протоколу і на основі цього винесе рішення на користь винної особи, тобто звільнить від настання адміністративної відповідальності. В іншому випадку, коли виноситься постанова, яка ґрунтується на основі інформації, що зазначена у протоколі, який відповідно складений з істотними помилками, то особа, щодо якої винесено таку постанову, може її оскаржити до суду першої інстанції, якщо таку постанову складено Національною поліцією або в апеляційному порядку, якщо справа розглядалася судом, для захисту своїх прав.

Щодо того, яких саме помилок припускаються, наприклад, органи Національної поліції, то це: неправильне зазначення ПІБ винної особи, її дати народження, не зазначення місця вчинення правопорушення, протокол не підписано уповноваженою особою чи самим правопорушником, не співпадає нумерація сторінок і опис матеріалів тощо. Це більш загальні помилки, які можуть бути у протоколі. Проте є деякі специфічні дані, що мають бути наявні в протоколі про адміністративні проступки в галузі транспорту. Наприклад, має бути чітко зафіксований номерний знак транспортного засобу та його марка. Якщо вилучається посвідчення водія, то повинно бути правильно написано його номер в протоколі.

Зважаючи на судову практику, у протоколі також має зазначатися інформація про пристрій, яким здійснено відео фіксацію правопорушення для доведення вини особи, а також має бути надано можливість надати свої

пояснення щодо події. Про це зазначає Верховний Суд у справі № 524/9716/16-а, відхиливши касаційну скаргу Національної поліції і відповідно визнавши їх дії неправомірними, скасував постанову про адміністративну відповідальність [13].

Щодо окремих правопорушень має також бути інформація передбачена, у протоколі: які конкретні несправності системи гальмового чи рульового керування було виявлено у транспортному засобі, записано перевищену за дозволену швидкість, з якою їхав правопорушник та які наслідки спричинило таке перевищення швидкості тощо.

Одна з найпоширеніших категорій справ, яка оскаржується винними особами стосується, керування транспортними засобами особами, що перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а саме ч. 1 ст. 130 КУпАП [3]. Складаючи протокол такого адміністративного проступку, поліцейський повинен внести, зокрема, відомості щодо засобу відео фіксації (його модель, назва, номер тощо), додати до протоколу акт огляду на стан сп'яніння з використанням спеціальних засобів, наприклад, за допомогою «Drager». Проте часто працівники поліції не вносять дані щодо відмови особи від проходження освідування на стан алкогольного сп'яніння, а також не зазначають або неправильно фіксують показання свідків, не додають до протоколу відеозапис, що підтверджує відмову винної особи. Це дає можливість оскаржити постанову, яка базується на неповних даних у протоколі, що й роблять правопорушники.

Аналізуючи судову практику, у справі № 128/1361/21, апеляційний суд зробив висновок щодо відсутності належних та допустимих доказів факту порушення особою п. 2.5 Правил дорожнього руху України [14], що унеможлиблює притягнення його до адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, що передбачене ч. 1 ст. 130 КУпАП, оскільки огляд такої особи на стан алкогольного сп'яніння проводився за присутності лише одного свідка, який підтвердив, що водій відмовився від освідування поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів, але факту відмови від проходження огляду в медичному

закладі засвідчено не було, до того ж, письмові пояснення свідка не містять його підпису, що є порушенням вимог ст. 256 КУпАП [15].

Наступну групу суб'єктів сформовано з органів, що уповноважені застосовувати заходи забезпечення провадження у справах про проступки на транспорті. Загально-правові умови застосування заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні проступки передбачено положеннями ст. 260 КУпАП, а саме:

їх застосування є можливим виключно у випадках, що передбачені законом;

їх метою є припинення адміністративних проступків;

інші заходи впливу вичерпано, або встановлення особи, складення протоколу про адміністративний проступок неможливо скласти на місці, а воно є обов'язковим, або необхідним є забезпечення своєчасного і правильного розгляду справ та виконання постанов по справах про адміністративні проступки;

їх перелік є вичерпним та містить: адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей і вилучення речей та документів (у тому числі посвідчення водія), тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення осіб від керування транспортними засобами, морськими, річковими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції [3].

До суб'єктів, що уповноважені застосовувати заходи забезпечення провадження у справах про проступки на транспорті залежно від заходу, віднесемо:

1) органи внутрішніх справ (Національну поліцію) як суб'єктів, що можуть застосовувати адміністративний арешт при порушенні правил дорожнього руху (ст. 262 КУпАП);

2) органи Національної поліції, цивільної авіації, митного органу і органів прикордонної служби як суб'єктів, що можуть застосувати особистий огляд і огляд речей (ст. 264 КУпАП);

3) поліцейських як суб'єктів, що можуть застосовувати тимчасове вилучення посвідчення водія до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення, але не більше ніж на три місяці з моменту такого вилучення. Після закінчення річного строку тимчасового вилучення посвідчення водія, у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справу про адміністративне правопорушення не розглянуто в установленій законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа [3]. До винесення судом постанови у справі про адміністративний проступок та набрання ним законної сили, поліцейський видає водієві тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом строком не більше ніж на три місяці з дати вилучення посвідчення відповідно до форми, визначеної Міністерством внутрішніх справ [16];

4) працівників уповноважених підрозділів Національної поліції як суб'єктів, що можуть застосовувати тимчасове затримання транспортних засобів (ст. 265⁻² КУпАП) у випадку вчинення водіями визначеного переліку проступків у частині порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому рухові або загрозу безпеці рухові, порушення правил зупинки чи стоянки на місцях, що позначені відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою, на яких дозволено зупинку чи стоянку лише транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, транспортних засобів, оснащених електричними двигунами. Зовнішньо вказаний захід реалізується шляхом: а) блокування або б) доставлення для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку транспортного засобу (дозволяється виключно у випадку, якщо розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху або створює загрозу безпеці руху,

або транспортний засіб розміщений на місцях, призначених для зупинки, стоянки, безоплатного паркування транспортних засобів, якими керують водії з інвалідністю або водії, які перевозять осіб з інвалідністю, призначених для зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, оснащених електричними двигунами), у тому числі за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора. При тимчасовому затриманні транспортного засобу складається акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, що має бути підписаний поліцейським, що прийняв рішення про таке затримання, а в разі доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку – також особою, яка виконує роботи з доставлення такого засобу на спеціальний майданчик чи стоянку, а якщо фіксація обставин тимчасового затримання транспортного засобу не здійснювалася в режимові фотозйомки (відеозапису), – двома понятими [17]. Термін застосування такого заходу становить строк вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більше трьох днів з моменту такого затримання. Після закінчення триденного строку тимчасового затримання транспортного засобу особа має право звернутися за отриманням тимчасово затриманого транспортного засобу, що є обов'язковим для його виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення;

5) інспекторів з паркування як суб'єктів, що можуть застосовувати тимчасове затримання транспортних засобів (ст. 265⁻⁴ КУпАП) [3] наслідуючи такі положення: виражається через доставку для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку за допомогою спеціального автомобіля – евакуатора; дозволяється виключно у випадках, передбачених законом (враховуючи, порушення правил зупинки, стоянки у межах відповідного населеного пункту); підкріплюється складенням акта огляду та тимчасового затримання транспортного засобу [18];

6) поліцейських як суб'єктів, що уповноважені застосовувати відсторонення осіб від керування транспортними засобами, морськими, річковими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами та

ініціювати проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції. Примітно, що у випадку незгоди особи на проведення огляду поліцейським з використанням спеціальних технічних засобів або у разі незгоди з його результатами, огляд проводиться в закладах охорони здоров'я, яких визначено місцевими державними адміністраціями не пізніше двох годин з моменту встановлення підстав для його здійснення. У разі відсторонення особи від керування транспортним засобом, морським, річковим, малим, спортивним судном або водним мотоциклом можливість керування цим транспортним засобом, морським, річковим, малим, спортивним судном або водним мотоциклом надається уповноваженій нею особі, яка має посвідчення водія (судноводія) відповідної категорії та може бути допущена до керування транспортним засобом, морським, річковим, малим, спортивним судном або водним мотоциклом (ст. 266 КУпАП) [3].

Акцентуємо увагу на тому, що органи поліції в адміністративному деліктному законодавстві при детермінації заходів забезпечення провадження у справах про проступки на транспорті позначаються як: органи внутрішніх справ (Національна поліція), органи Національної поліції, працівники уповноважених підрозділів Національної поліції, поліцейські. Доцільним вбачається уніфікація термінології в чинному законодавстві та використання єдиного поняття «уповноважені особи Національна поліції» з відповідним внесенням змін до: ст. ст. 262, 264, 265, 265¹, 265², 266 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Наступна група суб'єктів – це ті, що уповноважені розглядати справи по суті та приймати рішення про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, а саме:

- 1) адміністративні комісії при виконавчих комітетах сільських, селищних, міських рад;
- 2) виконавчі комітети (а в населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, виконавчими органами, що виконують їх

повноваження) сільських, селищних, міських рад та їхніми посадовими особами;

3) районними, районними у місті, міськими чи міськрайонними судами (суддями);

4) органами Національної поліції, органами державних інспекцій та іншими органами (посадовими особами), уповноваженими на те законом [3].

Указаний перелік є загальним та міститься у ст. 213 КУпАП, але стосовно проступків на транспорті він є повною мірою застосовуваним.

Так, одним із суб'єктів, які розглядають справи про притягнення до адміністративної відповідальності на транспорті, є адміністративні комісії. Правовою основою їх функціонування є ст. 218 Кодексу України про адміністративні правопорушення, відповідно до якої розглядати окремі категорії справ про адміністративні правопорушення уповноважені адміністративні комісії при виконавчих органах міських рад та адміністративні комісії при виконавчих органах сільських, селищних рад [3].

Створення адміністративних комісій, як органів, що уповноважені розглядати справи про притягнення до адміністративної відповідальності на транспорті, передбачено ст. 215 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Згідно із цією статтею, утворення адміністративних комісій здійснюється органами місцевого самоврядування та складається з посади голови адміністративної комісії, заступника голови адміністративної комісії, відповідального секретаря адміністративної комісії, а також членів адміністративної комісії [3].

Законом України «Про місцеве самоврядування в Україні», а саме п.п. 4 п. «б» ч. 1 ст. 38 визначено, що виконавчим органам сільських, селищних, міських рад можуть бути делеговані повноваження щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення [19]. При цьому, сам порядок утворення та повноважень адміністративних комісій вказаними законами не визначений,

тобто, відповідно, має встановлюватися іншими законодавчими актами України.

На теперішній час єдиним нормативно-правовим актом, який регулює питання організації та порядку розгляду справ про адміністративні правопорушення адміністративними комісіями є Указ Президії Верховної Ради Української РСР від 9 березня 1988 р. № 5540-XI «Про затвердження Положення про адміністративні комісії Української РСР». Аналізуючи указаний документ, виокремлюємо такі ключові особливості адміністративних комісій:

1) мета створення та діяльності адміністративних комісій полягає у здійсненні розгляду справ про адміністративні правопорушення, вихованні громадян та запобіганні подальшого вчинення правопорушень як тими особами, які вчинили порушення, так й усіма іншими особами;

2) адміністративні комісії утворюються при виконавчих комітетах районних, міських, районних у містах рад на строк їх повноважень;

3) до складу адміністративних комісій входять голова (заступник голови або член виконавчого комітету), заступник голови, відповідальний секретар та не менше 6 членів комісії;

4) склад адміністративних комісій не можуть утворювати особи, які є посадовими особами органів державної влади, які уповноважені на складання протоколів про адміністративні правопорушення, а також адвокати, працівники органів прокуратури та суду;

5) підставою для порушення адміністративною комісією справи є направлення до неї протоколу про адміністративне правопорушення; строк розгляду справи становить п'ятнадцять днів;

6) за результатами розгляду справи про адміністративне правопорушення адміністративна комісія виносить постанову про накладення адміністративного стягнення або про закриття справи;

7) адміністративними стягненнями, які може застосовувати адміністративна комісія, є попередження, штраф, оплатне вилучення предмета, конфіскація предмета [20].

