

*Міністерство освіти та науки України*

**ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АВТОМОБІЛЬНО-  
ДОРОЖНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ТА БІЗНЕСУ**

**Кафедра економічної теорії і права**

**КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ**

**по курсу**

***«Транспортне право»***

***Харків 2005***

## **ПЛАН**

Тема 1: Поняття та види правопорушень на транспорті.

Тема 2: Адміністративні проступки на транспорті та особливості адміністративної відповідальності за них.

Тема 3: Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань.

## Тема 1: ПОНЯТТЯ ТА ВИДИ ПРАВОПОРУШЕНЬ НА ТРАНСПОРТІ

До протиправної поведінки можна віднести суспільне шкідливий, протиправний вчинок, вчинення якого обумовлює настання юридичної відповідальності і визнається як правопорушення.

Правопорушення — це соціальне небезпечне або шкідливе, протиправне, винне діяння деїктоздатного суб'єкта, яке передбачено чинним законодавством і за яке встановлена юридична відповідальність.

Враховуючи транспортну специфіку і особливості транспортного права вважається доцільним зазначити, що законодавець не випадково виділяє всі транспортні правопорушення, як у кримінальному кодексі (Розділ XI. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. КК), так і в адміністративному (Глава 10. Адміністративні правопорушення на транспорті в галузі шляхового господарства I зв'язку. КпАП), у відокремлені самостійні групи. Це ще раз підкреслює, нагадує про наявність у правовій системі окремої, комплексної галузі права — транспортного права, правовідносини якого захищаються нормами кримінального, адміністративного, цивільного та інших галузей права.

Виокремлення транспортних правопорушень у самостійні групи зумовлено наявністю в усіх транспортних правопорушеннях єдиного родового об'єкта, загальних рис в ознаках об'єктивної та суб'єктивної сторін, а також спільних вимог до суб'єктів правопорушень. Характерною особливістю цих правопорушень є те, що їх вчинення відбувається у певній сфері діяльності, де взаємодія людини з транспортним засобом являє (складає) собою джерело підвищеної небезпеки.

Аналіз складу транспортних правопорушень дозволяє визначити таке.

1. Об'єктом транспортних правопорушень є суспільні відносини у сфері безпеки руху і експлуатації транспорту та своєчасного, гарантованого переміщення пасажирів, вантажів і багажу. Причому безпека руху транспорту тісно пов'язана з громадською безпекою.

Звичайно, в диспозиціях складу про транспортні злочини в новій редакції Кримінального кодексу України не зазначено про громадську безпеку. Але, на наш погляд, забезпечення охорони життя і здоров'я людей, матеріальних цінностей, навколишнього середовища, безаварійної роботи транспорту в цілому є складовими громадської безпеки.

Порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту криє в собі небезпеку заподіяння шкоди здоров'ю та життю людини або господарським інтересам. Наслідками цих правопорушень бувають аварії, катастрофи, нещасні випадки з людьми, забруднення навколишнього середовища та значні матеріальні збитки, порушуються графіки руху транспортних засобів та дезорганізується робота транспортних підприємств.

2. Об'єктивна сторона характеризується протиправною поведінкою (дією чи бездіяльністю) суб'єкта правопорушення; настанням шкідливих наслідків і причинного зв'язку між порушенням правил, норм і стандартів (дією), настанням шкідливих наслідків. Кваліфікуючими ознаками об'єктивної сторони можуть бути: повторність вчинення правопорушення або за попереднім зговором групою осіб; настання нещасних випадків з людьми або інших тяжких наслідків; створення загрози для життя або здоров'я людей; створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна.

Майже половина статей, що передбачають відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (статті 276, 281, 282, 286, 288, 291 КК; статті 109-121, 124, 127, 128, 133, 136-138, 140-141 КпАП) мають бланкетні диспозиції, для застосування яких необхідно звертатися до інших нормативних актів (законів, положень, правил, інструкцій тощо).

3. Суб'єктами правопорушень на транспорті можуть бути фізичні особи, які досягли 16-річного віку, а в окремих випадках особи, яким виповнилося 14 років, а також посадові

особи. Суб'єктами цивільно-правових порушень можуть бути й юридичні особи, у випадках прямо передбачених законодавством юридичні особи можуть бути суб'єктами і адміністративних правопорушень (проступків).

4. Суб'єктивна сторона правопорушень на транспорті характеризується певним виявом зовнішнього протиправного діяння, в якому відображається мотив, мета та волевиявлення особи в цілому. Суб'єктивна сторона складу правопорушень — це внутрішні процеси, які відбуваються у психіці особи під час вчинення правопорушення, характерними сторонами якої є вина (умисна або необережна).

Теорія права визначає відповідну класифікацію, за якою всі правопорушення поділяють на дві групи: злочини та проступки. Проступки, у свою чергу, класифікуються на адміністративні, цивільно-правові та дисциплінарні.

Отже, зазначений вище склад транспортних правопорушень та характеристика його складових стосується в основному кримінальних злочинів і адміністративних проступків на транспорті.

Злочини відрізняються від інших правопорушень рівнем суспільної небезпеки, який визначається характером порушень суспільних відносин, розміром заподіяної шкоди, способом вчинення правопорушення, характеристикою суб'єкта, особливостями суб'єктивної сторони тощо. Щоправда, у багатьох випадках склади злочинів й адміністративних проступків за об'єктом посягання мають багато схожих ознак. На практиці правопорушення одного й того виду у сфері транспортної діяльності в одному випадку може бути злочином, а в іншому — адміністративним проступком, якщо певна дія не спричинила потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, загибель людей чи інші тяжкі наслідки.

Прикладом цього може бути випуск в експлуатацію технічно несправних засобів або інше порушення їх експлуатації, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть. Відповідно до ст. 287 Кримінального кодексу України такі дії кваліфікуються як злочин. Порушення тими ж суб'єктами тих же правил, яке не призвело до вказаних наслідків розглядається як адміністративний проступок, передбачений ст. 128 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Аналогічно побудовані склади й інших правопорушень на транспорті: порушення шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК і відповідна ст. 124 КпАП); порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК і відповідна ст. 111 КпАП); порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на залізничному транспорті (ст. 283 КК і відповідна ст. 109 КпАП); порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК і відповідна ст. 121 КпАП) і т. д.

Аналіз цих складів правопорушень показує, що кримінальним злочином законодавець визнає не сам факт порушення чинних правил, а таке порушення правил, яке спричинило тяжкі наслідки. Усі інші правопорушення, які не спричинили тяжких наслідків, розглядаються як адміністративні проступки. Приблизно такі підходи до класифікації проступків зроблено і в проекті нового Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Стосовно цивільно-правових проступків слід зазначити, що вони виникають в основному з договірних зобов'язань, де об'єктом правопорушення виступають суспільні відносини (права і обов'язки), визначені відповідним договором (угодою), а об'єктивна сторона характеризується невиконанням або неналежним виконанням обов'язків, передбачених договором.

Особливістю цивільно-правових проступків і зобов'язань є те, що у них можуть брати участь і ті особи, які не є сторонами договору (угоди), тобто у випадках, передбачених домовленістю сторін зобов'язання може породжувати для третіх осіб відповідні права і обов'язки. Наприклад, виникнення прав і обов'язків у вантажоодержувача при здійсненні договору перевезення вантажу, багажовантажу тощо.

Отже, за правопорушення на транспорті законодавством України передбачена кримінальна, адміністративна та цивільно-правова відповідальність, аналіз яких потребує досконалого дослідження, всебічного обґрунтування, виявлення тих процесів, які спричиняють правопорушення та вироблення запобіжних заходів щодо попередження правопорушень.

За порушення правил і норм цього Закону та інших нормативних актів, що регулюють безпеку руху і експлуатації різних видів транспорту чинним законодавством передбачена кримінальна відповідальність. Усі склади злочинів у цій сфері в Кримінальному кодексі України законодавцем виділені в окремий розділ «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (Розділ XI КК) містяться в 17 статтях (статті 276-292 КК).

Аналіз складу цих злочинів показує, що їх єдиним родовим об'єктом є: суспільні відносини у сфері безпечного руху та експлуатації транспорту або громадської безпеки у сфері функціонування транспорту.

Об'єктивна сторона транспортних злочинів може бути виражена (характеризується) як діями (наприклад, порушення правил безпеки руху, умисне руйнування шляхів сполучення, угон або захоплення рухомого складу і т. ін.), так і бездіяльністю (ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів тощо).

Об'єктивна сторона транспортних злочинів складається із сукупності кількох ознак: протиправної поведінки; настання або створення загрози настання суспільна шкідливих наслідків і причинного зв'язку між порушенням зазначених правил і настанням шкідливих наслідків, а також цілої низки додаткових і кваліфікованих ознак.

Порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту (статті 276, 286 КК), умисне руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277), угон або захоплення чи незаконне заволодіння транспортними засобами (статті 278, 289 КК), блокування транспортних комунікацій чи захоплення транспортного підприємства або примушування працівника транспорту до невиконання своїх обов'язків (статті 279, 280 КК), порушення правил повітряних польотів або використання повітряного простору (статті 281, 282 КК), самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст. 283), випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК), порушення правил убезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК), знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК), порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК), порушення або руйнування нафгопродуктопроводів (ст. 292 КК) та інші протиправні діяння, зазначені у Кримінальному кодексі України, в транспортній сфері можуть вчинятися шляхом дії або бездіяльності.

Зазначені діяння визнаються злочинними, якщо вони спричинили чи могли спричинити аварію поїзда, судна, порушили нормальну роботу транспорту, створили загрозу безпеці повітряних польотів, призвели до порушення нормальної роботи трубопроводів, створили небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків, спричинили тяжкі тілесні ушкодження або смерть чи загибель людей.

При кваліфікації транспортних злочинів слід ретельно підходити до аналізу об'єктивної сторони, оскільки ціла низка статей має бланкетне викладення диспозиції. Це статті 276, 281, 282, 286, 288, 291 Кримінального кодексу України, де для з'ясування того, які правила руху чи експлуатації транспорту були порушені, необхідно звернутися до нормативних актів, чинних на залізничному, повітряному, водному та автомобільному транспорті.

