

## ДО ПИТАННЯ ПРО СУБ'ЄКТИ ЗАСТОСУВАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ СТЯГНЕНЬ ЗА ПРАВОПОРУШЕННЯ НА ТРАНСПОРТІ

Глава 10 КоАП України містить у собі перелік адміністративних правопорушень на транспорті в галузі шляхового господарства і зв'язку. Цим правопорушенням наявна певна специфіка, бо вони порушують норми з технічним змістом

Диспозиція даних норм бланкетна і відсилає до тих нормативно-правових актів, які регулюють певну галузь виробництва. Так, суспільні відносини в галузі транспорту регулюються нормами права, що закріплені в діючому транспортному законодавстві.

Тільки з урахуванням таких норм, а також технічних, технологічних і інших норм можна з'ясувати сутність скоєного адміністративного правопорушення, вжити відповідних заходів стягнення та провести певні дії щодо відновлення порушених прав та інтересів, що охороняються законом, а також провести заходи по недопущенню скоєння цих правопорушень у майбутньому.

Дані норми набувають глибокого змісту і в галузі транспорту, бо вирішенню питання по конкретному адміністративному правопорушенню повинен передувати певний процес, що містить у собі розгляд низки моментів, які диференціюються на правову та технічні складові.

До правової можна віднести встановлення об'єктивного та суб'єктивного показників правопорушення тощо. Технічна ж сторона буде містити з'ясування певних норм, стандартів, параметрів та інших моментів, притаманних відповідному виду транспорту.

Зрозуміло, що основою успішної діяльності по боротьбі з такими правопорушеннями (як з тими, що могли бути скоєними, так із тими, що були скоєні) є компетенція органів, які правомочні реагувати на ці проступки і приймати по ним відповідні рішення.

Компетенція органів — це складна характеристика, яка обумов-

---

\* Аспірант кафедри адміністративного і підприємницького права економіко-правового факультету ОНУ ім. І. І. Мечникова.

люється не тільки обсягом наявних повноважень, але й відсутністю непотрібного дублювання поміж тими органами, які наділені однотипними повноваженнями в даній сфері.

Виходячи з цього, законодавець і передбачив у ст. 214 КоАП України розмежування компетенцій органів, уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення.

Однак в кодексі, а саме в гл. 10, міститься низка статей, за якими справи про адміністративні правопорушення розглядаються декількома органами.

До таких статей можна віднести: ст. 111, ч. 3; ст. 114, ч. 1; ст. 115 тощо.

Розглянемо склавшуюся ситуацію на прикладі ч. 1. ст. 111 КоАП України «Розміщення в районі аеродрому будь-яких знаків і пристроїв, схожих на маркірувальні знаки і пристрої, прийняті для розпізнання аеродромів, або спалювання піротехнічних виробів без дозволу адміністрації аеропорту, аеродрому, або влаштування об'єктів, які сприяють масовому скупченню птахів, небезпечних для польотів повітряних суден».

Для цієї статті характерним є те, що підвідомчість справ про адміністративні правопорушення по ній припадає на:

— адміністративні комісії (за порушення, вчинені на аеродромах, не підвідомчих Міністерству цивільної авіації СРСР, або в районі таких аеродромів), ст. 218 КоАП України;

— органи внутрішніх справ (міліцію) — ст. 222 КоАП України;

— органи повітряного транспорту (крім порушень, вчинених на аеродромах, не підвідомчих Міністерству цивільної авіації СРСР, або в районі таких аеродромів) — ст. 228 КоАП України;

Даними нормами законодавець вносить до різних органів (за їхнім завданням, правовими обов'язками тощо) одну й таку саму компетенцію — приймати рішення по аналогічному адміністративному правопорушенню — «порушення правил безпеки польотів», хоча робить відносний натяк на те, хто і коли буде приймати рішення?

Визначимося з деякими специфічними рисами ситуації, що склалась.

Першою специфічною рисою буде те, що в усіх випадках правом розглядати справи про адміністративні правопорушення по ч. 1., ст. 111 КоАП України наділені органи внутрішніх справ.

Другою специфічною рисою буде те, що компетенція по даному питанню поміж адміністративними комісіями та органами повітряного транспорту розмежується крізь відносини власності та відомчої належності.

Для правильного з'ясування цього питання необхідно визначитись з суспільними відносинами, які існують в сфері транспорту.

Так, згідно зі ст. 9 Закону України «Про транспорт» транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями Міністерства транспорту України, є зовнішньодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи.

У загальнодержавній власності можуть також перебувати транспортні засоби, споруди та устаткування транспорту, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями інших міністерств і відомств (відомчий транспорт).

Транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту можуть перебувати у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян.

Як видно з цієї статі, транспорту притаманна наявність усіх форм власності та різна відомча належність. Крім того, ст. 32 цього закону, визначаючи авіаційний транспорт і його склад, зазначає сукупність складових незалежно від форм власності.

Якщо проаналізувати Повітряний кодекс України, то згідно зі ст. 4 правом на здійснення господарської і комерційної діяльності в галузі авіації може володіти будь-яка юридична чи фізична особа, яка займається експлуатацією, технічним обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробкою та іншою діяльністю в галузі авіаційної техніки та одержала ліцензію, якщо це передбачено законодавством України.