Специфічним є те, що із прийняттям Закону України «Про деєрадянiзацiю законодавства України» це Положення про адмiнiстративнi комiсiї Української РСР було включено до Переліку актів органів державної влади та органів державного управління Української РСР (Української СРР), що не застосовуються на території України, а починаючи з 07.05.2022 р. Положення є таким, що не застосовується території України [21], тобто, у даному разі доцільно говорити про прогалину у праві, оскільки є відсутнім нормативно-правовий акт, яким було б регламентовано створення та діяльність адміністративних комісій, попри те, що вони все ще є одними з органів, що уповноважені розглядати справи про притягнення осіб до адміністративної відповідальності.

Специфіка розгляду справ про адміністративні правопорушення визначається окремим затвердженим положенням про адміністративну комісію. Наприклад, відповідно до Положення про адміністративну комісію при виконавчому комітеті Корабельної районної у місті Херсоні ради, на підставі протоколу про адміністративне правопорушення, адміністративна комісія здійснює розгляд справи про адміністративне правопорушення, що здійснюється кожного четверга о 13:15 (п.п. 4.2., 4.3.). Строк винесення постанови становить п'ятнадцять календарних днів. Постанова про накладення стягнення може бути оскарженою до виконавчого комітету районної у місті ради або безпосередньо до суду протягом десяти календарних днів з дня її винесення (п. 7.1). У разі оскарження постанови адміністративної комісії, накладення адміністративного стягнення призупиняється до моменту залишення скарги без задоволення (крім постанов, в яких стягнення має вигляд попередження) [22].

Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачено функціонування двох видів адміністративних комісій – адміністративні комісії при виконавчих органах міських рад та адміністративні комісії при виконавчих органах сільських, селищних рад. Указані колегіальні органи відповідно до статті 218 КУпАП [3] відрізняються не лише за специфікою

свого формування, але й компетенцією щодо розгляду окремих категорій справ, а саме:

а) адміністративні комісії при виконавчих органах міських рад уповноважені розглядати справи про адміністративні правопорушення щодо порушення Правил охорони магістральних трубопроводів (ст. 138 КУпАП), порушення правил охорони смуги відводу автомобільних шляхів (ст. 141 КУпАП) тощо;

б) адміністративні комісії при виконавчих органах сільських, селищних рад уповноважені розглядати справи про адміністративні правопорушення, які не є проступкам на транспорті. Наприклад: щодо порушення Правил охорони електричних мереж, за умови, що суб'єктом його вчинення є громадянин України (ст. 99 КУпАП), 103¹ (Порушення правил користування енергією, водою чи газом), порушення правил користування жилими будинками і жилими приміщеннями (ст. 150 КУпАП), порушення правил торгівлі і надання послуг працівниками торгівлі (ст. 155 КУпАП), розпивання пива, алкогольних, слабоалкогольних напоїв на виробництві (ст. 179 КУпАП), завідомо неправдивого виклику спеціальних служб (ст. 183 КУпАП) та інші передбачені КУпАП правопорушення [3].

Таким чином, у справах про притягнення до відповідальності за проступки на транспорті будуть уповноважені виключно адміністративні комісії при виконавчих органах міських рад.

До компетенції адміністративних комісій при виконавчих органах міських рад віднесено повноваження здійснювати розгляд адміністративних правопорушень, що передбачені ст. 136 КУпАП, та полягають у порушенні правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів, проте саме на автомобільному транспорті (про що зроблено відповідну вказівку). Попри це, офіційні статичні дані свідчать не на користь винесення постанов про притягнення до адміністративної відповідальності за цією статтею Кодексу України про адміністративні правопорушення. Відповідно до звіту адміністративної комісії при виконавчому органі Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) за 2022 р. до комісії надійшло

1 746 протоколів про адміністративні правопорушення, з яких 402 було повернуто, та по 1 333 було винесено постанову про накладення адміністративних стягнень на загальну суму 1 640 763 грн. Найбільша кількість складених протоколів про адміністративні правопорушення стосувалася статей 152 КУпАП (1439 протоколів) та ч. 2 ст. 156 КУпАП (95 протоколів) [23]. Разом із цим жоден протокол не стосувався порушень у сфері автомобільного транспорту та схоронності вантажів.

Згідно з інформацією про роботу адміністративної комісії при виконавчому комітеті Сумської міської ради за 2020 р. комісією було проведено 39 засідань адміністративної комісії, на яких розглянуто 1842 справ про адміністративні правопорушення (з яких закрито 339 адміністративних справ та попереджено 5 осіб) та винесено постанови про накладення адміністративних стягнень на суму 1 485 000,00 грн. Найбільшу кількість протоколів, а саме 1319, було подано Управлінням «Інспекція з благоустрою міста Суми» Сумської міської ради, 445 протоколів про адміністративне правопорушення була складено Сумським відділом поліції ГУ Національної поліції в Сумській області та 58 протоколів було оформлено управлінням патрульної поліції в Сумській області [24]. Адміністративною комісією при виконавчому комітеті Деражнянської міської ради Хмельницької області за 2022 р. було розглянуто 118 протоколів про адміністративні правопорушення, найбільшу кількість з яких (70 протоколів) було складено за завідомо неправдивий виклик спеціальних служб (ст.183 КУпАП). Усього до державного бюджету було стягнуто 25 500,00 грн. [25].

Наступним суб'єктом, уповноваженим розглядати справи про проступки на транспорті є виконавчі комітети (а в населених пунктах, де не створено виконавчих комітетів, – виконавчі органи, що виконують їх повноваження) сільських, селищних, міських рад розглядають справи про адміністративні правопорушення. Безпосередньо це стосується таких проступків, як: перевищення установлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху і порушення

інших правил дорожнього руху (ст. 122 КУпАП) та порушення порядку тимчасового затримання транспортних засобів та їх зберігання, порушення законодавства у сфері оплати послуг з паркування транспортних засобів (ст. 127-² КУпАП) [3]. Зазначимо, що від імені виконавчих комітетів сільських, селищних, міських рад розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право уповноважені виконавчим комітетом (виконавчим органом) сільської, селищної, міської ради посадові особи виконавчих органів сільської, селищної, міської ради – інспектори з паркування. Статус інспекторів з паркування уперше упорядковано Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів» [26].

Органом, якого уповноважено здійснювати притягнення порушника до адміністративної відповідальності за переважною більшістю статей Кодексу України про адміністративні правопорушення, є суд. Вказане обумовлено, у першу чергу, особливим статусом суду, як єдиного органу, який здійснює правосуддя в Україні (ст. 124 Конституції України) [27]; а також тим, що судова влада в Україні здійснюється незалежними та безсторонніми судами, утвореними на підставі закону [28]. Відповідно до ст. 221 КУпАП справи про адміністративні правопорушення розглядають судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів, яких відповідно до ст. 21 Закону України «Про судоустрій та статус суддів», віднесено до місцевих загальних судів [28].

Районні, районні у місті, міські чи міськрайонні суди компетентні здійснювати розгляд чималого переліку справ про адміністративні правопорушення, серед яких:

ухилення від медичного огляду чи медичного обстеження (ст. 44¹ КУпАП [3]);

дрібне викрадення чужого майна (ст. 51 КУпАП [3]);

жорстоке поводження з тваринами (ст. 89 КУпАП [3]);

порушення законодавства про ветеринарну медицину та благополуччя тварин (ст. 107 КУпАП [3]);

торгівля з рук у невстановлених місцях (ст. 160 КУпАП [3]);

порушення правил адміністративного нагляду (ст. 187 КУпАП [3]);

незаконне сприяння іноземцям або особам без громадянства в ухиленні від виїзду з України (ст. 204 КУпАП) тощо [3].

Доцільно звернути увагу, що саме суди здійснюють розгляд більшості адміністративних проступків на транспорті, зокрема:

1) на повітряному транспорті (ч. 2 ст. 112 КУпАП, яка полягає у порушенні правил фотографування, кінозйомки з борту повітряного судна; ч. 3 ст. 133 КУпАП, яка характеризується порушенням правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті; ст. 135¹ КУпАП, яка полягає у підробленні проїзних квитків);

2) на автомобільному транспорті (ч.ч. 4, 7, 9 ст. 121 КУпАП, яка полягає у порушенні правил керування або експлуатації транспортного засобу; ч. 3 ст. 121³ КУпАП, яка характеризується порушенням вимог законодавства щодо використання номерних знаків транспортних засобів; ч. 5 ст. 122 КУпАП, яка полягає у перевищенні швидкості на транспортному засобі; ч. 2 ст. 122² КУпАП, яка характеризується невиконанням водіями вимог про зупинку; ст. [122⁴](#) КУпАП, яка полягає у залишенні місця дорожньо-транспортної пригоди та інші адміністративні правопорушення);

3) на залізничному транспорті (ст. 135¹ КУпАП, яка полягає у підробленні проїзних квитків);

4) на водному транспорті (ст. 130 КУпАП, яка полягає у керуванні суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння; ч. 2 ст. 133 КУпАП, яка характеризується порушенням правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і внутрішньому водному транспорті; ст. 135¹ КУпАП, яка полягає у підробленні проїзних квитків).

До державних інспекцій та інших органів (посадових осіб), уповноваженими на розгляд справ про притягнення до адміністративної

відповідальності за проступки на транспорті належить широке коло державних органів, що переважно є тотожними тим, що наділені повноваженнями з фіксації проступків на транспорті. а саме:

1) органи залізничного транспорту (у справах про порушення правил користування засобами цього транспорту, правил щодо охорони порядку та безпеки руху, правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному транспорті, правил пожежної безпеки на залізничному транспорті) через: а) начальників станцій та їх заступників, начальників локомотивних (вагонних) депо, начальників пасажирських поїздів (механіки-бригадири пасажирських поїздів); б) контролерів-ревізорів пасажирських поїздів, ревізорів-інструкторів пасажирських поїздів, ревізорів щодо контролю доходів, дорожних майстрів, начальників дистанцій колії, начальників дистанцій сигналізації та зв'язку; в) начальників Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці та його заступників, начальників служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступників, начальників відділів (секторів) Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, начальників відділів (секторів) служби (загону) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступників, начальників команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць та їх заступників, старших інструкторів та інструкторів служб (загонів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, начальників відділень команд (пожежних поїздів) відомчої воєнізованої охорони залізниць, метрополітенів, начальників груп воєнізованої охорони залізниць, старших у місці розташування станцій посадових осіб відомчої воєнізованої охорони залізниць (ст. 224 КУпАП);

2) органи водного транспорту (у справах про порушення правил охорони порядку і безпеки плавання на морському і внутрішньому водному транспорті, правил користування морськими суднами та суднами внутрішнього плавання, правил охорони порядку і безпеки плавання малих, спортивних суден і водних мотоциклів, правил випуску судна у плавання або допуск до керування судном осіб, які не мають відповідного документа,

правил судноплавства на морських і внутрішніх водних шляхах, в акваторії морського порту, правил реєстрації суден, правил користування малими, спортивними суднами та водними мотоциклами тощо) через: а) капітана судна, судноводія; б) керівника центрального органу виконавчої влади, що реалізовує державну політику у сфері морського та внутрішнього водного транспорту, його заступників, в) керівника територіального органу центрального органу виконавчої влади, що реалізовує державну політику у сфері морського та внутрішнього водного транспорту, його заступників, капітана морського порту, його заступників; г) державного інспектора центрального органу виконавчої влади, що реалізовує державну політику у сфері морського та внутрішнього водного транспорту; д) капітана морського порту, його заступників (ст. 225 КУпАП) [3]. Слід зазначити, що суб'єкти, що вирішують окремі справи на транспорті, в інших випадках можуть виступати суб'єктами вчинення адміністративних проступків на транспорті;

3) органи авіаційного транспорту через: а) центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації (ст. 228 КУпАП) щодо проступків, пов'язаних із порушенням правил безпеки польотів, правил поведінки на повітряному судні, правил міжнародних польотів, правил пожежної безпеки на повітряному транспорті його керівником, заступниками, державними інспекторами, уповноваженими на проведення перевірок посадовими особами, керівниками аеропортів, начальниками служб авіаційної безпеки аеропортів та їх заступниками;

4) органи автомобільного транспорту через: а) посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті; б) керівника перевізника, який в установленому законодавством порядку надає транспортні послуги, його заступників та контролерів (ст. 229 КУпАП) [3].