Прикладом таких нормативних актів можуть бути: Правила технічної експлуатації залізниць; Правила перевезення вантажів; Статут залізниць; Правила технічної експлуатації метрополітену; Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними і охорони; Правила дорожнього руху; Кодекс торговельного мореплавства України; Повітряний кодекс України; Статут внутрішнього водного транспорту та інші нормативні акти — закони,

статути, постанови, інструкції, правила, положення, технічні умови тощо, в яких установлюються і закріплюються правила безпеки руху та експлуатації транспорту, наводяться основні положення та визначення тих чи інших явищ об'єктивних життєвих ситуацій. Вивчення цих нормативних актів дозволяє більш повно і ґрунтовно зрозуміти волю законодавця, визначену в диспозиції статті.

Порушення правил безпеки руху та експлуатації (ст. 276 КК) може вчинятися шляхом перевищення встановленої швидкості руху, проїзд локомотива на заборонний сигнал, недоброякісного ремонту рухомого складу, невжиттям заходів для усунення несправності залізничної колії (поломка або гнилість шпал, розширення рейок, ненадійне їх скріплення), використанням при ремонті транспортних засобів неякісного матеріалу, відхиленням від технічних і технологічних норм, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків. На створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків як на одну з умов визнання діянь злочинними вказується і в диспозиціях ч. 1 ст. 277, ч. 1 ст. 279, ч. 1 ст. 281, ч. 1 ст. 242 та інших статтях.

Під небезпекою для життя людей слід розуміти таке порушення захисту життєво важливих інтересів чи настання такої загрози оточуючого середовища, за яких у будь-який час може статися загибель або каліцтво людей, настання смерті або спричинення тяжкого чи середньої тяжкості тілесного ушкодження хоча б однієї особи. Така загроза має бути реальною, а смерть, загибель чи каліцтво людей не настали лише в силу випадкових обставин.

До інших тяжких наслідків відносять тілесні ушкодження, що спричинили короткочасний розлад здоров'я або коротко часну втрату працездатності кільком особам, легкі, середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, катастрофа, аварія, руйнування жилих будинків та інших споруд, загибель цінного вантажу, велику перерву руху потягів або суден — понад шість годин, істотне порушення їх розкладу тощо.

У диспозиціях деяких складів злочинів вказується на заподіяння великої матеріальної шкоди (ч. 2 ст. 276, ч. 2 ст. 277, ч. 2 ст. 281, ч. 2 ст. 282 КК), завдання значної матеріальної шкоди потерпілому (ч. 2 ст. 289 КК). Але законодавець не встановлює конкретних розмірів значної, великої, особливо великої матеріальної шкоди, як це має місце стосовно злочинів проти власності та деяких інших злочинів (наприклад, статті 176, 177, 185, 192, 199, 202, 207, 270 КК та інші).

У всіх випадках питання віднесення тих чи інших наслідків до категорії небезпечних для життя, інших тяжких наслідків, завдання значної чи великої матеріальної шкоди вирішується судом з урахуванням ступеню тяжкості вчиненого особою діяння, обставин, що пом'якшують або обтяжують покарання, матеріального становища потерпілого тощо. Наприклад, незаконне заволодіння транспортним засобом, який належить інваліду і є основним засобом для його пересування, можливо, для оточуючих значної матеріальної шкоди й не складає, а для інваліда це може бути великою матеріальною шкодою.

Під катастрофою треба розуміти зіткнення рухомого складу або суден, потоплення судна або затоплення його частин, викидання на берег, посадку на мілину, якщо це спричинило каліцтво або смерть членів екіпажу або пасажирів чи призвело до знищення або істотного пошкодження локомотивів, рухомого складу, шляхів сполучень, повітряних, морських, річкових суден тощо.

Аварія — це подія, що сталася під час руху транспортних засобів, внаслідок якої відбулося зіткнення суден, чи сходження потяга з рейок, але які не призвели до загибелі людей хоча й заподіяли значну шкоду або порушили нормальну роботу транспорту.

Порушенням нормальної роботи транспорту, як один з прикладів, вважається перерва в русі на строк понад 30 хв., але не більше шести годин. До порушення нормальної роботи транспорту відноситься пошкодження рухомого складу і вантажів у незначних розмірах, приведення їх у непридатний для експлуатації стан.

Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК) передбачає кримінальну відповідальність, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть.

З об'єктивної сторони злочин характеризується випуском в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів, як, наприклад: дозвіл на виїзд у рейс з несправними гальмами, дефектами рульового управління, несправністю освітлювальних приладів тощо; допуском до керування транспортним засобом особи, яка перебуває у стані сп'яніння чи не має права на керування транспортним засобом, чи інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух.

Під іншими грубими порушеннями правил експлуатації транспортних засобів, які забезпечують безпеку руху, слід розуміти, наприклад, «допуск до керування транспортними засобами осіб, позбавлених права на керування транспортними засобами, грубе порушення режиму роботи водіїв, нездійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або невиконання інших вимог, що пред'являються відповідними нормативними актами до осіб, відповідальних за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів»<sup>2</sup>.

Допуск до керування може бути здійснено в різній формі — шляхом видачі усного розпорядження щодо керування транспортним засобом; дозволу на керування; шляхом мовчазної згоди або письмового підтвердження про згоду на керування (підпис на разовій перепустці, відмітка в журналі випуску транспорту, маршрутному листі та ін.).

Порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК), що забезпечують рух, тягне за собою кримінальну відповідальність у разі, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки.

Порушення правил, що забезпечують рух, може бути вчинено на різних видах транспорту — залізничному, повітряному, водному, автомобільному, електричному та іншому, включаючи велосипедний і гужовий.

Порушення правил може бути здійснено шляхом переїзду залізниці в непередбачених місцях; прогонки тварин без додержання правил безпеки; проїзду на мопедах і велосипедах в заборонених місцях; порушення правил переходу, переїзду тощо.

Порушення здійснюється особами, які не належать до водіїв транспортних засобів, що вказані в примітці до ст. 286 КК. До них відносяться водії мопедів, велосипедів і гужового транспорту, вершники, візники, погоничі, пішоходи, пасажири тощо. Порушниками цих правші можуть бути й водії маломірних суден.

Під маломірними суднами слід розуміти «самохідні судна з головними двигунами потужністю менше 75 к. с. (55 кВт) і несамохідні та парусні судна валовою місткістю менше 80 реєстрових тонн (або одиниць), а також моторні судна незалежно від потужності двигунів, але валовою місткістю не більше 10 реєстрових тонн (або одиниць) та самохідні судна (гребні човни вантажопідйомністю 100 і більше кілограмів, байдарки — 150 і більше кілограмів та надувні судна — 225 і більше кілограмів), що належать громадянам».

Суб'єктивна сторона злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту характеризується основною і обов'язковою ознакою наявності вини особи, а саме психічним ставленням особи щодо злочинного діяння та його наслідків у формі умислу чи необережності. Лише з?, наявності вини можна говорити про склад злочину як про підставу кримінальної відповідальності. Законодавство розрізняє дві форми вини при вчиненні злочину — вину у формі умислу (ст. 24 КК) і вину у формі необережності (ст. 25 КК).

У формі умислу здійснюються злочини, коли особа усвідомлює суспільне небезпечний характер своїх дій і бажає їх вчинення. До таких злочинів у сфері транспортної діяльності можна віднести: пошкодження шляхів сполучень і транспортних засобів (ст. 277 КК); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 275 КК); блокування транспортних комунікацій (ст. 279

КК); примушування працівників транспорту до невиконання своїх обов'язків (ст. 280 КК); самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст. 283 КК); ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст. 284 КК); неповідомлення капітаном назви свого судна (ст. 285 КК); незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК); знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК); пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК), здійснення яких в основному характеризуються прямим умислом і лише злочини, передбачені статтями 277 і 292 можуть бути здійснені як з прямим, так і з непрямим умислом, причому саме відношення особи до наслідків характеризується, як правило, необережною формою вини. Вчинення вищевказаних злочинів з корисливими мотивами створює сукупність злочинів (наприклад, угон або захоплення транспортних засобів, заволодіння транспортними засобами, які супроводжувалися умисним вбивством, пошкодження трубопроводу з метою розкрадання речовин, що містяться у трубопроводі). На нашу думку, вчинення злочину, передбаченого ст. 289 КК, може складати повтор при кваліфікації цих злочинів, передбачених статтями 185—187, 189—191 КК, хоча законодавець у примітці 1 до ст. 185 КК цього не встановлює.

У необережній формі віти визнається вчиненням злочин, коли особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання суспільне небезпечних наслідків, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоча повинна була і могла їх передбачити.

У сфері транспортної діяльності до таких злочинів можна віднести: порушення безпечного руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276 КК); порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК); порушення правил використання повітряного простору (ст. 282 КК); порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК); порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК), які характеризуються необережною формою вини — злочинною самонадіяністю або злочинною недбалістю щодо наслідків злочину. Самі правила безпеки руху або експлуатації транспорту можуть бути порушені як необережно, так і умисно.

Суб'єктами транспортних злочинів можуть бути особи, які керували транспортними засобами або займалися їх ремонтом, або знаходилися у сфері діяльності транспорту і були зобов'язані виконувати відповідні правила безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Проте в деяких випадках законодавець чітко визначає суб'єкти злочину. Наприклад, суб'єктами злочину, передбаченого ст. 276, можуть бути тільки працівники залізничного, водного чи повітряного транспорту, діяльність яких пов'язана: а) з перебуванням на роботі; б) виконанням обов'язків по безпеці руху, експлуатації чи ремонту транспортних засобів, колії, рухомого складу, засобів сигналізації тощо. Це можуть бути машиністи, диспетчери, чергові по станції; капітан порту, його помічник, командири повітряних суден, пілоти, радисти, майстри пунктів технічного огляду та інші особи. У ст. 281 передбачено, що суб'єктами злочину є особи, які не є працівниками повітряного транспорту, у статтях 284, 285 — капітан судна чи особа, яка виконує його обов'язки, у ст. 287 — особа, відповідальна за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів (це можуть бути як працівники державних і громадських підприємств, так і власники, водії індивідуальних транспортних засобів), у ст. 288 — особа, відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання шляхів, вулиць, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, або особа, яка виконує такі роботи.