У завершення цього моменту слід зазначити те, що Повітряний кодекс України не визначає в певній мірі відомчу належність та форму власності на аеродроми та аеропорти в Україні. Уявлення цього питання може бути лише за побічних моментів, наприклад у ст. 48 кодексу вказується, що аеропорт, в тому числі як спільне з іноземною державою підприємство чи підприємство, яке повністю належить іноземному інвестору, повинен пройти сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил.

Таким чином, підводячи підсумок вищенаведеного, можна погодитись з тими положеннями, які містяться в Кодексі України про адміністративні правопорушення і диференціюють аеродроми та аеропорти за певною належністю. Крім того, слід додати те, що зазначені в КоАП України суб'єкти управління в сфері цивільної авіації змінилися. Так, згідно з Законом України «Про транспорт» та Повітряним кодексом України регулювання діяльності в авіаційній сфері покладено на Міністерство транспорту України. Одним з напрямків діяль-

ності Мінтрансу можна назвати нагляд за безпекою польотів повітряних суден (ст. 3 Повітряного кодексу України).

Ось тут і виникає певне непорозуміння. При відсутності Міністерства цивільної авіації СРСР на Україні діють інші органи управління, наприклад Мінтранс, або міжвідомчий спеціально уповноважений на це державний орган (відповідно до державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації).

Ці органи є органами повітряного транспорту і, відповідно до транспортного законодавства компетентні приймати рішення щодо порушень правил безпеки польотів, вчинених як на аеродромах Міністерства транспорту України, так і на аеродромах, не підвідомчих йому. Тут немає необхідності розповсюджувати частину компетенції на інші органи (зокрема адміністративні комісії).

Крім того, діючим транспортним законодавством на вищенаведені органи повітряного транспорту покладена значна чисельність інших повноважень в авіаційній галузі, що дає можливість вказати на їхню специфічну діяльність в даній сфері.

Зрозуміло, що адміністративним комісіям, які вправі розглядати справи про адміністративні правопорушення і в інших, окрім транспортної, сферах — приймати відповідне компетентне рішення значно важче. Не виключним є і той факт, що для вирішення певного питання (відносно ч. 1 ст. 111 КоАП України), відповідній адміністративній комісії слід буде звернутися до визначеного органа повітряного транспорту як компетентного в даній галузі, а це, на нашу думку, є повторенням пройденого.

Ще одним з моментів є необхідність визначення підвідомчості органів внутрішніх справ в даному питанні.

Так, законодавець в ст. 222 КоАП України вказує на те, що органи внутрішніх справ розглядають справи і про такі адміністративні правопорушення, які передбачені ч. 1 ст. 111 цього кодексу. А чи є необхідність у цій діяльності ОВС.

Так, згідно з законом України «Про міліцію», основним завданням міліції є запобігання правопорушенням та їх припинення. В загальноправовому розумінні тут все зрозуміло.

Однак цей момент треба розглядати в кількісно-якісному аспекті, згідно з яким постає таке: за наявності справ про адміністративні правопорушення, передбачені ч. 1 ст. 111, органи внутрішніх справ (міліція) вступають в певний процес, за яким визначаються особи, що розглядають справи та накладають адміністративні стягнення, встановлюють

ся, чи належить до компетенції ОВС розгляд даної справи, чи витребувано необхідні додаткові матеріали та ін.

Все це вимагає певних затрат (сил, часу тощо).

Такий стан речей був би доцільним, якби не існувала необхідність з'ясувати питання про дане адміністративне правопорушення з органом (особою), який би зазначив те, що, наприклад, розміщені в районі аеродрому знаки тільки схожі на маркувальні знаки, прийняті для розпізнавання аеродромів, і порушують правила безпеки польотів.

Кваліфіковану відповідь на дане питання можуть дати тільки органи (їх уповноважені особи) повітряного транспорту.

Таким чином, можна стверджувати про те, що збільшуючи якість відпрацювання і розгляду певних матеріалів по адміністративному правопорушенню, передбаченому ч. 1 ст. 111 КоАП України, ОВС будуть зменшувати якість відпрацювання інших матеріалів (при постійній складовій кількості матеріалів). Якщо ж кількість матеріалів, що надходять до ОВС, буде збільшуватися, то і загальна якість розгляду матеріалів буде зменшуватися — бо неможливо усунути такі істотні складові, як час на відпочинок, загальний час роботи, часовий вимір доби і добовий вимір року.

Крім того, ОВС (міліції) ставляться і ніші завдання, наприклад виявлення і розкриття злочинів, розшук осіб, які їх вчинили тощо. Мабуть, на сучасному етапі розбудови нашої держави міліції слід більшої уваги приділити таким питанням, як боротьба з економічною злочинністю, корупцією, організованою злочинністю, а розгляд питання забезпечення правил безпеки польотів передати до органів, яким воно істотно належить — органів повітряного транспорту.

У підсумок поставленого питання вважається доцільним провести уніфікацію діючих нормативно-правових актів (зокрема — КоАП України) і зазначити повноваження органів повітряного транспорту як єдині в розгляді справ про адміністративні правопорушення, скоєні за окремими статтями цього кодексу.

### *Література*

1. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 року.
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення, прийнятий Верховною Радою УРСР 7.12.1984 року.
3. Повітряний кодекс України, введений в дію Постановою Верховної Ради України від 4.05.1993 року.