Зазначимо, що у справах, де органи Національної поліції є одночасно суб'єктом, що фіксує адміністративний проступок та вирішує адміністративну справу, вони діють відповідно до спеціальних положень

Закону України «Про Національну поліцію». Відповідно, поліція для виконання покладених на неї завдань та здійснення повноважень, визначених законом, може застосовувати такі технічні прилади, технічні засоби та спеціалізоване програмне забезпечення: фото- і відеотехніку, у тому числі техніку, що працює в автоматичному режимі, технічні прилади та технічні засоби з виявлення та/або фіксації правопорушень; спеціалізоване програмне забезпечення для здійснення аналітичної обробки фото- і відеоінформації, у тому числі для встановлення осіб та номерних знаків транспортних засобів (ст. 40) [29]. Розгляд конкретної справи про адміністративні проступки на транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі здійснює уповноважений поліцейський шляхом опрацювання інформаційних файлів та метаданих до них за результатами автоматичної фіксації подій з ознаками адміністративного правопорушення, отриманих в електронному вигляді із системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, та інших відомостей, отриманих за допомогою Системи з відповідних реєстрів, баз (банків) даних, необхідних для винесення постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксоване в автоматичному режимі. Примітно, що якщо адміністративне правопорушення, ст. 122 КУпАП (у частині порушення правил зупинки, стоянки) та ст. 152⁻¹, зафіксовано в режимі фотозйомки (відеозапису), посадова особа уповноваженого підрозділу Національної поліції або інспектор з паркування зобов'язані розмістити на лобовому склі транспортного засобу копію постанови про притягнення до адміністративної відповідальності (якщо технічні можливості дозволяють встановити відповідальну особу) або повідомлення про притягнення до адміністративної відповідальності (якщо технічні можливості не дозволяють встановити відповідальну особу).

У цій частині дослідження обґрунтовано тезу, що орган, що розглядає справу про вчинення адміністративного проступку та орган, що фіксує вчинення проступку – не обов'язково тотожні. Для розмежування вказаних

стадії притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті залежно від виду останнього, розглянуто: а) суб'єктів, що уповноважені фіксувати вчинення адміністративних проступків; б) суб'єктів, що уповноважені застосовувати заходи забезпечення провадження у справах про вчинення адміністративних проступків; в) суб'єктів, що уповноважені розглядати справи про притягнення до адміністративної відповідальності. Виявлено нормативні положення, що окреслюють перелік суб'єктів, уповноважених фіксувати та виявляти проступки на транспорті: а) ст. 255 КУпАП «Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні проступки»; б) ст. 258 КУпАП «Випадки, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається», коли орган, що фіксує проступок одразу виступає органом, що вирішує справу про притягнення до адміністративної відповідальності за адміністративний проступок. Виокремлено суб'єктів, яких уповноважено виявляти та фіксувати адміністративні проступки на транспорті.

Акцентовано увагу на тому, що органи поліції в адміністративному деліктному законодавстві при детермінації заходів забезпечення провадження у справах про проступки на транспорті позначаються як: органи внутрішніх справ (Національна поліція), органи Національної поліції, працівники уповноважених підрозділів Національної поліції, поліцейські. Доцільним вбачається уніфікація термінології в чинному законодавстві та використання єдиного поняття «уповноважені особи Національна поліції» з відповідним внесенням змін до: ст. ст. 262, 264, 265, 265¹, 265², 266.

3.2. Провадження у справах про адміністративні проступки на транспорті

Провадження у справах про адміністративні проступки на транспорті реалізується у межах провадження щодо притягнення до відповідальності за вчинення адміністративних правопорушень, яке за твердженням С.В.

Ківалова та Л.Р. Біла-Тіунової є специфічним видом провадження, що належить до адміністративно-юрисдикційного процесу. У свою чергу, під адміністративно-юрисдикційним процесом розуміється врегульована адміністративно-процесуальними нормами діяльність щодо застосування адміністративно-правових санкцій при вирішенні індивідуально-конкретних справ [30, с. 52].

Як зазначено Ю.П. Битяком: «... провадження у справах про адміністративні правопорушення являє собою ряд послідовних дій, яких спрямовано на залучення правопорушників до відповідальності і забезпечення виконання винесеної постанови» [31, с. 222]. Слушним є визначення провадження у справах про адміністративні проступки, запропоноване М.А. Слободянюк, як врегульованого КУпАП та іншими законами України порядку діяльності уповноважених органів (посадових осіб) щодо розгляду індивідуальних адміністративних справ із приводу притягнення до адміністративної відповідальності осіб, у діях (бездіяльності) яких є ознаки адміністративного проступку [32].

Провадження у справах про проступки на транспорті – це регламентована адміністративно-деліктними нормами діяльність державних органів, якої спрямовано на розгляд справ про адміністративні проступки на транспорті, а також притягнення до адміністративної відповідальності суб'єктів проступків на транспорті через застосування в необхідних випадках адміністративних стягнень.

Особливості провадження щодо розгляду окремих категорій проступків опосередковані різними ознаками, типу специфікою стадій провадження, суб'єктів, які беруть участь у ньому, доказів, що можуть застосовуватися, термінів тощо. Для цілей цього дослідження значення, вихідного значення матиме структуризація провадження у справах про вчинення адміністративних проступків.

Усталеним є підхід до трактування структури провадження у справах про адміністративні проступки як внутрішньої будови – систему різноманітних стадій, розмежованих цілями, завданнями та предметом

здійснюваних уповноваженими суб'єктами процедурних дій. Стадії провадження послідовно змінюють одна одну: процесуальні дії – етапи – стадії – провадження [33, с. 257].

Під стадією провадження, В.В. Іщенко розуміє підпорядковану загальній меті цього виду провадження відносно його самостійну частину, яка поряд із його загальними задачами має свої специфічні зміст та процесуальне призначення [34, с. 231]. Слушною видається позиція О.М. Бандурки та М.М. Тищенко, якими встановлено, що стадія провадження – це відносно відокремлена, виокремлена у часі і логічно пов'язана сукупність процесуальних дій, яких спрямовано на досягнення певної мети і вирішення відповідних завдань, що функціонально співвідносяться з ними, яка відрізняється власним колом суб'єктів і одержує закріплення у відповідних процесуальних актах [35, с. 177].

У питанні про стадії провадження у справах про адміністративні проступки на теперішній час є відсутньою єдина позиція щодо кількості та назви стадій: різні вчені виокремлюють стадій цього провадження по-різному, називаючи їх та розуміючи їхню сутність відмінно.

Адміністративно-деліктним законодавством виокремлюється два основні види провадження у справах про адміністративні проступки: звичайне та спрощене. Звичайне здійснюється у більшості справ і детально врегульовано чинним законодавством. Його характерними ознаками є: необхідність складення протоколу про адміністративний проступок; необхідність проведення адміністративного розслідування; можливість застосування заходів забезпечення, виокремлення різних строків для окремих стадій провадження у справах про адміністративні проступки; необов'язкове співпадіння суб'єкта, що фіксує адміністративний проступок, та суб'єкта, що розглядає адміністративну справу та приймає по ній рішення, тощо.

Спрощене провадження застосовується щодо невеликої кількості проступків, передбачених ст. 258 КУпАП [3]. Таке провадження характеризується мінімумом процесуальних дій та їх оперативністю. На

відміну від звичайного, при спрощеному провадженні протокол не складається, а уповноважений орган (посадова особа) виносить постанову у справі про адміністративний проступок та накладає відповідне стягнення.

Провадження у справах про адміністративні проступки на транспорті може бути як звичайним, так і спрощеним. Перш за все розглянемо спрощене провадження, що застосовується щодо адміністративних проступків на транспорті залежно від:

1) виду адміністративного проступку на транспорті. До проступків, щодо яких провадження є спрощеним за цим критерієм відносяться: «викидання сміття та інших предметів з вікон і дверей вагонів поїздів, прохід по залізничних коліях у невстановлених місцях» (ч. 3 ст. 109 КУпАП); «порушення правил користування засобами залізничного транспорту» (ст. 110 КУпАП); «порушення правил охорони порядку та безпеки плавання на морському і внутрішньому водному транспорті» (ч. ч. 1,2,3 ст. 114 КУпАП); «порушення правил користування морськими суднами та суднами внутрішнього плавання» (ст. 115 КУпАП); «керування судноводіями малими суднами, що підлягають обов'язковій реєстрації, водними мотоциклами, не зареєстрованими у встановленому порядку, або на які не нанесено назву (ідентифікаційний номер), або на борту яких немає необхідних сигнальних чи рятувальних засобів, суднових документів, або з порушенням правил завантаження, норм пасажиромісткості, обмежень щодо району та умов плавання» (ч. ч. 1, 2 ст. 116 КУпАП); «неповідомлення або несвоєчасне повідомлення органу реєстрації судна про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню у встановленому порядку до Суднової книги України, протягом двох тижнів з дня настання таких змін» (ч. ч. 1, 2 ст. 116¹ КУпАП); «ухилення від обов'язкової реєстрації судна в Судновій книзі України» (ч. 3 ст. 116¹ КУпАП); «порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту» (ст. 119 КУпАП); «провезення ручної кладі понад установлені норми і неоплаченого багажу» (ст. 134 КУпАП); «безквитковий проїзд» (ст. 135 КУпАП) [3];

2) компетенції органу, якого уповноважено розглядати адміністративні проступки на транспорті, а саме їх віднесення до відання Національної поліції проступків щодо: невиконання вимог уповноваженої посадової особи центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, про зупинку транспортного засобу; перевищення встановлених законодавством габаритно-вагових норм під час руху великогабаритними і великоваговими транспортними засобами автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами; порушення вантажовідправником вимог оформлення та внесення відомостей до товарно-транспортної накладної або інших визначених законодавством документів на вантаж;

3) способу фіксування адміністративних проступків на транспорті шляхом спеціальних засобів в автоматизованому режимі або режимі фотозйомки (відеозапису), що використовуються у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та порушень правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів.

Акцентуємо увагу на спрощеному провадженні щодо вирішення справ про адміністративні проступки на транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі. З моменту прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» уперше було передбачено можливість використання автоматичних заходів для цілей адміністративної відповідальності [36].

Для можливості реалізації означених новел було як внесено зміни до законів України «Про дорожній рух» [37], «Про автомобільний транспорт» [38], «Про Національну поліцію» [29], так і прийнято: постанови Кабінету Міністрів України «Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі» [39] та «Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ та переліку її

пріоритетних інформаційних ресурсів» [40], накази Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження Положення про єдину цифрову відомчу телекомунікаційну мережу МВС» [41], «Про затвердження Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху» [42], «Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі» [43].