Аналіз інших складів злочинів показує, що суб'єктами злочинів, передбачених статтями 278, 283, можуть бути як робітники відповідних видів транспорту (причому дії з самовільної зупинки поїзда працівником залізниці утворюють склад злочину, передбачений ст. 276), так і інші особи — громадяни (громадяни України, іноземці, особи



без громадянства), а суб'єктами злочинів, передбачених статтями 277, 279, 280, 289, 290, 292, як правило, можуть бути особи, яким виповнилося 16 років. До суб'єктів транспортних злочинів відносяться також особи, які відповідають за порядок використання повітряного простору — ст. 282 (командири, начальники, техніки безпеки), які керують транспортними засобами — ст. 286 (причому не має значення відношення щодо власності транспорту, наявності права на керування або керування за дорученням чи самовільно угнанним транспортним засобом), які незаконно заволоділи транспортним засобом — ст. 289 (у даному випадку не є суб'єктами цього злочину особи, за якими транспортний засіб, закріплюється по роботі, а також особи, які вважають, що вони мають право на користування транспортним засобом — близькі родичі власника транспорту). Суб'єктами злочину, передбаченого ст. 291, можуть бути велосипедисти, пішоходи, водії маломірних суден, мопедів, гужового транспорту, вершники, погоничі тварин тощо.

Законодавець визначив, що суб'єктами транспортних злочинів можуть бути особи, яким виповнилося 16 років. Але у двох випадках — це пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК) та пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо-, та нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК) — суб'єктами злочину можуть бути осудні особи 14-річного віку у випадках настання аварії потяга чи аварії або пожежі на трубопроводі.

Загальна мета і принципи покарання визначені статтею 50 Кримінального кодексу України, в якій визнається, що покарання є заходом примусу, який застосовується від імені держави і за вироком суду до особи, визнаної винною у вчиненні злочину.

Виходячи з цього, суди при призначенні покарання в кожному випадку обговорюють питання про доцільність застосування чи незастосування до винного того чи іншого виду покарання у межах, передбачених санкцією правової норми, а також застосування до винного додаткової міри покарання — позбавлення права керувати транспортними засобами (ст. 286 КК) або займати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів (ст. 287 КК). Це дає змогу втілювати в практику принципи індивідуалізації покарання, враховувати ступінь суспільної небезпеки, соціальну особливість суб'єкта, його відношення до вчиненого злочину.

У постанові Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини» від 24 грудня 1982 р. № 7 зі змінами, внесеними Постановами Пленуму від 28 березня 1986 р. № 24 та від 4 червня 1993 р. № 3<sup>1</sup> з цього приводу зазначається, що при призначенні покарання слід виходити не тільки з наслідків, що настали, а враховувати характер і моти ви допущених порушень правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів, ставлення винного до цих порушень, його поведінку після вчинення злочину, вину інших осіб, а також інші обставини, що пом'якшують та обтяжують відповідальність.

## Тема 2: АДМІНІСТРАТИВНІ ПРОСТУПКИ НА ТРАНСПОРТІ ТА ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НИХ.

законом визначено, що адміністративним проступком визнається протиправна вина (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на власність, права і обов'язки громадян, на державний або громадський порядок, на встановлений порядок управління і за яку законодавством України передбачено адміністративну відповідальність (ст. 9 КпАП).

Аналіз цього визначення дозволяє виділити загально-правові ознаки, які властиві адміністративному проступку. По-перше, це виключно вчинок, тобто дія (наприклад, куріння в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях — ч. 3 ст. 119 КпАП) чи бездіяльність (невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху — ч. 1 ст. 128<sup>і</sup> КпАП). По-друге, антигромадська спрямованість адміністративного проступку, яка характеризується суспільною шкідливістю. Цю позицію підтверджує ч. 2 ст. 1 КК України, де вказується, що Кримінальний кодекс України визначає, які суспільне небезпечні діяння є злочинними. Тобто слід розуміти, що суспільне небезпечні діяння які не заподіяли і не могли заподіяти істотної шкоди (ч. 2 ст. 11 КК) не належать до злочинів і їх необхідно кваліфікувати як інші правопорушення<sup>1</sup>. По-третє, до ознак адміністративного проступку належить його протиправність, а саме, стосовно транспортного права, заборона транспортно-правовою нормою вчинку як такого, що завдає шкоди чи загрожує небезпекою. По-четверте, важливою ознакою адміністративного проступку є винність, яка виражається як прояв волі і свідомості особи, її психічного ставлення до відповідного вчинку і його наслідків. Діяння має бути вчинено умисно або з необережності. По-п'яте, юридичною ознакою адміністративного проступку є адміністративна карність, тобто протиправне, винне діяння буде визнано адміністративним проступком тільки тоді, коли за його вчинення передбачена адміністративна відповідальність, застосування якої у сфері транспортної діяльності має свої особливості.

Адміністративні проступки на транспорті мають свій, властивий тільки їм юридичний склад, під яким розуміється встановлена законодавством сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак. Наявність цих ознак є обов'язковою, оскільки діяння без таких ознак не є проступком. Пункт 1 ст. 247 КпАП визначає, що провадження в справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю в разі відсутності події і складу адміністративного правопорушення.

В юридичній літературі загально визнаним є те, що структуру складу правопорушень складають: об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона — елементи проступку, які характеризують поведінку людини як взаємозв'язок і взаємозалежність вчинку (діяння) і свідомості, тобто об'єктивного і суб'єктивного.

Характеристика зазначених елементів дає можливість отримати більш повне уявлення про зміст адміністративного проступку, його віднесення до тієї чи іншої сфери регулювання суспільних відносин, їх охорони адміністративно-правовими санкціями. Характеристика кожного з елементів складу адміністративного проступку у сфері транспортної діяльності має на увазі таке.

Об'єкт — це суспільні відносини на транспорті, які врегульовані правовими нормами і охороняються, в даному випадку, адміністративними санкціями. Ознаки об'єкта в багатьох випадках прямо зазначаються у статтях, якими передбачена адміністративна відповідальність за правопорушення на транспорті, що дає можливість класифікувати склади проступків або залежно від виду транспорту, або за змістом суспільних, відносин.

Класифікація проступків залежно від виду транспорту (правопорушення на автомобільному, залізничному, морському, повітряному, річковому транспорті та електротранспорті) дозволяє чіткіше визначити протиправні діяння і обрати оптимальний

захід впливу на правопорушника з урахуванням особливостей експлуатації того чи іншого виду транспорту.

Класифікація проступків за змістом суспільних відносин допомагає структурувати суспільні відносини, визначити їх однорідні групи, виділити родовий об'єкт.

Родовим об'єктом адміністративних проступків на транспорті є суспільні відносини у сфері порушення правил охорони порядку і безпеки руху на транспорті, які утворюються в процесі експлуатації і користування різними видами транспорту. Ці проступки загрожують життю та здоров'ю людей, посягають на порядок і безпеку руху, порядок експлуатації транспорту і управління у сфері дорожнього руху, завдають матеріальну шкоду транспортним засобам, рухомому складу, шляхам сполучення, порушують право власності.

Безпека руху — одна з основних вимог експлуатації транспорту. Частина 1 ст. 16 Закону «Про транспорт» зобов'язує підприємства транспорту забезпечити безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів і охорону навколишнього природного середовища.

Більш повна класифікація об'єктів проступків на транспорті дозволяє виділити видові об'єкти як різновид родового об'єкта, але більш спільні для ряду проступків суспільні відносини. Виходячи з цього всі проступки на транспорті можна класифікувати за ознаками об'єктів як:

1) порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на залізничному, повітряному, морському, річковому транспорті — частини 1, 4, 5 ст. 109; частини 1, 2, 5 ст. 111; ст. 113; частини 1, 2 ст. 114; частини 1, 2, 4, 5 ст. 116; ст. 116<sup>1</sup>; ч. 1 ст. 116<sup>2</sup>; ст. 116<sup>3</sup>; ч. 1 ст. 117; ст. 133 КпАП;

2) порушення водіядами правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів (на автомобільному транспорті) — частини 1, 2, 3 ст. 121, статті 122—123 і 125 КпАП;

3) керування транспортними засобами або суднами особами, що не мають на це права керування — ч. 4 ст. 116; ст. 116<sup>1</sup>; частини 1, 3 ст. 126; ч. 2 ст. 129 КпАП;

4) керування транспортними засобами або суднами, а також допуск до керування ними осіб, які перебувають у стані сп'яніння — статті 129—131 КпАП;

5) керування транспортними засобами або суднами, не за реєстрованими в установленому порядку, з підробленими номерними знаками та експлуатація транспортних засобів зі знищеними або підробленими номерами агрегатів — ч. 1 ст. 116; ч. 2 ст. 116<sup>1</sup>; частини 4, 5 ст. 121; ст. 121<sup>1</sup> КпАП;

6) випуск на лінію технічно несправних транспортних засобів, а також випуск у плавання суден з несправностями, з якими заборонено їх експлуатацію — ч. 1 ст. 116, ч. 2 ст. 116<sup>1</sup>, ст. 128 КпАП;

7) порушення правил утримання споруд для стоянки суден, утримання доріг, норм і стандартів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху, пошкодження магістральних трубопроводів, доріг, залізничних переїздів та інших споруд — статті 118, 124, 128<sup>1</sup>, 138-142 КпАП;

8) порушення правил руху пішоходами та іншими учасниками дорожнього руху — ст. 127 КпАП;

9) порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, повітряному та річковому транспорті — ст. 120 КпАП;

10) порушення правил громадського порядку і громадської безпеки на транспорті — ч. 3 ст. 109; ч. 2 ст. 110; ч. 4 ст. 111; ст. 112; ч. 2 ст. 115; ч. 3 ст. 116; ч. 3 ст. 117; частини 2, 3 ст. 119; статті 122, 122<sup>2</sup>, 124<sup>1</sup>, 133<sup>1</sup>, 133<sup>2</sup>, 141, 185<sup>9</sup> КпАП;

11) порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів та іншого майна — ст. 134; ч. 2 ст. 126; статті 136, 137 КпАП;

12) порушення права власності — ч. 2 ст. 109; ч. 1 ст. 110; ч. 3 ст. 111; ч. 3 ст. 114; ч. 1 ст. 115; ч. 3 ст. 116; ч. 2 ст. 116<sup>2</sup>; ч. 2 ст. 117; ч. 1 ст. 119; статті 132, 134, 135 КпАП.

