

# ФОРМЫ ПОЛИЦЕЙСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Костенников М.В., Трофимов О.Е.

## ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

Развитие транспортной системы страны становится в настоящее время необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации и улучшения качества жизни населения. Несмотря на благоприятные тенденции в работе отдельных видов транспорта, транспортная система не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам развития Российской Федерации. Несбалансированное и несогласованное развитие отдельных видов транспорта в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов привело к их нерациональному соотношению в транспортном балансе страны. Ослаблены позиции гражданской авиации и внутреннего водного транспорта, что не позволяет в полной мере использовать конкурентные преимущества этих видов транспорта для увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок, наращивания и реализации транзитного потенциала страны. Значительные резервы повышения эффективности функционирования транспортной системы выявляются на стыках взаимодействия отдельных видов транспорта, где имеют место наибольшие потери и диспропорции.

Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства страны и не позволяет в

полной мере осваивать ресурсы регионов. Наиболее существенны различия между европейской частью Российской Федерации и регионами Сибири и Дальнего Востока. Различия в транспортной обеспеченности между субъектами Российской Федерации достигают недопустимого уровня.

Следует сказать, что 5 субъектов Российской Федерации не имеют железных дорог, 40 тыс. населенных пунктов не обеспечены постоянной круглогодичной связью с транспортной сетью общего пользования по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Из-за отсутствия транспортного железнодорожного обеспечения не осваиваются 23 разведанных крупных месторождения природных ресурсов. Различия между отдельными субъектами Российской Федерации по плотности дорог с твердым покрытием в расчете на 1000 кв. км достигают 450 раз.

В среднем в Российской Федерации на 1 тыс. кв. км приходится 5,1 км железнодорожных линий и 24 км шоссейных дорог, в то время как в странах европейского континента – от 17,5 км (Финляндия) до 124,8 (Германия); в США (железные дороги первого класса) – 22,7 км, Япония – 73,1 км. По районам тяготения железных дорог европейской части РФ этот показатель составляет 8,7 км, в то время как по дорогам Урала – 5,6 км, Сибири и Дальнего Востока – всего 2,8 км.

Аналогично положение с обеспеченностью дорожной сетью. В странах Западной Европы на 1 тыс. км приходится от 226 км (Финляндия) до 1457 км (Германия) автодорог с превышением уровня России в 9-60 раз. Соответственно США – 602 км и Японии – 3031 км. С показателями плотности транспортной сети нельзя не считаться. Важное значение имеет и такой показатель, как удаленность населенных пунктов от станций. На расстоянии от 10 до 100 км находится почти половина (45,4%) районных центров, а более 100 км – 16,4%. На расстоянии от станции более 10 км расположены 31,8% райцентров, относящихся к поселениям городского типа, и 82,4% райцентров сельского типа. На расстояние более 100 км соответственно удалены 11,4% райцентров, относящихся к поселениям городского типа, и 27,1% райцентров сельского типа.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности. За последние 10 лет при росте уровня автомобилизации на 85 % увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования составило лишь 15,7 %, то есть темпы роста автомобилизации значительно опережают темпы роста протяженности сети автомобильных дорог. По оценкам экспертов, потери Российской Федерации, обусловленные неразвитостью и низкой пропускной способностью сети автомобильных дорог, составляют 3 % валового внутреннего продукта, что в 6 раз выше, чем в странах Европейского Союза.

В настоящее время доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, работающих в режиме перегрузки, достигла 29 % (14 тыс. км), а в пределах Московского транспортного узла – более 60 %. Около 50 % общего объема перевоз-

ок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению себестоимости перевозок, снижению безопасности движения.

Бездорожье и неудовлетворительное состояние сети автомобильных дорог являются серьезным ограничением на пути перехода к инновационной модели социально-экономического развития страны. Российская Федерация несет значительные потери от низкой конкурентоспособности транспортной системы. Основными проблемами реализации конкурентных преимуществ Российской Федерации на мировом рынке являются:

- недоиспользование транзитного потенциала;
- несоответствие транспортной инфраструктуры потребностям внешней торговли;
- низкая конкурентоспособность российских перевозчиков на мировом рынке.

В настоящее время транзит через территорию Российской Федерации составляет менее 1 % товарооборота между странами Европы и Азии, то есть используется только 5-7 % ее транзитного потенциала.