Незважаючи на суттєво нормативно-правове регулювання означеного питання, визначення «автоматичної фіксації адміністративного проступку» не є врегульованим. Вимогами до фотозйомки або відеозапису є:

наявність інформації про обставини порушення правил зупинки, стоянки або паркування транспортних засобів (типу, дати, часу, місця розташування транспортного засобу стосовно до нерухомих об'єктів та/або географічних координат);

наявність не менше двох зображень транспортного засобу, яких зроблено з різних або протилежних ракурсів (у разі – перевищення швидкості транспортним засобом мають бути взяті лише ті ділянки дороги, де розміщено знак про те, що ведеться фіксація швидкості за допомогою технічних та/або електронних засобів «Автоматична відеофіксація порушень Правил дорожнього руху») тощо.

Слушним є твердження М.В. Лазеренко щодо задіяння принципу тимчасової винуватості власника транспортного засобу як джерела високої соціальної небезпеки при автоматичному фіксуванні адміністративного проступку [44]. Вагомого значення матиме й застосування відповідних програмних і апаратних засобів, які здійснюватимуть обробку отриманих за допомогою технічних засобів (приладів контролю) інформаційних файлів та метаданих, обмін з використанням електронних комунікаційних мереж інформацією, необхідною для реалізації організаційних і процесуальних

заходів під час здійснення контролю за дотриманням правил дорожнього руху, які використовуються в єдиній інформаційній системі [39].

Акцентуємо увагу на відсутності дотримання принципу індивідуалізації накладення адміністративних стягнень при фіксації адміністративних проступків на транспорті в автоматичному режимові. Йдеться про те, що при накладенні стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан тощо. Проте, при притягненні до адміністративної відповідальності за правопорушення, яких зафіксовано в автоматичному режимові – цей принцип втрачає звичного трактування. Підтвердженням цієї тези слугуватиме і вказівка на такі особливості притягнення до адміністративної відповідальності за вказану групу правопорушень: відсутність урахування обставин, які пом'якшують і обтяжують відповідальність при накладенні стягнення за правопорушення, що зафіксовані в автоматичному режимові; можливість накладення стягнення при розгляді справи без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; наявність застереження у положеннях ст. 249 КУпАП про те, що справи про притягнення до адміністративної відповідальності за правопорушення, яких зафіксовано у автоматичному режимові розглядається не у порядку відкритого розгляду; відсутність вимоги щодо складення протоколу стосовно адміністративних правопорушень, яких зафіксовано в автоматичному режимові; винесення постанови у справах про адміністративні правопорушення без участі особи, яка притягується до адміністративної відповідальності, тощо [45].

Щодо специфіки доказів, які використовуватимуться під час спрощеного провадження за означеними видами адміністративних проступків на транспорті, то ними будуть: показання технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, у тому числі тими, що використовуються особою, яка притягується до адміністративної відповідальності, або свідками, а також працюючими в

автоматичному режимові, чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, у тому числі тими, що використовуються особою, яка притягується до адміністративної відповідальності, або свідками, а також працюючими в автоматичному режимові або в режимові фотозйомки (відеозапису), які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, безпеки на автомобільному транспорті та паркування транспортних засобів, актом огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, протоколом про вилучення речей і документів, а також іншими документами тощо.

Отже, провадження у справах про притягнення до адміністративної відповідальності за адміністративні проступки на транспорті, яких зафіксовано в автоматичному режимові:

а) має враховувати загальні принципи (наприклад, законність; публічність, гласність, рівність громадян, оперативність [46, с. 121]);

б) хоча є спрощеним, але містить окремі стадії: порушення адміністративної справи (відбувається фіксація адміністративного проступку у технічно сформованому інформаційному файлі, фотознімки або відеозаписи технічними засобами події, що містить ознаки адміністративного проступку, метадані до них [39]; перевірка отриманих даних, що зафіксовані в автоматичному режимові (встановлення наявності фактичних даних учинення адміністративного правопорушення, ознаки якого зафіксовано на фотознімках (відеозаписі) в інформаційному файлі; визначення відповідності символів номерного знака транспортного засобу на отриманих фотознімках (відеозаписі) символам, розпізнаним Системою фіксації; перевірка наявності та повноти інформації про відповідальну особу зафіксованого транспортного засобу, а в разі фіксації транспортного засобу зареєстрованого за межами України – інформації про особу, яка ввезла його на територію України тощо); винесення постанови про притягнення відповідальної особи до адміністративної відповідальності (з

переданням інформації до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху;

в) постанова про накладення адміністративного стягнення у цьому випадку є електронним документом [3].

Постанова по справі про адміністративний проступок на транспорті, якого зафіксовано в автоматичному режимові чи в режимові фотозйомки (відеозапису) повинна містити специфічні відомості: про адресу веб-сайту у мережі Інтернет, на якому особа може ознайомитися із зображенням чи відеозаписом транспортного засобу в момент вчинення адміністративного проступку, та ідентифікатор для доступу до зазначеної інформації. Паралельно усі дані є внесеними до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. Якщо відповідні відомості про зафіксоване правопорушення уже внесено до Реєстру адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху або відповідну особу вже притягнуто до адміністративної відповідальності за це правопорушення, постанова іншої уповноваженої посадової особи про притягнення до адміністративної відповідальності підлягає скасуванню [3].

Специфічним є подальше виконання постанови про накладення адміністративного стягнення за правопорушення, яких зафіксовано в автоматичному режимові. Так, якщо вказану постанову не було виконано шляхом сплати 50 відсотків розміру штрафу протягом десяти днів із дня її винесення, то друкується постанова, яка протягом п'ятнадцяти днів із дня її винесення передається національному операторові поштового зв'язку для доставлення за адресою місця реєстрації (проживання) фізичної особи (місцезнаходження юридичної особи) рекомендованим листом з повідомленням про вручення. За зверненням особи адміністративна постанова, що вважається виконаною, надсилається рекомендованим листом на її адресу протягом п'яти днів з моменту отримання звернення уповноваженим підрозділом Національної поліції України [43].

Щодо загального провадження у справах про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, то воно складається із таких стадій, як:

- 1) порушення справи про адміністративний проступок;
- 2) адміністративне розслідування щодо конкретного адміністративного проступку;
- 3) розгляд справи про адміністративний проступок і винесення рішення уповноваженим суб'єктом;
- 4) оскарження постанови по справі про адміністративне проступок (як факультативна стадія [47, с. 90]).

Моментом, з якого справа про адміністративні проступки на транспорті вважається порушеною, а провадження щодо розгляду справи є розпочатим, є момент надходження протоколу про вчинення цього проступку до органу, який уповноважений розглядати справу. У тому випадку, коли це суд, то відповідно до положень ст. 257 Кодексу України про адміністративні правопорушення, протокол надсилається до місцевого загального суду за місцем вчинення проступку разом з іншими матеріалами [3]. Складання протоколу у межах загального провадження у справах про притягнення до відповідальності за адміністративні проступки на транспорті є обов'язковою передумовою для початку провадження щодо цієї категорії правопорушень, яким зафіксовано факт порушення норми матеріального права.

До форми та змісту протоколу про адміністративні правопорушення на транспорті, законодавством встановлено загальні вимоги, яких закріплено КУпАП. Під час порушення справи про вчинення адміністративного проступку на транспорті вчиняється комплекс першочергових процесуальних дій, пов'язаних з: установленням суб'єктного складу провадження у справах; збиранням, дослідженням та попередньою оцінкою доказів та інших обставин, що можуть мати значення для вирішення справи; юридичною кваліфікацією скоєного адміністративного проступку; надісланням повістки особі, яка притягається

до адміністративної відповідальності. Закінчується стадія порушення справи моментом передачі матеріалів справи про адміністративний проступок для розгляду справи по суті з урахуванням підвідомчості. Метою розглядуваної стадії є своєчасне, всебічне, повне і об'єктивне з'ясування обставин справи про вчинення адміністративного проступку на транспорті.

Зміст наступної стадії провадження про адміністративне правопорушення, пов'язане – розгляд справи про вчинення адміністративного проступку, як встановлено Ю.П. Битяком, полягає у тому, що суд проводить остаточне розслідування у справі й надає правову оцінку діям особи, яку позначено у протоколі як правопорушника [31, с. 203].

Щодо структури, яку можна виокремити у межах стадії розгляду справи, то як зазначено С.С. Гнатюком, можна виокремити такі етапи:

1) прийняття та підготовка справи до розгляду: вирішення питання про належність до компетенції, вивчення змісту документів справи, витребовування необхідних додаткових матеріалів, сповіщення осіб, які беруть участь у справі, про час і місце розгляду, чи підлягають задоволенню заявлені суб'єктами провадження, клопотання;

2) розгляд справи: відкриття розгляду справи; оголошення протоколу про адміністративний корупційний делікт, заслуховування осіб, які беруть участь у справі;

3) дослідження доказів та вирішення клопотань (заслуховування висновків прокурора), внесення пропозицій щодо ліквідації причин та умов адміністративного корупційного делікту;

4) ухвалення рішення у справі: винесення однієї з постанов, передбачених Кодексом України про адміністративні правопорушення;

5) доведення постанови до відома суб'єктів провадження [48, с. 58].

У цілому погоджуючись з обраним підходом, зазначимо, що стадія розгляду справи про адміністративний проступок закінчується прийняттям відповідного рішення. Визначення сутності судового рішення

опосередковує правильне розуміння його юридичної природи та має важливе теоретичне та практичне значення.

Доцільно також звернути увагу на специфіку доказів у справах про адміністративні правопорушення у сфері транспорту. Відповідно до ст. 251 Кодексу України про адміністративні правопорушення, доказами є фактичні дані, що дають змогу суду встановити факт наявності чи відсутності адміністративного правопорушення у діях особи та інші обставини, що мають значення для вирішення справи. Такими даними, зокрема, є:

протокол про адміністративне правопорушення; пояснення потерпілих, свідків тощо;

висновок експерта;

показання технічних приладів;

акт огляду транспортного засобу; протокол про вилучення речей тощо [3].

Особливо різноманітний перелік доказів використовується під час розгляду справ у сфері автомобільного транспорту, зокрема по ч. 1 ст. 130 КУпАП.

Так, наприклад, у постанові Великоновосілківського районного суду Донецької області № 220/1176/23 від 11.10.2023 року доказами по справі були:

1) протокол про адміністративне правопорушення серії ААД № 316903 від 27.07.2023 р., в якому зафіксований факт порушення п. 2.5 Правил дорожнього руху України;

2) відеозапис, який міститься в матеріалах справи, на якому зафіксований факт відмови особи від проходження медичного огляду на стан алкогольного сп'яніння;

3) рапорт лейтенанта поліції ВП № 1 Волноваського РВП ГУНП від 27.07.2023 р. [49].

Згідно з постановою Турійського районного суду Волинської області № 169/944/23 від 12.10.2023 р. доказами по справі були:

1) протокол про адміністративне правопорушення серії ДПР18№ 456124 від 22 вересня 2023 р.;

2) результати огляду на визначення стану алкогольного сп'яніння технічним приладом «Drager Алкотест» 6810 № ARCD - 0460 від 22 вересня 2023 р. та актом огляду на стан алкогольного сп'яніння з використанням спеціальних технічних засобів;

3) письмові пояснення особи (правопорушника) від 22 вересня 2023 р. та розписка про зобов'язання не керувати будь-яким транспортним засобом до повного витвердження;

4) диском із записом, який свідчить про вчинення особою інкримінованого їй адміністративного правопорушення [50].

Постановою Богунського районного суду м. Житомира № 295/4811/17 від 09.07.2016 р. як докази у справі було використано:

1) протокол про адміністративне правопорушення серії БР № 147085 від 28.04.2017 р., яким підтверджується факт вчинення правопорушення та його обставини;

2) висновок № 352 від 28.04.2017 р. щодо результатів медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного сп'яніння;

3) відеозапис огляду особи на стан алкогольного сп'яніння, яким підтверджується факт проходження ним відповідного огляду та його результати – перебування особи у стані сп'яніння 1,26 проміле;

4) постановою про накладення адміністративного стягнення [51].