Аналіз зазначених проступків дає змогу визначити чотири основні видові об'єкти проступків у сфері транспортної діяльності, суспільні відносини яких регулюють:

- порядок охорони і безпеки руху та транспорту;
- порядок реєстрації і безпеки експлуатації транспорту;
- громадський порядок і громадську безпеку на транспорті, порядок управління;
- право власності та майнові відносини на транспорті.

Звичайно, на перший погляд, питання про громадський порядок, громадську безпеку та право власності повинні охоронятися нормами, які містяться у відповідних главах КпАП, але, враховуючи особливості експлуатації різних видів транспорту, комплексний характер транспортної системи як особливої складової суспільного виробництва, саме така побудова складів проступків визнана найбільш корисною і доцільною.

Об'єктивна сторона характеризується зовнішнім проявом посягання на об'єкт, який охороняється адміністративно-правовою санкцією. Вона включає в себе такі ознаки, як:

- протиправне діяння — дія чи бездіяльність;
- шкідливі наслідки діяння;
- причинний зв'язок між протиправним діянням і шкідливими наслідками, які наступили;
- місце, час, умови та засоби вчинення правопорушення.

Протиправне діяння є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони адміністративного проступку. Забороняючи ті чи інші діяння, законодавець у першу чергу описує їх зовнішні прояви (самовільний проїзд, пошкодження залізничної колії, порушення водіями правил руху, порушення правил випуску на лінію транспортних засобів і т. ін.), що характеризує саме діяння як протиправне, громадське шкідливе.

Залежно від наявності шкідливих наслідків адміністративних проступків у сфері транспортної діяльності виділяють:

а) адміністративні проступки з матеріальним складом — наприклад, порушення внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, морських і річкових суден, автобусів, маршрутних таксі, тролейбусів або трамваїв, залізничної колії, аеродромного устаткування і т. ін. — коли передбачаються шкідливі наслідки у вигляді заподіяння певної матеріальної шкоди;

б) адміністративні проступки з формальним складом — наприклад, випуск судна в плавання без документів, проведення без належного дозволу водолазних робіт, керування водіями транспортними засобами з технічними несправностями і т. ін. — коли не передбачається настання шкідливих наслідків у вигляді певних матеріальних збитків.

Більшість транспортних проступків утворюють формальні склади, і при кваліфікації про притягнення до адміністративної відповідальності достатньо установлення факту самої дії про порушення правил, норм і стандартів щодо безпеки руху та експлуатації транспорту і необов'язково установлення причинного зв'язку щодо настання або можливе настання шкідливих наслідків. Наприклад, керування транспортними засобами особами у стані сп'яніння (ст. 130 КпАП) не потребує настання будь-яких матеріальних наслідків, а достатньо самого стану сп'яніння як підстави для притягнення до відповідальності.

При кваліфікації транспортних проступків з матеріальним складом необхідно встановлювати причинний зв'язок між протиправним діянням і настанням шкідливих наслідків. Наприклад, пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку (ч. 3 ст. 114 КпАП) потребує реального з'ясування питань щодо особи правопорушника, характеру протиправних дій, їх зв'язок з настанням матеріальної шкоди, розмір заподіяної шкоди тощо.

Розмір матеріальних наслідків може служити критерієм для кваліфікації протиправного діяння як адміністративного проступку або як злочину. Наприклад, руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації, а також інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо вони завдали великої

матеріальної шкоди (ч. 2 ст. 277 КК), кваліфікуються як злочин; якщо такої шкоди не настало (ч. 2 ст. 109, ч. 1 ст. ПО, ч. 3 ст. 111, ч. 1 ст. 115, ч. 2 ст. 116<sup>2</sup> КпАП та інші) — як адміністративний проступок.

Проте на відміну від кримінального злочину, де до обов'язкових ознак об'єктивної сторони включають шкідливі наслідки і причинний зв'язок, склади адміністративних проступків у своїй більшості конструюються законодавцем як формальні, вчинення яких не спричиняє будь-яких матеріальних наслідків, «а тому й самі наслідки, і причинний зв'язок не можуть розглядатися як обов'язкові ознаки складу адміністративного правопорушення».

Інші ознаки об'єктивної сторони — місце, час, умови та засоби вчинення проступку встановлюються законодавством виходячи з реально існуючих явищ світу і врахуванням особливостей транспортної діяльності.

Значну увагу законодавець приділяє місцю вчинення проступку, де йдеться про визначення відповідної території, на якій діють особливі правила поведінки: самовільний проїзд у вантажних поїздах (ч. 1 ст. 109 КпАП); розміщення в районі аеропорту будь-яких знаків і пристроїв (ч. 1 ст. 111 КпАП); прохід або проїзд без належного дозволу по території аеропортів (ч. 4 ст. 111 КпАП); куріння у невстановлених місцях (ч. 3 ст. 110, ч. 2 ст. 115, ч. 3 ст. 117, ч. 3 ст. 119 КпАП); у портових водах (ст. 114 КпАП); стоянка суден у плесі, на рейдах і портах (ч. 2 ч. 116 КпАП); викидання сміття та інших предметів з вікон і дверей вагонів поїздів, автобусів, тролейбусів, трамваїв (ч. 3 ст. 109, ч. 3 ст. 116<sup>2</sup>, ч. 2 ст. 119 КпАП); місце дорожньої пригоди (ст. 122<sup>2</sup> КпАП) тощо.

Важливою ознакою дії є момент її вчинення, тому у складі проступку досить часто є уточнення про час його вчинення, посадка і висадка під час руху поїзда (ч. 1 ст. 109 КпАП); під час посадки на судно, в пункті слідування і під час висадки з суден (ч. 1 ст. 114, ч. 1 ст. 117 КпАП); недодержання правил подачі сигналів пщ час водолазних робіт (ч. 1 ст. 11 б<sup>2</sup> КпАП) і т. ін.

Нерідко у складі проступку присутні такі ознаки, як:

- умови вчинення правопорушення — порушення особливих умов і правил, зазначених у ліцензії на здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів (ст. 133<sup>2</sup> КпАП);
- способи вчинення — перевищення водіями транспортних засобів і суден швидкості руху (ст. 122, ч. 3 ст. 116 КпАП); самовільне використання з корисливою метою транспортних засобів (ст. 132 КпАП);
- засоби вчинення — порушення правил дорожнього руху особами, що керують транспортними засобами, обладнаними двигуном з робочим об'ємом до 50 см<sup>3</sup>, велосипедами, а та кож водіями та іншими особами (ч. 2 ст. 127 КпАП);
- стан правопорушника — керування транспортними засобами у стані сп'яніння (статті 129, 130 КпАП);
- вид транспорту — безквитковий проїзд (ст. 135 КпАП) у поїздах, в міському транспорті, автобусі, на судах; вчинення правопорушень на залізничному (статті 109—110 КпАП), повітряному (статті 111—113 КпАП), морському (статті ІНІЙ КпАП), річковому (статті 116—118 КпАП), автомобільному транспорті та електротранспорті (ст. 119 КпАП) тощо.

Однією з ознак об'єктивної сторони є ознака участі у відносинах з правопорушником представників органів держави: наприклад, невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира судна (ч. 1 ст. 112 КпАП); невиконання водіями вимог працівника міліції про зупинку транспортного засобу (ст. 122<sup>2</sup> КпАП); перешко-дження проведенню працівником міліції огляду транспортних засобів (ст. 122<sup>3</sup> КпАП); неподання транспортних засобів працівникам міліції та медичним працівникам (ст. 124<sup>1</sup> КпАП); порушення посадовими особами визначеного порядку погодження з державною автоінспекцією маршрутів руху, обладнання шляхів і т. ін. (ч. 2 ст. 140 КпАП); злісна непокора законному розпорядженню або вимозі працівника транспорту, який здійснює контроль за перевезенням пасажирів (ст. 185<sup>9</sup> КпАП), а також

невиконання вимог посадових осіб органів морського та річкового транспорту (ст. 188<sup>15</sup> КпАП).

У цілому ряді випадків законодавець використовує повторне протягом року вчинення правопорушення, настання шкідливих наслідків та розмір шкоди як критерії, з допомогою яких розмежовуються прості і кваліфіковані склади проступків.

До кваліфікованих складів відносять: повторне протягом року керування транспортними засобами, не зареєстрованими у встановленому порядку, з підробленим номером, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу, а так само з умисно прихованим номерним знаком (ч. 5 ст. 121 КпАП); повторне протягом року керування

транспортними засобами у стані сп'яніння (ч. 2 ст. 130 КпАП); повторне протягом року порушення правил охорони магістральних трубопроводів (ч. 2 ст. 138 КпАП); створення аварійної обстановки (ч. 4 ст. 122, ч. 2 ст. 122<sup>1</sup> КпАП); створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна (ч. 3 ст. 123, ст. 124, ч. 4 ст. 127, ч. 2 ст. 128<sup>1</sup>, ч. 2 ст. 139, ч. 4 ст. 140 КпАП).

Реєстрація, перереєстрація транспортних засобів і причепів до них здійснюється в Державтоінспекції незалежно від їхнього технічного стану протягом 10 діб з моменту придбання або митного оформлення, або переобладнання чи ремонт<sup>1</sup>-ту, якщо необхідно внести зміни до реєстраційних документів. Інші механічні транспортні засоби (машини військових частин, технологічні транспортні засоби, трамваї, тролейбуси, гоночні, спортивні машини, трактори, самохідні машини, сільськогосподарська техніка) підлягають відомчій реєстрації (ст. 34 Закону України «Про дорожній рух»).

Порядок державної реєстрації та обліку, контролю за відповідністю номерних знаків і номерів агрегатів установлюється Правилами державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів і мотоколясок, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1338 (пункти 3, 7, 14, 15, 20, 21 та інші), а також Правилами дорожнього руху, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (пункти 30.1, 30.2, 31.3 та інші).

Під створенням аварійної обстановки слід розуміти такі порушення правил безпеки руху (перевищення швидкості, порушення правил обгону, недодержання вимог дорожніх знаків чи розмітки шляхів проїзної частини шляхів, групове — «рокери» — пересування на мотоциклах, непокоря пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, порушення дорожнього руху особами в стані сп'яніння, невиконання норм і стандартів при виготовленні транспортних засобів, запасних частин до них, пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, забруднення шляхового покриття тощо), які примусили учасників дорожнього руху різко зміни ти швидкість, напрямок руху, вимоги інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян.

Під керуванням транспортними засобами особами, які не мають права керування, слід розуміти керування транспортними засобами будь-якою особою, в тому числі і водіями, які не пред'явили для перевірки відповідних документів (посвідчення). У даному випадку не мають значення відношення особи, яка керує, до транспортного засобу, тобто чи є вона власником або орендарем транспортного засобу, керує ним за дорученням, наказом, розпорядженням керівника підприємства, організації, закладу чи самовільно угнала його, є вона працівником транспорту чи ні. Не мають значення і обставини, пов'язані з відсутністю в особи посвідчення на право керування транспортним засобом (крадіжка, втрата, приведення в непридатність, пожежа) або позбавлення її такого права в адміністративному чи судовому порядку.

Основні положення щодо допуску до керування транспортними засобами регламентуються ст. 15 Закону України «Про дорожній рух»<sup>1</sup> та Положенням про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 р. № 340. Цими

актами встановлюється, що кожний громадянин, який досяг встановленого віку та не має медичних протипоказань, може отримати право на керування транспортними засобами. Для керування:

- мототранспортними засобами і мотоколясками встановлюється 16-річний вік;
- автомобілями всіх видів і категорій (за винятком автобусів і вантажних автомобілів, обладнаних для перевезення понад вісім пасажирів), трамваями і тролейбусами — 18-річний вік;
- автобусами і вантажними автомобілями, обладнаними для перевезення понад вісім пасажирів — 19-річний вік.

Під керуванням транспортними засобами або суднами особами у стані сп'яніння слід розуміти не тільки алкогольне сп'яніння, при цьому кількість випитого спиртного не має значення, а й наркотичне чи інше сп'яніння, факт якого засвідчується відповідно до Інструкції про порядок направлення громадян для огляду на стан сп'яніння в заклади охорони

здоров'я та проведення огляду з використанням технічних засобів, затвердженої наказом МВС України, МОЗ України, МЮ України від 24 лютого 1995 р. № 114/38/15-36-18. Для настання відповідальності не має значення як довго керував винний транспортним засобом. Проступок вважається закінченим з моменту, коли особа в стані сп'яніння привела в рух транспортний засіб.

Суб'єкт адміністративного проступку на транспорті характеризується окремими ознаками, за якими особа визнається як той, хто вчинив проступок. До ознак відносяться: осудність особи, її вік та виконання визначених законом протиправних діянь. Зазначені ознаки можна поділити на дві групи: загальні та спеціальні. Відповідно до цього і суб'єктів прийнято поділяти на загальні та спеціальні.

Загальні ознаки властиві будь-якому суб'єкту, будь-якій особі, що піддається адміністративному стягненню. До загальних ознак належить вік і осудність.

Вік, після досягнення якого настає адміністративна відповідальність, встановлюється ст. 12 КпАП — з 16 років. Це загальне положення стосується і адміністративних проступків на транспорті. Отже, загальним суб'єктом транспортних проступків буде особа 16-річного віку, звичайно осудна (делік-тоздатна).

Осудність — це здатність особи усвідомлювати свої дії, керувати ними і нести за них відповідальність<sup>1</sup>.

Спеціальними ознаками визнаються такі, які вказують на особливості правового становища суб'єктів і дозволяють диференціювати відповідальність різних категорій осіб і впливають на кваліфікацію правопорушення<sup>2</sup>.

Наявність у конкретних складах правопорушень додаткових, специфічних характеристик суб'єкта відокремлює його від загального суб'єкта. Такі суб'єкти називаються спеціальними. Стосовно правопорушень на транспорті до них можна віднести, наприклад, посадових осіб; командира повітряного судна; капітанів суден; судноводіїв; водіїв; осіб, які не мають права керування; пішоходів; водіїв велосипедів; водіїв-осіб, які перебувають у стані сп'яніння; землекористувачів тощо.

Природно, що правопорушення на транспорті здійснюють крім загальних і спеціальних суб'єктів ще й інші особи, правовий статус яких визначається законом й іншими нормативними актами, але характеристики цих осіб як суб'єктів не входять до складу правопорушень. Це особливі суб'єкти, до них належать: неповнолітні; військовослужбовці і призвані на збори військовозобов'язані; рядовий і начальницький склад органів внутрішніх справ; депутати; інваліди. Наявність особливих ознак не впливає на кваліфікацію проступку, але останні можуть впливати на вид і розмір стягнення та порядок притягнення до відповідальності. Так, у разі вчинення транспортних проступків неповнолітніми від 16 до 18 років (статті 121—127, частини 1, 2 ст. 130 КпАП), вони підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах. Але з урахуванням характеру вчиненого правопорушення та особи правопорушника до них можуть бути застосовані: 1) зобов'язання публічно або в іншій формі просити вибачення у потерпілого;

2) застереження; 3) догана або сувора догана; 4) передача неповнолітнього під нагляд батькам або особам, які їх замінюють (ст. 24<sup>1</sup> КпАП). За вчинення інших транспортних проступків до них застосовуються тільки зазначені вище заходи впливу. Отже, як бачимо, до неповнолітніх адміністративні стягнення за транспортні проступки майже не застосовуються, хоча життєва дійсність потребує більш суворого реагування з боку держави.

Законодавцем не досить повно (чітко) виписана адміністративна відповідальність військовослужбовців і призваних на збори військовозобов'язаних, осіб рядового і начальницького складів органів внутрішніх справ за проступки у сфері транспортної діяльності. Статтею 15 КпАП передбачено, що вони несуть адміністративну відповідальність на загальних підставах за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, в інших випадках несуть відповідальність за дисциплінарними статутами.

Якщо дотримуватися букви закону, то зазначені особи можуть притягатися до адміністративної відповідальності на загальних підставах тільки за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, тобто за статтями 121—130, 140 КпАП, у всіх інших випадках правопорушення на транспорті - за дисциплінарним статутами.

Такі суттєві проступки, як порушення правил безпеки руху на залізничному, повітряному, морському, річковому транспорті та маломірних суднах, порушення правил пожежної безпеки на цих видах транспорту (частини 1, 2 ст. 109, частини 1, 3, 5 ст. 111, ст. 113, частини 2, 3 ст. 114, статті 116, 116<sup>1</sup>, 116<sup>2</sup>, 120 КпАП), самовільне використання з корисливою метою транспортних засобів (ст. 132 КпАП), порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів (ст. 133 КпАП), порушення Правил охорони магістральних трубопроводів (ст. 138 КпАП) залишилися поза увагою законодавця щодо адміністративної відповідальності на загальних підставах осіб, зазначених у ст. 15 КпАП. У зазначених випадках ці особи несуть відповідальність за дисциплінарними статутами, що, звичайно, має значні відмінності від адміністративної відповідальності та різні юридичні наслідки.

Суб'єктивна сторона адміністративних проступків на транспорті описує психічне ставлення суб'єкта до скоєного ним діяння і його наслідків. Ознаками суб'єктивної сторони є: вина, мотив та мета.

Вина — це усвідомлення (передбачення) особою недопустимості протиправної поведінки і можливості настання пов'язаних з поведінкою результатів. У деяких випадках це нехтування інтересів суспільства і конкретних громадян, негативне психічне ставлення до них. При кваліфікації проступків суд або орган, який розглядає справу про адміністративний проступок, повинен з'ясувати ставлення винної особи до наслідків порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, враховувати характер і мотиви допущених порушень, особу винного й інші обставини, що пом'якшують або обтяжують відповідальність.

Вина є основною, обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони, вона охоплює дві можливі форми свідомості — намір і необережність, тобто умисна вина і необережна вина.

Правопорушення визнається вчиненим умисно, коли особа, яка його вчинила, усвідомлювала протиправний характер своєї дії чи бездіяльності, передбачала її шкідливі наслідки і бажала їх або свідомо допускала настання цих наслідків.

Кількість проступків, що здійснюються на транспорті тільки умисно, досить значна (наприклад, статті 109—119, частини 4, 5 ст. 121, статті 121<sup>1</sup>-122<sup>3</sup>, 130-132, 133-138 КпАП та інші), але намір прямо названий як ознака складу проступку лише в ч. 3 ст. 116, частини 4, 5 ст. 121 КпАП.

Правопорушення визнається вчиненим з необережності, коли особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити. На відміну від умисної вини, вина з необережності пов'язується з психічним ставленням винної особи не до



усвідомлення протиправної поведінки, а з психічним ставленням до настання шкідливих наслідків. З необережності на транспорті теж вчинюється значна кількість проступків (наприклад, ч. 2 ст. 116, ст. 120, частини 1, 2, 3 ст. 121, статті 123—129, 133, 139—142 КпАП), які характеризуються в основному як відсутність належної уваги, обачності, легковажною самовпевненістю.

Мотив та мета — це факультативні ознаки суб'єктивної сторони. Мета як уявне бачення наслідків у результаті вчинення проступку. Хоча у складі транспортних проступків тільки в одному випадку (ст. 132) вказана мета як конструктивна ознака і підлягає встановленню, але мотив і мета майже завжди присутні там, де є намір і обов'язково постає питання про їх установа, оскільки в ряді випадків вони мають юридичне значення.

Про вчинення адміністративного проступку на транспорті складається протокол уповноваженим на те посадовою особою або представником громадської організації чи органу громадської самодіяльності.

Протокол не складається у випадках, коли відповідно до закону штраф накладається і стягується, а попередження оформляється на місці вчинення проступку.

До таких випадків відносять проступки, передбачені ч. 1 ст. 109, статтями 110, 115, частинами 1, 3 і 5 ст. 116, ч. 3 ст. 11 б<sup>2</sup>, частинами 1, 3 ст. 117 (при накладенні адміністративного стягнення у вигляді попередження на місці вчинення правопорушення), статтями 118, 119, частинами 3, 4 і 5 ст. 133<sup>1</sup>, статтями 134, 135 КпАП, якщо особа не оспорує допущене порушення і адміністративне стягнення.

Зазначені випадки не є виключними, можуть бути й інші, передбачені законом випадки. Але якщо порушник оспорує стягнення, що на нього накладається, то обов'язково складається протокол про адміністративний проступок.