Зазначимо, що провадженню у справах про адміністративні проступки на транспорті будуть притаманними такі особливості, як:

1) підставою порушення адміністративної справи є вчинення адміністративного проступку на транспорті;

2) може реалізовуватись як у судовому, так і в адміністративному порядку;

3) може бути спрощеним (у разі виявлення адміністративних проступків, що зафіксовані в автоматичному режимові) та загальним (з виокремлення розрізнених стадій провадження);

4) відображає процесуальний зміст суспільних відносин, яких пов'язано з охороною прав і свобод громадян України, прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, встановленого правопорядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного і неухильного дотримання Конституції України і законів України, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством;

5) матиме встановлену структуру, яку відображено у сукупності процесуальних дій, що послідовно здійснюються відповідно до норм адміністративно-деліктного права;

6) матиме наслідком застосування санкцій, яких передбачено КУпАП з урахуванням особливостей, яких передбачено законодавством про транспорт [52].

У цій частині дослідження визначено поняття «провадження у справах про проступки на транспорті» як регламентована адміністративно-деліктними нормами діяльність державних органів, якої спрямовано на розгляд справ про адміністративні проступки на транспорті, а також притягнення до адміністративної відповідальності суб'єктів проступків на транспорті через застосування в необхідних випадках адміністративних стягнень.

Звернуто увагу на специфіку доказів у справах про адміністративні правопорушення у сфері транспорту, які використовуватимуться під час спрощеного провадження. Встановлено, що під час порушення справи про вчинення адміністративного проступку на транспорті вчиняється комплекс першочергових процесуальних дій, пов'язаних з: установленням суб'єктного складу провадження у справах; збиранням, дослідженням та попередньою оцінкою доказів та інших обставин, що можуть мати значення для вирішення справи; юридичною кваліфікацією скоєного адміністративного проступку; надісланням повістки особі, яка притягається до адміністративної відповідальності.

3.3. Система адміністративних стягнень за проступки на транспорті

Адміністративно-правова відповідальність за вчинення адміністративних проступків характеризується застосуванням до порушника заходів адміністративної відповідальності. Заходами адміністративної відповідальності є передбачені законом про адміністративну відповідальність засоби впливу на поведінку порушника, які характеризуються обмеженнями особистого чи майнового характеру та мають на меті досягнення соціально корисних цілей. Заходам адміністративної відповідальності, за переконанням Р.С. Козюренка, є притаманною низкою ознак, зокрема:

- 1) перелік заходів адміністративної відповідальності є вичерпним;
- 2) накладення заходів адміністративної відповідальності передбачають строк погашення адміністративної відповідальності;
- 3) заходи адміністративної відповідальності не застосовуються в момент вчинення адміністративного правопорушення;
- 4) заходи адміністративної відповідальності накладаються уповноваженим органом за умови наявності усіх доказів у справі про адміністративне правопорушення, які доводять вину правопорушника [53, с. 95].

Специфіка заходів адміністративно-правової відповідальності проявляється через адміністративні стягнення. Відповідно до ст. 23 КУпАП, адміністративним стягненням є міра відповідальності порушника, що має на меті його виховання у дусі правопорядку, а також запобігання вчиненню нових правопорушень [3]. Кодексом України про адміністративне правопорушення передбачено чимало видів адміністративних стягнень, які доцільно класифікувати:

- 1) за характером на майнового характеру (штраф, платне вилучення майна, конфіскація тощо) та особистісного характеру (арешт, попередження, громадські роботи тощо);
- 2) за порядком застосування на основні (штраф, громадські роботи тощо) та додаткові (позбавлення права обіймати певні посади або займатися

певною діяльністю), а також ті, що можуть бути і додатковими і основними (оплатне вилучення, конфіскація предметів тощо);

3) залежно від осіб, які вчинили адміністративне правопорушення, на заходи, які застосовуються до неповнолітніх (догана, попередження тощо) та осіб, які досягли віку адміністративної відповідальності (переважна більшість стягнень) тощо.

Адміністративне стягнення є засобом державного примусу, що застосовується від імені держави до особи, яка у визначеному законом порядку визнана винною у вчиненні адміністративного проступку. Відповідно до ст. 23 КУпАП можна виокремити такі функції адміністративного стягнення: виховна (виховання особи, яка вчинила адміністративний проступок, у дусі дотримання законодавства України); превентивна (запобігання вчиненню нових проступків як самим правопорушником, так і іншими особами); каральна (покарання особи, яка скоїла адміністративний проступок) [3].

Адміністративні стягнення тісно пов'язані між собою і у своїй сукупності становлять певну логічну систему, якої закріплено у ст. 24 КУпАП. При цьому, адміністративні стягнення розміщені у цьому переліку у відповідності до певного критерію – від найлегшого до найтяжчого. Слід зазначити, що указаний перелік не є вичерпним, законами України може бути встановлено й інші, крім зазначених, види адміністративних стягнень [3].

Законність має прояв, перш за все, у тому, що юрисдикційний орган чи посадова особа, яка розглядає справу, може застосувати до правопорушника тільки те стягнення, якого передбачено нормою права, тільки в тих межах, яких закріплено санкцією конкретної правової норми. Чинне адміністративне законодавство передбачає ряд гарантій дотримання принципу законності, а саме: за кожне адміністративне правопорушення може бути накладено тільки одне основне чи основне і додаткове адміністративне стягнення; вичерпний перелік адміністративних стягнень передбачений за вчинення певного адміністративного правопорушення;

адміністративне стягнення не може виходити за межі передбаченого правовою нормою розміру.

Індивідуалізація адміністративної відповідальності має прояв у тому, що під час накладення стягнення має бути враховано: характер вчиненого діяння; характеристика особи порушника; ступінь його вини; майновий стан; обставини, що пом'якшують відповідальність; обставини, що обтяжують відповідальність.

Статтею 36 КУпАП врегульовано порядок накладення стягнень при вчиненні кількох (двох або більше) проступків однією й тією ж особою. У разі, якщо справи про такі правопорушення розглядаються різними суб'єктами або одним і тим же суб'єктом, але не одночасно, то адміністративне стягнення накладається за кожне правопорушення окремо. Якщо особа, що вчинила кілька правопорушень, справи про які одночасно розглядаються одним і тим же суб'єктом, то адміністративне стягнення накладається у межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення із числа вчинених. До основного стягнення у цьому разі може бути приєднано одне із додаткових стягнень, передбачених статтями про відповідальність за будь-який із вчинених проступків [54, с. 37].

Для адміністративних проступків у сфері транспорту, зокрема залізничного, переважним видом стягнення є такий захід адміністративно-правової відповідальності майнового характеру, як штраф та попередження, що передбачено переважною більшістю санкцій статей Кодексу України про адміністративні правопорушення (ст. ст. 109, 110, 124, 136, 139 тощо). Разом з тим, аналізуючи судову практику призначення покарання за вчинення адміністративних проступків у сфері залізничного транспорту, зокрема за ст. 109 та 110 Кодексу України про адміністративні правопорушення, відмітимо, що за їх вчинення судами зазвичай застосовується як основне стягнення – попередження (якщо це передбачено санкцією статті КУпАП), або попередження як захід впливу щодо осіб, які не досягли віку адміністративної відповідальності [3].

Так, відповідно до:

постанови Ізмаїльського міськрайонного суду Одеської області № 946/6096/22 від 09.09.2022 р. неповнолітнього було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 3 ст. 109 КУпАП за викидання сміття та інших предметів з вікон і дверей вагонів поїзду та накладено стягнення у вигляді попередження [55];

постанови Залізничного районного суду м. Львова № 462/1482/23 від 13.03.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 109 КУпАП за здійснення проїзду на даху вагона поїзда сполученням «Львів-Івано-Франківськ» та накладено стягнення у вигляді попередження [56];

постанови Комунарського районного суду м. Запоріжжя № 333/2087/15-п від 31.03.2015 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 2 ст. 110 КУпАП за куріння у тамбурі електропотягу сполученням «Запоріжжя – Пришиб» та накладено стягнення у вигляді попередження [57].

В окремих випадках, коли суд дійде висновку, що завдана шкода є незначною, а діяння не несе суспільної небезпеки, суд обмежується усним зауваженням. Наприклад, постановою Лозівського міськрайонного суду Харківської області № 629/1290/15-п від 15.04.2015 р. особу було звільнено від адміністративної відповідальності по ч. 2 ст. 110 КУпАП за куріння у вагоні поїзда сполученням та застосовано усне зауваження [58].

Для адміністративних проступків на автомобільному транспорті основним видом стягнення є застосування штрафу, що передбачено ст. ст. 119, 120, 121, 121¹, 121², 122, 124, 130 і тощо. Кодексу України про адміністративні правопорушення. Зокрема, постановою Івано-Франківського міського суду Івано-Франківської області № 344/16357/23 від 12.10.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ст. 124 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у виді штрафу у розмірові п'ятдесяти неоподатковуваних

мінімумів доходів громадян, що становить 850 (вісімсот п'ятдесят) гривень [59].

Разом з тим, окремі склади адміністративних правопорушень у сфері автомобільного транспорту передбачають інші, окрім штрафу, види стягнень, зокрема: ч. 4 ст. 121 КУпАП передбачено, на додаток до штрафу, позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб; ч. 3 ст. 121³ КУпАП визначено, окрім штрафу, позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців; ч. 7 ст. 121³ КУпАП передбачено стягнення або у вигляді штрафу, або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого тощо [3].

Згідно із судовою практикою, постановою Ужгородського міськрайонного суду Закарпатської області № 308/2454/18 від 19.04.2018 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 130 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу у розмірові шістсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, що становить 10200 (десять тисяч двісті) гривень, з позбавленням права керування транспортними засобами на строк 1 (один) рік [60]; постановою Стрийського міськрайонного суду Львівської області № 456/4212/23 від 11.10.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 2 ст. 130 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу у розмірові двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із позбавленням права керування транспортними засобами на строк 3 (три) роки без оплатного вилучення транспортного засобу [61]; постановою Миколаївського районного суду Одеської області № 508/968/23 від 12.10.2023 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 та ч. 3 ст. 130, ч. 5 ст. 126 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу у розмірові 3000 неоподаткованих мінімумів доходів громадян, що становить 51000,00 (п'ятдесят одна тисяча) гривень на користь держави з позбавленням права

керування транспортними засобами строком на 10 (десять) років, без конфіскації транспортного засобу [62].

Переважним видом стягнення, яке застосовується у разі вчинення адміністративних правопорушень на авіаційному транспорті, є попередження або штраф, що передбачено ст. ст. 111, 112, 113, 120, 133 тощо Кодексу України про адміністративні правопорушення. Постановою Малиновського районного суду міста Одеси №521/21691/21 від 07.02.2022 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 3 ст. 133 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу у розмірові 170 (сто сімдесят) гривень без конфіскації забороненого предмета [63].

Окремі склади адміністративних проступків, окрім накладення штрафу як основного покарання, передбачають також накладення додаткових стягнень у вигляді оплатного вилучення або конфіскації небезпечних речовин та предметів (ч. 3 ст. 133 КУпАП).

Так, згідно з:

постановою Малиновського районного суду міста Одеси № 521/4179/22 від 05.04.2022 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 3 ст. 133 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу у розмірові двадцяти неоподатковуваних мінімуму доходів громадян, що становить 340 (триста сорок) гривень, з конфіскацією на користь держави вилучених предметів, а саме: сорок п'ять предметів, схожих на травматичні патрони, один патрон калібру 12 мм, одна частина до зброї [64];

постановою Малиновського районного суду міста Одеси № 521/12613/21 від 28.09.2021 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 3 ст. 133 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу в розмірові двадцяти неоподатковуваних мінімуму доходів громадян, що становить 340 (триста сорок) гривень, з конфіскацією на користь держави вилучених предметів, а саме: газового балончику «Pepper Ko FOG» [65];

постановою Київського районного суду м. Донецька № 3-1256/09 від 22.04.2009 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 3 ст. 133 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу в 50 (п'ятдесят) гривень з конфіскацією предмета правопорушення – газового балончика із слезоточивим газом «Nato» (якого було знищено) [66].