Складати протоколи про адміністративні проступки мають право посадові особи органів, до компетенції яких законом віднесено розгляд справ про ці адміністративні проступки. Проте є ціла низка адміністративних проступків, які підвідомчі адміністративним комісіям державних адміністрацій, виконавчим органам сільських, селищних Рад та місцевим (районним) судам. Звичайно, що ані адміністративні комісії, ані суди складати протоколи не можуть. У такому разі законодавець значно розширює, але строго регламентує коло осіб, яким надається право складати протоколи про адміністративні проступки (ст. 255 КпАП).

Складати протоколи про адміністративні проступки на транспорті мають право уповноважені на те особи таких органів: внутрішніх справ; державного пожежного нагляду; залізничного транспорту; морського та річкового транспорту; повітряного транспорту; автомобільного транспорту та електротранспорту. Це посадові особи внутрішніх справ на транспорті, працівники ДАІ, державні інспектори, головні державні інспектори пожежної охорони, начальники станцій, портів, вокзалів, контролери-ревізори, капітани морських портів, суден, начальники Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства, його заступники, керівники спеціально уповноваженого органу виконавчої влади у галузі цивільної авіації, інші посадові особи, перелік яких дається у статтях 222, 223—229 КпАП. Крім того, відповідно до ст. 255 КпАП, протоколи про адміністративні проступки мають право складати: власники підприємств, установ, організацій або уповноважений ними орган про самовільне використання транспортних засобів (ст. 132 КпАП); член громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону (статті 121—128, частини 1, 2 ст. 129, частини 1, 2 ст. 130, статті 139, 140 КпАП); позаштатний інспектор Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства (ст. 116, ч. 2 ст. 116<sup>1</sup>, ч. 3 ст. 116<sup>2</sup>, ч. 1 ст. 117, ст. 118, ч. 3 ст. 129, частини 3, 4 ст. 130, ст. 131 КпАП); посадові особи військової інспекції безпеки дорожнього руху про правопорушення, вчинені військовослужбовцями і військовозобов'язаними, призваними на збори, — ч. 4 ст. 122, статті 122<sup>1</sup>, 122<sup>2</sup>, ч. 3 ст. 123, ст. 124, частини 1, 2 ст. 130, ч. 1 ст. 132 КпАП, а також про всі порушення правил дорожнього руху, вчинені

особами, які керують транспортними засобами Збройних Сил України та інших військових формувань.

Правом розглядати справи про адміністративні проступки у сфері транспортної діяльності і накладати адміністративні стягнення наділені: адміністративні комісії при виконавчих органах місцевих рад (ст. 218 КпАП); місцеві (районні) суди (ст. 221 КпАП); органи внутрішніх справ (ст. 222 КпАП); органи державного пожежного нагляду (ст. 223 КпАП); органи залізничного транспорту (ст. 224 КпАП); органи морського та річкового транспорту (ст. 225 КпАП); органи повітряного транспорту (ст. 228 КпАП); органи автомобільного транспорту та електротранспорту (ст. 229 КпАП); Військова інспекція безпеки дорожнього руху Міністерства оборони України (ст. 235<sup>1</sup> КпАП).

Компетенція, повноваження зазначених органів строго регламентована, обсяг адміністративно-юрисдикційних повноважень значною мірою залежить від посади, що обіймає особа, рівня органу в ієрархічній структурі їх побудови. Наприклад, розмір штрафу, що накладається начальниками лінійних пунктів міліції, не може перевищувати чотирьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; головний державний інспектор з пожежного нагляду центральних органів має право накладати штраф на посадових осіб до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а головний державний інспектор місцевих органів — на посадових осіб до восьми неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. За таким же принципом у статті 225 КпАП визначена компетенція посадових осіб щодо розгляду адміністративних проступків на транспорті за їх складом. Аналогічно вирішується це питання і в органах повітряного транспорту (ст. 228 КпАП).

За вчинення адміністративних проступків на транспорті застосовують такі стягнення, як попередження, штраф, сплатне вилучення транспортного засобу, позбавлення права керування транспортними засобами.

Найбільш поширене адміністративне стягнення — це штраф. Понад двадцять складів проступків передбачають таке стягнення, як попередження, у чотирнадцяти випадках передбачено таке стягнення, як позбавлення права керування транспортними засобами і лише у двох випадках передбачено сплатне вилучення транспортного засобу (ч. 5 ст. 121, ч. 2 ст. 130 КпАП).

Адміністративні санкції мають широкий діапазон альтернативних стягнень. Це дає змогу правозастосовному органу (посадовій особі), що розглядає адміністративні правопорушення, більш об'єктивно визначитися із застосуванням того чи іншого стягнення з урахуванням особи правопорушника, його майнового стану, поведінки після вчинення проступку, характеру проступку тощо.

Адміністративне стягнення, як зазначено у ст. 23 КпАП, є мірою відповідальності, але застосування адміністративної відповідальності у сфері транспортної діяльності характеризується особливостями її юридичної природи, специфікою багатоманітності суспільних відносин на транспорті, встановленням адміністративно-правових санкцій за порушення норм не тільки у сфері виконавчо-розпорядчої діяльності, а й норм суто транспортного та інших галузей права.

Це зумовлено тим, що:

- по-перше, диспозиції багатьох правових норм, якими передбачена адміністративна відповідальність, як і в кримінальному праві, є бланкетними. Тому при застосуванні заходів адміністративного стягнення необхідно звертатися до інших нормативних актів, окремих технічних норм, які встановлюють правила охорони, порядку і безпеки руху транспортних засобів (наприклад, Правила технічної експлуатації залізниць України)<sup>1</sup>, Правила користування транспортними засобами, поведінки і безпеки громадян на транспорті, утримання земельних ділянок, прилеглих до шляхів сполучень тощо;
- по-друге, транспорт є джерелом підвищеної небезпек» (ч. 3 ст. 6 Закону «Про транспорт») і тому поряд з притягненням винних осіб до адміністративної відповідальності застосовуються заходи адміністративного впливу (заборона випуску транспортних засобів, припинення діяльності, відсторонення від керування транспортними засобами та інші міри адміністративного попередження /та припинення/);

- по-третє, багатоманітність органів і посадових осіб, які складають протоколи та розглядають справи про адміністративні проступки на транспорті, забезпечує кваліфікований розгляд справи з точки зору відповідності чи невідповідності дій порушника чинним нормативним актам;
- по-четверте, справи про окремі адміністративні проступки на транспорті на відміну від інших проступків можуть розглядатися не тільки за місцем вчинення правопорушення, а й за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання порушника, що не пов'язує правозастосовчий орган та правопорушника у просторі;
- по-п'яте, адміністративна відповідальність, на відміну від кримінальної чи цивільно-правової, встановлюється за протиправну, винну дію, яка не пов'язана з настанням шкідливих наслідків.

Зазначені особливості відокремлюють адміністративну відповідальність від інших видів юридичної відповідальності, надають їй гнучкого, оперативного і своєчасного реагування на негативні, протиправні прояви з боку порушників, вона стає актуальною і важливою, насамперед, у разі запобігання злочинам, виховання населення в дусі поваги до законів і норм права.

### Тема 3: ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПОРУШЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ.

Специфічні ознаки правових відносин у сфері транспортної діяльності, їх складний характер та особливості зобов'язань суб'єктів перевезень накладають відбиток і на умови їх відповідальності. Основні положення та умови відповідальності підприємств транспорту встановлюються ст. 13 Закону України «Про транспорт», в якій зазначається, що за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів і багажу відповідальність підприємств транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами. За шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажира під час користування транспортом як джерелом підвищеної небезпеки, підприємства транспорту несуть відповідальність у порядку, встановленому чинним законодавством України, тобто на загальних умовах. За втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу та багажу у розмірі фактичної шкоди, якщо перевізник не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з його вини.

Ці положення в повному обсязі кореспондують з вимогами, умовами і підставами цивільно-правової відповідальності, передбаченої кодексами, статутами, іншими нормативними актами окремих видів транспорту, а в деяких випадках знайшли свій подальший розвиток (наприклад, Закон України «Про автомобільний транспорт» — ст. 68, Статут залізниць України — статті 111, 113 та інші щодо презуміровання (припущення вини перевізника).

Аналіз норм цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань дозволяє виділити таке:

1. Цивільно-правова відповідальність є негативним для порушника (боржника) наслідком і полягає у застосуванні до нього в інтересах іншої особи (кредитора) встановлених законом або договором санкцій майнового характеру — відшкодування збитків, виплату неустойки (штрафу, пені). Підставою такої відповідальності є наявність відповідних норм права та складу правопорушення. Вона настає, якщо є: а) протиправна поведінка особи; б) шкідливий результат (шкода); в) причинний зв'язок між протиправною поведінкою і настанням шкоди та г) вина особи, яка заподіяла шкоду.

Проте однією з особливостей цивільно-правової відповідальності, взагалі, і у сфері транспортної діяльності, зокрема, є те, що вона може наставати і без вини, досить довести, що поведінка боржника була протиправною, а вина припускається. Наприклад, ст. 113 Статуту залізниць України передбачає відповідальність залізниць за незбереження вантажу, багажу, вантажобагажу, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин. Тобто вина припускається, а її відсутність треба довести. Аналогічні норми містяться в Законі України «Про автомобільний транспорт» — ст. 68, Повітряному кодексі України — ст. 92 та інших нормативних актах.

Відповідальність без вини може наставати і у випадках, якщо це передбачено законом або договором. Це стосується в основному виконання сторонами своїх планових зобов'язань (ст. 106 Статуту залізниць України, ст. 128 Статуту автомобільного транспорту). Вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень не за принципом «відсутності вини», а на умовах наявності певних обставин, перелік яких є вичерпним (статті 107, 108, 111 Статуту залізниць України, ст. 132 Статуту автомобільного транспорту, ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства України).

Усі інші факти, не зазначені у переліку, якщо вони настануть по незалежним від транспорту обставинам, не звільняють від відповідальності за невиконання плану перевезень. Звичайно, відповідальність «без вини» не у всіх випадках стимулює виконувати свої обов'язки, але при наявності відповідних об'єктивних умов і особливостей

правовідносин, вона може виконувати таку роль. Це підкреслює, що транспортним правовідносинам притаманні і свої специфічні принципи відповідальності, хоча й цивільно-правової.