У деяких випадках, з огляду на відсутність шкоди та суспільної небезпеки діяння, суд може використати дискреційні повноваження та замість накладення стягнення обмежитися усним зауваженням. Наприклад, постановою Чугуївського міського суду Харківської області № 636/2943/18 від 31.07.2018 р. особу було звільнено від адміністративної відповідальності по ч. 4 ст. 111 КУпАП у порядку ст. 22 КУпАП та застосовано до неї усне зауваження [67].

Як і всі інші види адміністративних проступків на транспорті, за вчинення проступків на водному транспорті основним видом стягнення є накладення штрафу або застосування попередження, що зокрема визначено ст. ст. 114, 115, 116, 116¹, 116², 117, 118, 129, 130 КУпАП. Так, постановою Черкаського районного суду Черкаської області № 707/1592/18 від 16.08.2018 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 5 ст. 130 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді штрафу в розмірі мірі ста п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, що становить 2550 (дві тисячі п'ятсот п'ятдесят гривень) [68].

Поруч із цим, окремі санкції статей Кодексу України про адміністративні правопорушення передбачають інші види основних та додаткових стягнень, зокрема громадські роботи або адміністративний арешт або позбавлення права керування всіма видами плавучих засобів (ч. 5 ст. 130 КУпАП); оплатне вилученням або конфіскація небезпечних речовин і предметів (ч. 2 ст. 133 КУпАП) [3]. Наприклад, постановою Канівського міськрайонного суду Черкаської області № 3-874/2010 від 02.06.2010 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 1 ст. 130 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді

позбавлення прав керування маломірними суднами терміном на 2 (два) роки [69]. Постановою Індустріального районного суду м. Дніпропетровська № 202/7339/19 від 21.11.2019 р. особу було притягнуто до адміністративної відповідальності по ч. 5 ст. 130 КУпАП та накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування усіма видами плавучих засобами строком на 1 (один) рік [70].

Таким чином, доходимо до висновку, що за вчинення адміністративних проступків на транспорті до особи може бути застосовано такі види стягнень, як: попередження; штраф; конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного проступку; позбавлення права керувати транспортним засобом.

Щодо останнього стягнення – позбавлення наданого цьому громадянину права керування транспортними засобами, то відповідно до КУпАП воно застосовується на строк до трьох років за грубе або повторне порушення порядку користування цим правом або на строк до десяти років за систематичне порушення порядку користування цим правом. При цьому, якщо особою, позбавленою права керування транспортним засобом, до закінчення строку дії такого стягнення вчинено нове адміністративне правопорушення, за яке застосовано стягнення у виді позбавлення права керування транспортним засобом, до стягнення за вчинення нового адміністративного правопорушення приєднується невідбута частина стягнення.

Обмеженням до застосування стягнення у вигляді позбавлення права керування засобами транспорту є застосування до осіб, які користуються цими засобами у зв'язку з інвалідністю, за винятком випадків керування у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їхню увагу та швидкість реакції, а також у разі невиконання вимоги поліцейського про зупинку транспортного засобу, залишення на порушення вимог установлених правил місця дорожньо-транспортної

пригоди, учасниками якої вони є, ухилення від огляду на наявність алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

Окремим аспектом накладення адміністративних стягнень в позасудовому порядку є здійснення такої діяльності відповідно до усталених методів управління. Під методами державного управління, як зазначає І.П. Голосніченко, слід розуміти «способи цілеспрямованого впливу на поведінку громадян, а також діяльність підприємств і організацій, органів, служб та службовців апарату державної виконавчої влади в інтересах забезпечення оптимального рівня виконання вимог законодавства» [71]. Безумовно, з такими визначеннями повністю погодитися не можна, адже засоби впливу – це складники іншого правового явища – механізму адміністративно-правового регулювання.

Отже, методи управління, що використовуються під час накладення адміністративних стягнень за проступки на транспорті в позасудовому порядку – це способи цілеспрямованого організуючого впливу уповноважених органів на об'єкти транспортної галузі, єдину транспортну систему в цілому для досягнення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України, а також виконання інших завдань, які поставив законодавець перед владою в цій сфері.

В адміністративно-правових методах одержують свою конкретизацію засоби переконання й примусу з урахуванням специфіки адміністративної відповідальності у сфері транспорту. Треба відзначити, що в разі вчинення адміністративного правопорушення на транспорті законодавець надає право застосування адміністративного примусу. Разом з тим у надзвичайних, складних ситуаціях деякі заходи примусу застосовуються і за відсутності порушень норм права. На думку вчених, які досліджували сутність адміністративного примусу та порядок його застосування, «адміністративний примус – це застосування відповідними

суб'єктами до осіб, які не перебувають в їх підпорядкуванні, незалежно від волі і бажання останніх передбачених адміністративно-правовими нормами заходів впливу морального, майнового, особистісного та іншого характеру з метою охорони суспільних відносин, що виникають у сфері державного управління, шляхом попередження і припинення правопорушень, покарання за їх вчинення» [72, с. 35]. Професор І.П. Голосніченко серед суб'єктів, щодо яких застосовується примус, виділяє поряд з фізичними також і юридичних осіб. Він вважає: «Адміністративний примус – це метод вольового забезпечення відповідно до правової норми поведінки громадян, посадових та юридичних осіб за допомогою застосування заходів впливу, врегульованих адміністративно-правовими нормами, з метою досягнення відповідного порядку, припинення та попередження правопорушень, притягнення до відповідальності правопорушників» [71, с. 98]. Адміністративний примус на транспорті сполучений з тим, що він застосовується для забезпечення безпеки людей, дотримання правил руху, збереження у незмінному стані вантажів та багажу. Крім того, тут виділяються спеціальні суб'єкти застосування, зокрема органи виконавчої влади у сфері транспорту, працівники Національної поліції. Законодавець делегує також повноваження щодо застосування примусу органам місцевого самоврядування та працівникам транспорту. Наприклад, ст. 118 КУпАП наділило повноваженнями притягувати до адміністративної відповідальності осіб за порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на автомобільному транспорті, адміністративні комісії місцевих рад [73].

Зазначимо, що чинним адміністративно-деліктним законодавством передбачено потребу врахування певних обставин при накладанні адміністративних стягнень, а саме тих, що виключають відповідальність або можуть її виключати. Отже, у цьому разі йдеться про два види підстав.

Перелік обставин, які виключають адміністративну відповідальність, є вичерпним і визначається ст.ст. 17–21 КУпАП: крайня необхідність; необхідна оборона; неосудність [3].

Крайня необхідність – це дія, яка хоч і передбачена КУпАП або іншими законами, що встановлюють відповідальність за адміністративні проступки, але для усунення небезпеки, яка загрожує державному або громадському порядку, власності, правам і свободам громадян, установленому порядку управління, якщо ця небезпека за даних обставин не могла бути усунутою в інші засоби і якщо заподіяна шкода є менш значною, ніж відвернена шкода [3].

Крайня необхідність характеризується такими ознаками:

а) це дія (а не бездіяльність), якої передбачено КУпАП або іншими законами, що встановлюють відповідальність за адміністративні проступки;

б) небезпека за даних обставин не могла бути усунутою в інші засоби;

в) небезпека загрожує державному або громадському порядку, власності, правам і свободам громадян, установленому порядку управління (а не особі, яка вчинила крайню необхідність), тобто йдеться про інтереси, які охороняються адміністративним законодавством;

г) заподіяна шкода є менш значною, ніж відвернена шкода (йдеться про заподіяння шкоди суспільним інтересам, а не особі, яка здійснює протиправне посягання).

Саме за сукупності таких однак крайня необхідність є правомірною.

Необхідна оборона – це дія, яка хоч і передбачена КУпАП або іншими законами, що встановлюють відповідальність за адміністративні правопорушення, але вчинена у стані необхідної оборони, тобто під час захисту державного або громадського порядку, власності, прав і свобод громадян, установленого порядку управління від протиправного посягання шляхом заподіяння посягаючому шкоди, якщо при цьому не було допущено перевищення меж необхідної оборони.

Необхідна оборона характеризується такими ознаками:

а) заподіяння шкоди особі, що здійснює протиправне посягання;

б) своєчасність оборони, тобто зразу ж після посягання, а не через певний проміжок часу;

в) метою оборони є захист від протиправного посягання, а не будь-яка інша мета;

г) відповідність сили оборони силі посягання.

Неосудність – це вчинення особою протиправної дії чи бездіяльності у стані, коли вона не могла усвідомлювати свої дії або керуватиними внаслідок хронічної душевної хвороби, тимчасового розладу душевної діяльності, слабоумства чи іншого хворобливого стану. До такої особи за рішенням суду може бути застосовано примусові заходи медичного характеру. У теорії адміністративного права визначення неосудності здійснюється шляхом поєднання двох критеріїв:

1) юридичний критерій, який, у свою чергу, становлять дві ознаки: а) інтелектуальна – особа не могла усвідомлювати свої дії (не розуміла фактичної сторони проступку; не здатна усвідомлювати протиправність своїх дій); б) вольова – особа не могла керувати своїми діями, тобто вона розуміє протиправність своїх дій, але не може ними керувати через хворобу;

2) медичний критерій, тобто йдеться про психічні захворювання, з якими пов'язані протиправні дії особи: а) хронічне душевне захворювання; б) тимчасовий розлад душевної діяльності; в) слабоумство; г) інший хворобливий стан [32].

Окрім вищеназваних обставин, які однозначно виключають адміністративну відповідальність, КУпАП передбачає обставину, яка може (тобто за розсудом юрисдикційного органу або посадової особи, уповноважених вирішувати справу) звільнити особу, яка вчинила адміністративний проступок, від адміністративної відповідальності [3].

Стаття 22 КУпАП передбачено, що такою обставиною є малозначність проступку. Важливо звернути увагу на те, що чинне адміністративне законодавство не передбачає ані визначення малозначного проступку, ані його переліку. Очевидно, що, у цьому разі, йдеться про адміністративні проступки, які не становлять великої суспільної шкідливості і не завдають значної шкоди

державним або суспільним інтересам або безпосередньо громадянинові. Водночас, важливо зазначити, що ст. 22 КУпАП передбачає перелік адміністративних проступків, які не можуть вважатися малозначними:

ч. 4 ст. 121 «Порушення правил керування або експлуатації транспортного засобу, правил користування ремнями безпеки або мотошоломами»;

ч. 5 ст. 122 «Перевищення встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху»;

ст. 122-2 «Невиконання водіями вимог про зупинку»;

ст. 122-4 «Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди»;

ч. 3 ст. 123 «Порушення правил руху через залізничні переїзди»;

ч.ч. 2–5 ст. 126 «Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки, або стосовно якої встановлено тимчасове обмеження у праві керування транспортними засобами»;

ст. 130 «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. 161-1 «Порушення порядку торгівлі паливом» [3].

У цій частині дослідження проаналізовано нормативно-правові засади та судову практику накладення стягнень за проступки на залізничному, авіаційному, водному та автомобільному транспорті. Виокремлено перелік стягнень, яких може бути накладено залежно від виду транспорту, а саме: попередження; штраф; конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного проступку; позбавлення права керувати транспортним засобом.

Зроблено висновок про те, що для адміністративних проступків у сфері транспорту, зокрема залізничного, переважним видом стягнення є

такий захід адміністративно-правової відповідальності майнового характеру, як штраф та попередження

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ДО РОЗДІЛУ 3

1. Картузова І.О., Осадчий А.Ю. Адміністративно-процедурне право: навч.-метод. посіб. Одеса: Юрид. л-ра, 2008. С. 38.
2. Адміністративна відповідальність: мультимедійний навч. посіб. URL: <https://arm.naiu.kiev.ua/books/adm-vidpov/index.html#:~:text=%E2%86%93-%D0%90%D0%B4%D0%BC%D1%96%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%B0%20%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%B0%D0%B%D1%8C%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C,-%D1%94%20%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B8%D0%BC%20%D0%B7> (дата звернення: 04.07.2023).
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 року № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 04.07.2023).
4. Проць І.М. Ознаки і особливості забезпечення підвідомчості розгляду справ про адміністративні правопорушення. *Юридичний електронний науковий журнал*. 2021. № 11. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-11/129> (дата звернення: 04.07.2023).
5. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів від 11.02.2015 р. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.07.2023).
6. Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2022 р. № 212. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

7. Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. *Офіційний вісник України*. 2014. № 82. С. 63. Ст. 2332.

8. Загальне адміністративне право України : підручник / за заг. ред.: акад. С. Ківалова і проф. Л. Білої-Тіунової ; Нац. ун-т «Одеська юрид. академія». Одеса : Фенікс, 2023. 792 с. URL: <https://doi.org/10.32837/11300.25545> (дата звернення: 04.07.2023).

9. Постанова Новомосковського міськрайонного суду Дніпропетровської області № 183/11505/23 від 12.10.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/114099588> (дата звернення: 04.07.2023).

10. Постанова Комінтернівського районного суду Одеської області № 504/129/23 від 12.10.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/114104009> (дата звернення: 04.07.2023).

11. Постанова Тернопільського міськрайонного суду Тернопільської області № 607/18655/23 від 12.10.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/114103753> (дата звернення: 04.07.2023).

12. Постанова Кам'янець-Подільського міськрайонного суду Хмельницької області № 686/5091/22 від 04.05.2022 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/1060815466> (дата звернення: 04.07.2023).

13. Постанова Верховного Суду від 13.01.2020 № 524/9716/16-а. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87559909> (дата звернення: 04.07.2023).

14. Про Правила дорожнього руху. Постанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#n120> (дата звернення: 04.07.2023).

15. Постанова Вінницького апеляційного суду від 15.02.2022 № 128/1361/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/103310754> (дата звернення: 04.07.2023).

16. Про затвердження Порядку тимчасового вилучення посвідчення водія на транспортний засіб та його повернення: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.02.2008 р. № 1086. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1086-2008-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

17. Порядок тимчасового затримання працівниками уповноважених підрозділів Національної поліції транспортних засобів та їх зберігання: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 р. № 1102. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1102-2008-%D0%BF#n13>(дата звернення: 04.07.2023).

18. Порядок тимчасового затримання інспекторами з паркування транспортних засобів та їх зберігання: Постанова Кабінету Міністрів України від 4 листопада 2018 р. № 990. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/990-2018-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

19. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997 року № 280/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

20. Про затвердження Положення про адміністративні комісії Української РСР: Указ Президії Верховної Ради Української РСР; Положення від 09.03.1988 № 5540-XI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5540-11#Text>(дата звернення: 04.07.2023).

21. Про дерадянізацію законодавства України: Закон України від 21.04.2022 року № 2215-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2215-20#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

22. Положення про адміністративну комісію при виконавчому комітеті Корабельної районної у місті Херсоні ради. URL: <http://kor-rada.gov.ua/administrativna-komisiya/polozhennya-pro-adminkomisiyu> (дата звернення: 04.07.2023).

23. Звіт адміністративної комісії при виконавчому органі Київської міської ради (Київській міській державній адміністрації) за 2022 рік. URL: https://kyivcity.gov.ua/kyiv_ta_miska_vlada/struktura_150/vikonavchiy_organ_kivsko_misko_radi_kivska_miska_derzhavna_administratsiya/aparat_kmda/struktura_aparatu_kmda/upravlinnya_zabezpechennya_diyalnosti_administrativno_komisi/(дата звернення: 04.07.2023).

24. Інформація про роботу адміністративної комісії при виконавчому комітеті Сумської міської ради за 2020 рік. URL: <https://smr.gov.ua/uk/miska->

[vlada/vikonavchi-organi/123-komisiji-pri-vikonavchomu-komiteti/administrativna-komisiya.html](http://vlada.vikonavchi-organi/123-komisiji-pri-vikonavchomu-komiteti/administrativna-komisiya.html) (дата звернення: 04.07.2023).

25. Звіт про роботу адміністративної комісії при виконавчому комітеті Деражнянської міської ради Хмельницької області за 2022 рік .URL: <https://der.org.ua/wp-content/uploads/zvit-pro-robotu-za-2022-rik-rishennya-1.pdf> (дата звернення: 04.07.2023).

26. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування сфери паркування транспортних засобів: Закон України від 21.12.2017 р. № 2262. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2262-19#Text>(дата звернення: 04.07.2023).

27. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 року № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

28. Про судоустрій і статус суддів: Закон України від 02.06.2016 року № 1402-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19/conv#n85> (дата звернення: 04.07.2023).

29. Про Національну поліцію: Закон України від 2 липня 2015 р. № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

30. Ківалов С.В. Адміністративне право України: навч.-метод. посібн. 2-ге вид, переероб. і допов. Одеса: Юрид. л-ра, 2002. 312 с.

31. Битяк Ю.П. Адміністративне право України. Харків: Право, 2000. 520 с.

32. Загальне адміністративне право України : підручник / за заг. ред.: акад. С. Ківалова і проф. Л. Білої-Тіунової ; Нац. ун-т «Одеська юрид. академія». Одеса : Фенікс, 2023. 792 с. URL: <https://doi.org/10.32837/11300.25545> (дата звернення: 04.07.2023).

33. Адміністративне право України: навч. посібн./ Ю.П. Битяк, В.В. Богуцький, В.Н. Гаращук и др. ; под ред. Ю.П. Битяка. Харків, 2003. 576 с.

34. Іщенко В.В. Стадії провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері оподаткування: сучасні доктринальні підходи. *Вісник Академії адвокатури України*. 2011. Число 2. Ст. 229–231.

35. Бандурка А.М., Тищенко Н.М. Адміністративний процес. Харків: Вид-во НУВД, 2001. 352 с.

36. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху: Закон України від 14 липня 2015 р. № 596-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/596-19#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

37. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

38. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-II. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

39. Про функціонування системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2017 р. № 833. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/833-2017-п> (дата звернення: 04.03.2022).

40. Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ та переліку її пріоритетних інформаційних ресурсів: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2018 р. № 1024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1024-2018-%D0%BF#Text>

41. Про затвердження Положення про єдину цифрову відомчу телекомунікаційну мережу МВС: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 04.07.2016 р. № 596. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1055-16#Text> (дата звернення: 04.03.2022).

42. Про затвердження Положення про Реєстр адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху Наказ Міністерства

внутрішніх справ України від 10.05.2019 р. № 359. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0766-19#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

43. Про затвердження Інструкції з оформлення поліцейськими матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 13.01.2020 р. № 13. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0113-20#Text> (дата звернення: 04.07.2023).

44. Лазаренко М.В. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2018. 20 с.

45. Адміністративістика в умовах цифровізації: теорія, правове регулювання, практика: монографія / авт. колектив: С.В. Ківалов, Л.Р. Біла-Тіунова, Т.А. Латковська та ін. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2022. URL: <https://doi.org/10.32837/11300.21108>.

46. Колпаков В.К. Адміністративна відповідальність (адміністративно-деліктне право) : навч. посіб. Київ: Юрінком Інтер, 2008. С. 121.

47. Стоцька М.М. Стадії провадження у справах про адміністративне правопорушення. *Право і Безпека*. 2005. Т. 4. № 3. Ст. 89–91.

48. Гнатюк С.С. Проведення в справах про адміністративні проступки: проблемні питання структури: монографія. Львів: ЛьвДУВС, 2011. 156 с.

49. Постанова Великоновосілківського районного суду Донецької області № 220/1176/23 від 11.10.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/104181589> (дата звернення: 04.07.2023).

50. Постанова Турійського районного суду Волинської області № 169/944/23 від 12.10.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/114104392> (дата звернення: 04.07.2023).

51. Постанова Богунського районного суду м. Житомира № 295/4811/17 від 09.07.2016 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/67010554> (дата звернення: 04.07.2023).

52. Агакарян Р.С. Особливості провадження у справах про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті. *Держава та регіони*. Серія Право. 2023. № 2. С. 321–325. DOI <https://doi.org/10.32782/1813-338X-2023.2.56>.

53. Козюренко Р.С. Заходи адміністративної відповідальності за вчинені правопорушення: поняття та класифікація. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. Юридичні науки. 2016. № 845. С. 94–98.

52. Петков С.В. Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення. 2012. URL: <http://westudents.com.ua/glavy/65834-stattya-19-neobhdna-oborona.html>

53. Лавренова О.І. Адміністративна відповідальність за правопорушення, пов'язані з корупцією: навч. посіб. / О. І. Лавренова, О. П. Хамходера. Одеса, 2019. 57 с.

54. Постанова Ізмаїльського міськрайонного суду Одеської області № 946/6096/22 від 09.09.2022 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/106169171> (дата звернення: 04.07.2023).

55. Постанова Залізничного районного суду м. Львова № 462/1482/23 від 13.03.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/109518463> (дата звернення: 04.07.2023).

56. Постанова Комунарського районного суду м. Запоріжжя № 333/2087/15-п від 31.03.2015 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/43728255> (дата звернення: 04.07.2023).

57. Постанова Лозівського міськрайонного суду Харківської області № 629/1290/15-п від 15.04.2015 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/43599180> (дата звернення: 04.07.2023).

58. Постанова Івано-Франківського міського суду Івано-Франківської області № 344/16357/23 від 12.10.2023 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/114099815> (дата звернення: 04.07.2023).

59. Постанова Ужгородського міськрайонного суду Закарпатської області № 308/2454/18 від 19.04.2018 року. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/734796645> (дата звернення: 04.07.2023).

60. Постанова Стрийського міськрайонного суду Львівської області № 456/4212/23 від 11.10.2023 року. URL: <https://revestr.court.gov.ua/Review/114103645> (дата звернення: 04.07.2023).

61. Постанова Миколаївського районного суду Одеської області № 508/968/23 від 12.10.2023 року. URL: <https://revestr.court.gov.ua/Review/114104073> (дата звернення: 04.07.2023).

62. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси №521/21691/21 від 07.02.2022 року. URL: <https://revestr.court.gov.ua/Review/103655485> (дата звернення: 04.07.2023).

63. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси № 521/4179/22 від 05.04.2022 року. URL: <https://revestr.court.gov.ua/Review/103938793> (дата звернення: 04.07.2023).

64. Постанова Малиновського районного суду міста Одеси № 521/12613/21 від 28.09.2021 року. URL: <https://revestr.court.gov.ua/Review/100089718> (дата звернення: 04.07.2023).

65. Постанова Київського районного суду м. Донецька № 3-1256/09 від 22.04.2009 року. URL: <https://opendatabot.ua/court/9148271-aa7653f3d79a5d9a11cf2b80c4b0824b> (дата звернення: 04.07.2023).

66. Постанова Чугуївського міського суду Харківської області № 636/2943/18 від 31.07.2018 року. URL: <https://revestr.court.gov.ua/Review/75616305> (дата звернення: 04.07.2023).

67. Постанова Черкаського районного суду Черкаської області № 707/1592/18 від 16.08.2018 року. URL: <https://revestr.court.gov.ua/Review/75915610> (дата звернення: 04.07.2023).

68. Постанова Канівського міськрайонного суду Черкаської області № 3-874/2010 від 02.06.2010 року. URL: <https://revestr.court.gov.ua/Review/9723533> (дата звернення: 04.07.2023).