2. Цивільно-правова відповідальність у сфері транспортних правовідносин носить компенсаційний характер, оскільки її метою є відновлення порушених майнових прав учасників правовідносин, а тому розмір відшкодування не може перевищувати розміру завданих збитків (ст. 114 Статуту залізниць України, ст. 179 КТМ, ст. 93 Повітряного кодексу України, ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт»), однак ця відповідальність залишається обмеженою, бо неодержані доходи не відшкодовуються. Таке положення, на нашу думку, пояснюється тим, що транспортна сфера по великому рахунку не є прибутковою виробничою сферою, в той час як продовження процесу виробництва товарів має велике значення у розвитку економіки, забезпеченні обороноздатності держави, і тому законодавець вважає за доцільне (за достатнє) для транспортної сфери обмеженої цивільно-правової відповідальності.

Отже, встановлено особливий режим відповідальності за невиконання зобов'язань по перевезенню і загальні правила цивільно-правової відповідальності застосовуються до перевезень у випадках, коли інше не впливає із нормативних актів, які регламентують перевезення пасажирів, вантажів і багажу.

У разі невиконання сторонами зобов'язань, які впливають безпосередньо з договору або прийнятої до виконання заявки на позапланове перевезення вантажу, або із затвердженого плану перевезень майновий характер відповідальності виступає як каральний (див., наприклад, ст. 106 Статуту залізниць України), як засіб спонукання добровільно виконати свій обов'язок. Як зауважує В. В. Луць, засоби спонукання, оперативного впливу «не відновлюють початкового майнового стану потерпілої сторони, а спрямовані на запобігання конкретним порушенням у майбутньому, виконують забезпечувальну функцію, мають запобіжний характер і можуть застосовуватись в оперативному порядку односторонньо уповноваженою стороною без звернення до юрисдикційного органу.

3. Однією з особливостей цивільно-правової відповідальності у сфері транспортної діяльності є те, що умови відповідальності перевозочного процесу неоднакові. Перевізник у всіх випадках, крім шкоди, заподіяної внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів, несе відповідальність за пра вилами транспортного законодавства. Вантажовідправник перед перевізником несе відповідальність за нормами транспортного законодавства, а перед вантажоодержувачем — за нормами цивільного законодавства. Зазначене породжує і особливий порядок розгляду майнових спорів на транспорті.

4. І остання особливість цивільно-правової відповідальності полягає в тому, що транспортним відносинам притаманний особливий, відмінний від усталеного для вирішення інших господарських спорів, претензійний порядок здійснення задоволення вимог. Наприклад, претензії до залізниць або автотранспортних підприємств можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів — протягом 45 діб (ст. 134 Статуту залізниць України, ст. 165 Статуту автомобільного транспорту), а до вимог, що виникають з договору морського перевезення вантажу, застосовується річний строк (ст. 388 КТМ), до вимог, що виникають з договорів перевезення пасажирів і багажу, фрахтування суден без екіпажів ін., застосовується дворічний строк позовної давності (ст. 389 КТМ).

Таким чином, зазначені особливості цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань якоюсь мірою відокремлюють її від загальної цивільно-правової відповідальності. Це сталося внаслідок нашарування на загальні цивільно-правові норми суто галузевих норм, які враховують специфіку діяльності транспорту, його розвиток, можливість покриття збитків, заподіяних клієнтам та його соціальну цінність у сфері економіки. Наявність спеціальних правових норм (нашарування) притаманне всім комплексним галузям права.

Вказані особливості відповідальності проявляються в конкретних порушеннях учасниками транспортних відносин своїх обов'язків, які впливають в основному з плану та договору перевезень. У цьому зв'язку цивільно-правову відповідальність на транспорті бажано розглядати за цими двома ознаками.

### **1. Відповідальність за невиконання плану перевезень.**

Але спочатку про договір. У цивільному праві, за договором перевезення вантажу, транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. На аналогічних умовах здійснюється і перевезення пасажирів.

В юридичній літературі ці умови прийнято класифікувати як реальні, сплатні, двосторонні, консенсуальні договори перевезення вантажів, вантажобагажів, багажів, пасажирів. Виключення складає договір перевезення пасажирів у міському транспорті, де сама діяльність міського транспорту виступає як оферта (пропозиція), звернена до всіх громадян, а акцепт (згода) пасажирів виражається в його діях — пасажир увійшов в автобус, трамвай, метро і т. ін.

Сторонами договору виступають перевізник і відправник (пасажир).

Перевізниками вважаються транспортні організації, які наділені статусом юридичної особи і які мають право укладати договори перевезення безпосередньо або через свої підрозділи. До таких осіб відносяться: залізниці, річкові та морські пароплавства, а в деяких випадках і фізичні особи, які мають право експлуатанта авіаційної техніки (ст. 59 Повітряного кодексу України), а також суб'єкти підприємницької діяльності, які відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надають послуги за договором перевезення пасажирів автомобільним транспортним засобом загального користування, або при перевезенні вантажу згідно з договором перевезення вантажу автомобільним транспортом, що використовуються ними на законних підставах (статті 40, 59 Закону «Про автомобільний транспорт»).

Під автомобільним транспортним засобом загального користування для перевезення пасажирів слід розуміти автомобіль з кількістю місць для сидіння більше дев'яти, з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки.

Відправниками вантажів можуть бути як організації (юридичні особи), так і громадяни, яким вантаж належить на підставах, передбачених законом чи договором. Крім перевізника і відправника, учасником перевезення є також вантажоодержувач, який перебуває у договірних відносинах з вантажовідправником і внаслідок цих відносин зобов'язаний прийняти вантаж у пункті призначення. Але цей обов'язок, а також право пред'явлення претензії до перевізника закріплені у транспортних статутах (кодексах), інших нормативних актах (ст. 130 Статуту залізниць України, ст. 379 Кодексу торговельного мореплавства України).

Перевезення вантажу оформляється спеціальними документами, які є письмовою формою договору і які супроводжують вантаж від прийому вантажу до перевезення і до видачі його вантажоодержувачу.

Таким документом при перевезенні вантажів залізничним транспортом є — накладна, автомобільним — товарно-транспортна накладна, морським — коносамент, річковим — накладна, авіаційним — чартер. Перевезення вантажу на всіх видах транспорту оформляється багажною квитанцією, а пасажирів — квитком.

У разі потреби здійснювати систематичні перевезення підприємства повітряного, морського, залізничного, автомобільного та річкового транспорту України, з урахуванням обсягів перевезень, з кожним з відправників можуть укладати спеціальні, місячні, річні, довгострокові (довготермінові) або навігаційні договори, спрямовані на організацію майбутніх перевезень вантажів. Наприклад, пунктом 3.5 Правил перевезень вантажів

автомобільним транспортом в Україні регламентується, що у Договорі встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень, умови перевезень (режим робіт по видачі та прийманню вантажу, забезпечення схоронності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт і т. ін.), вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо.

На основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезень вантажів і замовлень відправників здійснюється річне з розподілом по кварталах і місяцях (на автомобільному транспорті), місячне з розподілом по декадах (на залізничному транспорті) планування перевезень вантажів (див., наприклад, Статут залізниць України, ст. 18), за невиконання або неналежне виконання якого передбачена цивільно-правова відповідальність.

З плану перевезень або прийнятого до виконання замовлення перевезення вантажу виникає зобов'язання, за яким відправник повинен пред'явити вантаж до перевезення, а перевізник — подати перевізні засоби та прийняти вантаж. Отже, порушення, яке характеризується невиконанням плану перевезень полягає в: неподанні перевізних засобів; непред'явленні до перевезення вантажу; невикористанні або відмові вантажовідправника від поданих перевізником засобів. До невиконання плану перевезень відноситься також невиконання зобов'язань по надплановим або позаплановим перевезенням за заявками вантажовідправників, прийнятими перевізником, а також надолуження невиконання плану попереднього місяця.

Умови застосування санкцій на всіх видах транспорту за невиконання плану перевезень майже збігаються.

За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень і за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від

вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

- за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;
- за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), — за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами);
- за незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони крім штрафу за невиконання плану перевезень штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами;
- за невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером) — Статут залізниць України, ст. 106.

Подані залізницею вагони і контейнери вважаються невикористаними, якщо вони належним чином не завантажені і не пред'явлені до здачі залізниці на 18 годину звітної доби за відсутності або непридатності до завантаження відповідного вантажу. Оскільки необхідною умовою виконання плану перевезень є наявність у відправника вантажу, то доведення факту його відсутності тягне відповідальність вантажовідправника, як за невиконання плану перевезень.

Відмовою від передбачених планом вагонів і контейнерів слід вважати неподання чи несвоєчасне подання розгорнутого місячного плану перевезень або подання його, але на меншу кількість перевезень, а також неподання відправником декадної заявки за два дні до початку декади відповідно до вимог законодавства.

Автотранспортна організація за неподання вантажовідправникові транспортних засобів, достатніх для перевезення вантажу, передбаченого договором (планом) або прийнятим до виконання разовим замовленням, сплачує штраф вантажовідправнику у розмірі 20 відсотків від вартості перевезення всієї невивезеної кількості вантажу (ст. 128 Статуту автомобільного транспорту), а так само непред'явлення вантажу транспортній організації для перевезення, відправник спла-

чує штраф їй у розмірі 20 відсотків від вартості перевезення всієї непред'явленої кількості вантажу, передбаченого договором на певний місяць.

Надання засобів, непридатних для перевезення вантажів, слід вважати як ненадання зовсім транспортних засобів з усіма подальшими наслідками. Те саме стосується і вантажу, якщо він не відповідає правилам перевезення, не приведений відправником у належний стан, не має відповідної упаковки, знаків спеціального маркування, вважається непред'явленим.

За невиконання планів перевезення вантажів на річковому транспорті перевізник та відправник відповідають один перед одним за непред'явлену або невивезену кількість вантажу, передбачену договором (планом) у розмірі 25 відсотків перевізної вартості непред'явленого або невивезеного вантажу.

Вказані штрафні санкції характеризуються як виключна неустойка. Сторони одна одній, за неподання транспортних засобів та непред'явлення вантажу, збитків не відшкодовують. В той же час, зазначені санкції не можуть бути відмінені, зменшені або змінені за погодженням сторін.

Правила, які регулюють застосування цих санкцій встановлюють перелік обставин, за наявності яких відправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезення вантажів.

В узагальнюючому вигляді вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

1) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус), що підтверджено відповідними документами. Перелік цих явищ невичерпний. Тому будь-які інші події (шторм, аварія, гірські снігові сходи, навіть страйки, що спричинили зупинку або обмеження робіт повністю чи частково) стихійного (некерованого) характеру, мають бути віднесені до числа обставин, що виключають відповідальність;

2) аварії на підприємстві, внаслідок якої виробництво від вантажуваної продукції було припинено протягом не менше трьох діб;

3) обмеження перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, установлення карантину, скупчення не розвантажених транспортних засобів у пунктах призначення, виникнення інших надзвичайних обставин;

4) невикористання транспортних засобів поданих понадпланову норму без письмового погодження з вантажовідправником, а так само затримки вантажовідправником транспортних засобів під вантажними операціями понад установлені договором норми, внаслідок чого неможливо було подати транспортні засоби на фронт вантажних операцій;

5) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, а також виконання плану власними або орендованими вагонами (контейнерами);

6) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

Законодавством встановлені й інші умови звільнення від сплати штрафу за невиконання плану перевезень (див. Статут залізниць України, статті 107, 108; Статут автомобільного транспорту України, ст. 132), але як зазначалося раніше, коли невиконання плану перевезення сталося з причин, не зазначених у цих переліках і які не можуть бути визнані як провина перевізника чи відправника, відповідальність з них не знімається, тобто буде відповідальність «без вини».

2. Відповідальність за несхоронність перевозимих вантажів настає за втрату, нестачу, псування чи пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу (ст. 113 Статуту залізниць України, статті 91, 92 Повітряного кодексу України, ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства України, ст. 133 Статуту автомобільного транспорту).

Втрата вантажу — в транспортному законодавстві і практиці його застосування має особливий спеціальний зміст — це не тільки крадіжка або знищення вантажу, прийнятого до перевезення, а й неможливість для перевізника видати вантаж одержувачу в зазначений



строк. Таке положення може призвести до негативних наслідків на виробництві. Тому законодавець на всіх видах транспорту встановив правило, в силу якого по закінченні встановлених строків перевезень припускається втрата вантажу.

Втраченим вважається вантаж, якщо він не виданий вантажоодержувачу на автомобільному транспорті: у міському і приміському перевезенні — протягом 10 днів з дня прийняття вантажу до перевезення, при міжміському перевезенні — 30 днів після закінчення строку доставки, а при перевезенні в прямому змішаному сполученні — після закінчення 4 місяців з дня прийняття його до перевезення (ст. 140 Статуту автомобільного транспорту). На повітряному транспорті — протягом 10 днів після закінчення строку доставки, на залізничному — 30 днів з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні — після закінчення двох місяців з дня прийняття вантажу для перевезення (ст. 117 Статуту залізниць), на річковому транспорті — 30 днів з моменту закінчення терміну доставки, а при перевезенні вантажу у прямому змішаному сполученні — після закінчення 4 місяців з дня прийняття його до перевезення початковим транспортним підприємством (ст. 190 Статуту внутрішнього водного транспорту).

Нестача вантажу визнається, коли перевізник видає вантаж одержувачеві в кількості (по кількості місць або за масою), меншій, ніж було його прийнято від вантажовідправника за одним транспортним документом, оформленим на одне відправлення.

Псуванням вантажу визнається невідповідність якості доставленого в пункт призначення вантажу його початкової якості, зазначеної у транспортних документах. Псування — Це незворотний процес хімічної або біологічної зміни вантажу, який може призвести до повної неможливості використання його за призначенням, а за економічними наслідками псування вантажу дорівнює його втраті.

Пошкодженням вантажу визнається порушення цілісності предмета перевезення, його механічні зміни (поломка, руйнування), а також втрата частки вантажу, яка складала одне ціле предмета перевезення. На відміну від псування, яке характеризується закінченим станом, пошкодження припускає можливість виправлення, усунення шкідливих наслідків.

Загальними умовами відповідальності транспортних організацій за несхоронність вантажів є вина, яка презюмується (припускається). Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування і пошкодження вантажу, що виникли з його вини під час перевезення вантажу у розмірах фактичних збитків, а саме: а) за втрату чи недостачу — у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі; б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною втратою — у розмірі оголошеної вартості, а якщо перевізник доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, — у розмірах дійсної вартості.

Вартість вантажу чи багажу визначається виходячи з ціни, зазначеної у транспортних документах, а в разі відсутності цих документів — виходячи із середньої вартості того самого товару у тому місці та на той час, де і коли здійснюється відшкодування збитків або згідно з договором перевезення; в) за псування і пошкодження — у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

У всіх випадках загальна сума відшкодування збитку за не збережений вантаж не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж. Отже, обмежена цивільно-правова відповідальність установа в усіх транспортних кодексах і статутах (ст. 179 Кодексу торговельного мореплавства України, ст. 93 Повітряного кодексу України, ст. 114 Статуту залізниць України, ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

Закріплюючи принцип презюмованої вини перевізника, законодавець водночас надає йому можливість спростувати цю презумпцію, довести свою невинність, що це сталося внаслідок обставин, усунення яких від нього не залежить.

Транспортне законодавство дає перелік обставин, які звільняють перевізника від відповідальності за незбереження прийнятого до перевезення вантажу (статті 176, 178

Кодексу торговельного мореплавства України, ст. 111, 113 Статуту залізниць України, статті 133, 134 Статуту автомобільного транспорту України, статті 192, 193 Статуту внутрішнього водного транспорту України), але їх вивчення і аналіз показує, що вони за юридичними наслідками мають різне значення.

В одному випадку діє презумпція вини, звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності можливе, якщо він доведе, що незбереження прийнятого до перевезення вантажу сталося не з його вини, а внаслідок:

- 1) дії непереборної сили (стихійного лиха та інших обставин);
- 2) таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення або застосування тари, яка не відповідає властивостям вантажу чи установленим стандартам і на якій відсутні сліди пошкодження тари під час перевезення;
- 3) здачі вантажу до перевезення без зазначення в перевозочних документах особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних заходів для забезпечення його збереження під час перевезення;
- 4) завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний (поламана підлога, протікання покрівлі) транспортний засіб, який перед тим був вивантажений цим же відправником;
- 5) на морському транспорті додатково:
  - а) виникнення небезпеки і випадковостей на морі та інших судноплавних водах;
  - б) пожежі, що виникла не з вини перевізника;
  - в) дій або розпоряджень влади;
  - г) воєнних дій, терористичних актів, народних заворушень;
- д) страйків або інших обставин, що спричинили зупинку або обмеження робіт повністю чи частково та інші обставини, передбачені ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства України.

Отже, перевізник має (повинен) довести наявність зазначених обставин і що втрата, нестача, псування, пошкодження вантажу сталося внаслідок цих обставин, тобто довести причинний зв'язок між шкідливими наслідками та вказаними обставинами.

Перелік цих обставин не є вичерпним, на що вказує редакція статей 176 Кодексу торговельного мореплавства України і 133 Статуту автомобільного транспорту України, де переліку обставин передує речення «зокрема внаслідок». Це за умови презумпції вини перевізника досить виправдано і будь-які інші обставини, яких, наприклад, «залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало» (Статут залізниць України, підпункт 4 пункту «е» ст. 111) можуть бути підставою для звільнення від відповідальності, звичайно, якщо вони будуть доведені перевізником.

В іншому випадку, незважаючи на те, що у новому Цивільному кодексі України відступів від презумпції вини перевізника не передбачено, транспортним законодавством перевізник звільняється від цивільно-правової відповідальності за незбереження вантажу, якщо він виконав усі умови, спрямовані на схоронність вантажів, передбачені правилами перевезення у разі, коли:

- 1) вантаж надійшов у непошкодженому перевізному засобі з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника і немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;
- 2) нестача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;
- 3) вантаж перевозився у супроводі провідника, відправника чи одержувача;
- 4) нестача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;
- 5) на залізничному транспорті додатково — зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень

(охолодження, опалення, вентиляція) і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами.

Зазначені випадки є вичерпними і при настанні їх діє презумпція відсутності вини перевізника. Однак це не позбавляє права вантажоодержувача або вантажовідправника доводити протилежне. Перевізник доводить лише наявність однієї із зазначених обставин, але ні в якому разі не причинний зв'язок між ними і незбереженням вантажу. Доводити причинний зв'язок — справа пред'явника претензії, так само як і доводити документально порушення перевізником правил перевезення. Отже, законодавець виходить з того, що прибуття вантажу з недостачею у непошкодженому вагоні з непошкодженими пломбами відправника може бути лише за умови помилки вантажовідправника. Тому цілком виправдано такий розподіл тягаря доводів вини і причинного зв'язку незважаючи на інші новели в законодавстві з цього питання.

При морських перевезеннях вантажу перевізник не відповідає за втрату, нестачу чи його пошкодження, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дій або упущень капітана, інших осіб суднового екіпажу і лоцмана в судноводінні або управлінні судном (ст. 177 Кодексу торговельного мореплавства України, навігаційні помилки). За незбереження вантажу у результаті комерційних помилок відповідальність настає за ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства України.

Отже, перевізник має (повинен) довести лише наявність однієї із зазначених обставин, необхідних для звільнення його від відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу.

3. За прострочення доставки вантажу перевізник несе відповідальність, якщо не доведе, що воно сталося не з його вини на залізничному транспорті — у розмірах від 10 до 30 відсотків, на повітряному — від 5 до 50 відсотків провізної плати, на автомобільному транспорті — відповідно з умовами договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом.

4. За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу на залізничному транспорті — у розмірі від 10 відсотків провізної плати за кожен день, але не більше 25 відсотків провізної плати. На інших видах транспорту за прострочення доставлення багажу, вантажобагажу відповідальність настає на умовах і у розмірах як за прострочення доставки вантажу.

Транспортними статутами, кодексами також передбачена відповідальність за затримку перевізних засобів під навантаженням-розвантаженням понад встановлені правилами і договорами строки, за самовільне використання перевізних засобів, їх втрату або пошкодження.

Обставини, що можуть бути підставою для цивільно-правової відповідальності перевізника засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають перевізники за участю відправника чи одержувача вантажів.