69. Постанова Індустріального районного суду м. Дніпропетровська № 202/7339/19 від 21.11.2019 року. URL: <https://revestr.court.gov.ua/Review/85813464> (дата звернення: 04.07.2023).

70. Адміністративне право України: основні поняття : навч. посібник / за заг. ред. І.П. Голосніченка. Київ : ГАН, 2005. 230 с.

71. Комзюк А.Т. Заходи адміністративного примусу в правоохоронній діяльності міліції: поняття, види та організаційно-правові питання реалізації : монографія. Харків : НУВС, 2002. 336 с.

72. Агакарян Р.С. Методи адміністративної діяльності органів виконавчої влади у сфері транспорту. *Юридичний електронний науковий журнал*. 2021. № 8. С. 200–207. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-8/44> (дата звернення: 04.07.2023).

ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні здійснено доктринальний аналіз та запропоновано новий підхід до вирішення наукової проблеми визначення концептуальних засад адміністративної відповідальності за проступки на транспорті, а також шляхів удосконалення адміністративно-деліктного законодавства з означеного питання. У результаті сформульовано такі основоположні висновки та пропозиції:

1. Дослідження адміністративної відповідальності за проступки на транспорті не має ознак комплексності. Означене спричинено, з одного боку, наявністю прогалин в адміністративно-деліктному законодавстві, а з іншого, – складністю та багатогранністю правил, що мають бути дотримані на транспорті. Як наслідок, встановлення сутності та специфіки адміністративної відповідальності за проступки на транспорті здійснено шляхом виокремлення таких її складових: а) визначення поняття та видів адміністративних проступків на транспорті; б) надання характеристики провадження щодо притягнення до відповідальності за вчинення адміністративних проступків; в) встановлення підвідомчості розгляду адміністративних справ про вчинення проступків означеної групи; г) окреслення адміністративних стягнень, яких може бути накладено на правопорушників за вчинення адміністративних проступків на транспорті.

2. Виокремлено ознаки, що характеризуватимуть адміністративну відповідальність за проступки на транспорті залежно від можливості їх специфікації за родовим об'єктом на: 1) загальні. До них віднесено: а) урегульованість порядку притягнення до адміністративної відповідальності нормами адміністративного права; б) визначення підстав застосування адміністративної відповідальності нормами КУпАП; в) наділення правомочністю притягнення до адміністративної відповідальності широкого кола суб'єктів; г) позиціонування фізичних та юридичних осіб суб'єктами адміністративної відповідальності; д) відсутність між суб'єктом, що притягує до відповідальності, і особою, яка притягується до відповідальності службових зв'язків; 6) переважна більшість випадків притягнення до адміністративної

відповідальності в адміністративному (позасудовому) порядку; 2) спеціальні. До них віднесено: а) можливість настання виключно за проступки, що вчиняються в межах правовідносин на транспорті; б) можливість здійснення специфікації підстав притягнення до адміністративної відповідальності; в) наявність особливостей кваліфікації адміністративних проступків на транспорті; г) спільність для цих проступків родового об'єкта та можливість їх групування за видовою ознакою транспорту; д) переважна більшість спеціального суб'єкта – водія транспортного засобу або пасажирів; е) специфікація окремих елементів провадження у справах про притягнення до адміністративної відповідальності з акцентуванням уваги на: суб'єктах, що уповноважені розслідувати справи про вчинення адміністративних проступків та приймати рішення по цих справах; доказах, що можуть бути використані; строках проведення адміністративного розслідування; є) можливість застосування стягнення у вигляді позбавлення права керувати транспортним засобом; д) можливість урахування певного типу обтяжуючих та пом'якшуючих обставин при накладенні адміністративних стягнень за адміністративні проступки на транспорті.

3. Нормативно-правове регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті визначено як сукупність створених уповноваженими суб'єктами нормативно-правових актів, що мають загальнообов'язкове значення при забезпеченні дотримання правових норм, що регулюють експлуатацію та функціонування транспорту засобами адміністративно-деліктного права. Специфіку нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за проступки на транспорті опосередковано: 1) рівнем правового закріплення юридично обов'язкових правил поведінки шляхом виокремлення національного та міжнародного рівня; 2) видовою приналежністю джерела права, в якому міститься загальнообов'язкове правило поведінки щодо притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті; 3) предметом правового упорядкування з урахуванням специфіки адміністративної відповідальності за проступки на транспорті шляхом виокремлення: а) тих, що регламентують

сферу адміністративно-деліктних відносин у цілому; б) тих, що регламентують належну поведінку на транспорті; в) тих, що регулюють притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

4. У ході здійснення кваліфікації проступків на залізничному транспорті встановлено, що склади адміністративних проступків характеризуються однотипністю обов'язкових суб'єктивних та об'єктивних ознак, а саме: тлумачення залізничного транспорту є доцільним у вузькому розумінні як залізничні шляхи сполучення та рухомий залізничний транспорт загального користування; визначення суспільних відносин у сфері функціонування залізничного транспорту, безпеки та пожежної безпеки на залізничному транспорті, зв'язку на залізничному транспорті як безпосереднього об'єкта адміністративних проступків; вираження об'єктивної сторони переважно у формі активної, свідомої та вольової дії; переважна можливість визначення суб'єктом проступку цієї групи осіб, що є пасажирями залізничного транспорту, тощо.

5. Обґрунтовано визначення як видового об'єкта адміністративних проступків на автомобільному транспорті – суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а безпосереднього: а) суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху; б) суспільних відносин у сфері користування засобами автомобільного транспорту; в) суспільних відносин у сфері установленого порядку реєстрації та експлуатації транспортних засобів; г) суспільних відносин у сфері установленого порядку реєстрації та експлуатації транспортних засобів; д) суспільних відносин у сфері установленого порядку пасажирських та вантажних перевезень.

6. Аргументовано доцільність позначення морського та внутрішнього річкового транспорту поняттям «водний транспорт» для цілей доктринального опрацювання адміністративно-деліктного забезпечення правомірної поведінки на морському та внутрішньому водному транспорті. При цьому, у випадку законодавчого впорядкування притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на морському та

внутрішньому річковому транспорті слід використовувати конкретні назви виду транспорту для усунення двозначності трактування положень Кодексу України про адміністративні правопорушення.

7. Визначено, що спеціальним суб'єктом адміністративних проступків на авіаційному транспорті можуть виступати: члени екіпажу повітряного судна (пілоти та стюардеси), додаткові спеціалісти на борту повітряного судна, працівники експлуатанта повітряного судна, уповноважені представники відповідного національного органу регулювання, а також особи, які супроводжують вантаж. Запропоновано доцільність доповнення цього переліку посадовими особами у сфері авіаційного транспорту: Головою Державіаслужби України та його заступниками, державними інспекторами, уповноваженими на проведення перевірок посадовими особами Державіаслужби України; керівниками аеропортів; начальниками служб авіаційної безпеки аеропортів та їх заступниками.

8. Визначено, що підвідомчість справ про адміністративні проступки на транспорті – це встановлення суб'єктів, у яких компетенція нормативно охоплює повноваження щодо фіксації вчинення адміністративних проступків на транспорті, застосування заходів забезпечення провадження у цій категорії справ, а також розгляду справи по суті із прийняттям рішень про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

9. Провадження у справах про проступки на транспорті трактовано як регламентовану адміністративно-деліктними нормами діяльність державних органів, якої спрямовано на розгляд справ про адміністративні проступки на транспорті, а також притягнення до адміністративної відповідальності суб'єктів проступків на транспорті через застосування в необхідних випадках адміністративних стягнень. Виокремлено особливості провадження у справах про адміністративні проступки на транспорті: 1) підставою порушення адміністративної справи є вчинення адміністративного проступку на транспорті; 2) може реалізовуватись як у судовому, так і адміністративному порядку; 3) може бути спрощеним (у випадку виявлення адміністративних проступків, що зафіксовані в автоматичному режимі) та загальним (з

виділенням розрізнених стадій провадження); 4) відображає процесуальний зміст суспільних відносин, яких пов'язано з охороною прав і свобод громадян України, прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, встановленого правопорядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного і неухильного додержання Конституції України і законів України, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством; 5) матиме встановлену структуру, яку відображено у сукупності процесуальних дій, що послідовно здійснюються відповідно до норм адміністративно-деліктного права; 6) матиме наслідком застосування санкцій, яких передбачено КУпАП з урахуванням особливостей, яких передбачено законодавством про транспорт.

10. Виокремлено адміністративні стягнення, яких може бути застосовано за вчинення адміністративних проступків на транспорті: попередження; штраф; конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного проступку; позбавлення права керувати транспортним засобом. Охарактеризовано специфіку їх накладення у межах судового порядку в залежності від вчинення проступків на: залізничному, авіаційному, водному та автомобільному транспорті.

11. Запропоновано внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення в частині:

а) використання терміну адміністративний проступок замість адміністративне правопорушення, а також деталізації ознак адміністративних проступків на транспорті;

б) виокремлення окремої Глави в Кодексі України про адміністративні проступки під назвою «Адміністративні проступки на транспорті» з групуванням статей відповідно до виду транспорту;

в) доповнення КУпАП окремими статтями «Порушення правил переходу через залізничні колії» та «Порушення правил перевезення пасажирів у потягах»;

г) внесення зміни до ст. 120 КУпАП шляхом викладу її назви таким чином: «Порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, внутрішньому водному і авіаційному транспорті» та ст. 136 КУпАП шляхом викладу її назви так: «Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, внутрішньому водному та автомобільному транспорті»;

д) уніфікація термінології у чинному законодавстві та використання єдиного поняття «уповноважені особи Національної поліції» з відповідним внесенням змін до: ст. ст. 262, 264, 265, 265¹, 265², 266.

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Публікації у фахових виданнях:

1. Агакарян Р.С. Поняття адміністративної діяльності в сфері перевезень автомобільним транспортом. *Leges si viata*. 2019. № 2/2. С. 7–11.
2. Агакарян Р.С. Адміністративна відповідальність за порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на залізничному транспорті. *Юридична Україна*. 2020. № 6. С. 23–30.
3. Агакарян Р.С. Поняття та зміст адміністративно-правових відносин у сфері транспорту. *Актуальні проблеми держави і права*. 2020. № 2. С. 3–11. DOI <https://doi.org/10.32837/apdp.v0i86.2398>.
4. Агакарян Р.С. Методи адміністративної діяльності органів виконавчої влади у сфері транспорту. *Юридичний електронний науковий журнал*. 2021. № 8. С. 200–207. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-8/44>.
5. Агакарян Р.С. Особливості кваліфікації адміністративних правопорушень на транспорті. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 9. С. 641–643. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-9/158>.
6. Агакарян Р.С. Особливості провадження у справах про притягнення до адміністративної відповідальності за проступки на транспорті. *Держава та регіони*. Серія Право. 2023. № 2. С. 321–325. DOI <https://doi.org/10.32782/1813-338X-2023.2.56>.

Публікації апробаційного характеру:

1. Агакарян Р.С., Голосніченко І.П. Вплив урбанізації на стан дорожнього руху: адміністративно-правовий аспект (на матеріалах м. Києва). Правове життя сучасної України : у 3 т. : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м.

Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса : Гельветика, 2020. Т. 2. С. 13–17.

ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ МАТЕРІАЛІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Положення і висновки дисертаційного дослідження доповідалися й обговорювалися на засіданні кафедри адміністративного і фінансового права Національного університету «Одеська юридична академія». Результати дослідження використано при викладанні відповідних тем із навчальних курсів: «Адміністративне право», «Особливості притягнення до адміністративної відповідальності в судовому порядку». Положення дослідження обговорювалися на міжнародній науково-практичній конференції «Правове життя сучасної України (м. Одеса, 15 травня 2020 р.).