Экономический рост Российской Федерации сдерживается отсутствием в сфере пассажирского транспорта возможностей обеспечения необходимой подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов. Так, система магистральных пассажирских перевозок воздушным транспортом не обеспечивает для большинства россиян доступных возможностей перемещения внутри страны. Несмотря на то, что объемы перевозок гражданской авиации в России в последние годы растут темпами, более чем в 2 раза превышающими среднемировые, ее развитие по-прежнему не соответствует ни масштабам территории страны, ни потребностям населения в авиационных перевозках. Из-за стагнации местных и

внутрирегиональных авиаперевозок, отсутствия эффективного взаимодействия региональных и магистральных авиакомпаний, неразвитости технологий, основанных на использовании узловых аэропортов, сложилась искаженная сеть авиамаршрутов – две трети всех внутрироссийских авиаперелетов пассажиров осуществляются через Москву, что снижает эффективность и качество обслуживания граждан.

Износ основных производственных фондов транспорта по отдельным группам достиг 55-70 %. Действующие финансово-экономические механизмы воспроизводства основных фондов и инновационного развития недостаточно эффективны и не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли. В настоящее время объемы перевозок растут благодаря увеличению интенсивности использования существующих (часто морально и физически устаревших) основных фондов.

Продолжают ухудшаться показатели безопасности на транспорте. Количество дорожно-транспортных происшествий на автомобильном транспорте в последние годы увеличивалось в среднем на 10 % в год. Транспортные происшествия негативно влияют на экономическое развитие страны. По оценкам экспертов, ежегодные потери от транспортных происшествий достигают 8 % валового внутреннего продукта. Анализ отдельных аспектов несоответствия транспортной системы потребностям социально-экономического развития страны показывает, что они не являются проблемами отдельных видов транспорта, а носят комплексный характер. Существующие ограничения связаны, по сути, с отсутствием единой транспортной системы<sup>1</sup>.

Как уже отмечалось приоритетной целью административно-правового регули-

рования функционирования транспорта и транспортной инфраструктуры является повышение ее комплексной безопасности и устойчивости. Достижение этой цели возможно при решении следующих задач:

- обеспечение транспортной безопасности железнодорожного транспорта, строительство обходов железнодорожных узлов;
- повышение безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения;
- обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта, в том числе совершенствование систем связи и навигации на морском транспорте, строительство судов обеспечивающего флота, объектов берегового базирования и приобретение специального оборудования;
- обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях;
- обеспечение защиты транспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность;
- повышение качества подготовки специалистов на основе развития материально-технической базы транспортных учебных заведений (приобретение тренажеров, учебных транспортных средств);
- развитие медицинских центров гражданской авиации;
- развитие интегрированной системы контроля безопасности на транспорте;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

В этой связи исследование административно-правовых средств обеспечения транспортной безопасности, а также правового статуса субъектов ее обеспечения является первостепенной задачей.

Нормы административного права, осуществляя регулятивную функцию в сфере обеспечения безопасности транспорта и

<sup>1</sup> См.: Куракин А.В. Принципы государственной гражданской службы в механизме противодействия коррупции // Административное и муниципальное право. – 2012. – № 9. – С. 19.

транспортной инфраструктуры, использует определенную совокупность правовых средств или способов регулирующего воздействия своих предписаний, на общественные отношения, складывающиеся в рассматриваемой сфере государственного управления, на поведение их участников, которые объединяются понятием метод административно-правового регулирования общественных отношений. Как отмечается в научной литературе метод – это способ, прием практического осуществления чего-либо. Применительно к административно-правовому регулированию обеспечения безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры можно выделить следующие особенности, присущие используемым для этого методам.

Для механизма административно-правового регулирования безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры наиболее характерны правовые средства распорядительного и охранительного характера. Свое непосредственное выражение они находят в том, что одной стороне регулируемых отношений предоставлен определенный объем юридически властных полномочий, адресуемых другой стороне. Последняя обязана подчиняться предписаниям, исходящим от носителя распорядительных прав. Такого рода полномочия не могут находиться в распоряжении обеих сторон, так как в этом случае они стали бы равноправными субъектами.

Так, постановление Правительства РФ от 31 марта 2009 г. «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»<sup>2</sup> определяет, что Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет аккредитацию соответствующей организации, с целью определения ее способности проводить оценку

уязвимости объектов в области конкретного вида транспорта, а также дорожного хозяйства.

Необходимо также отметить, что обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры.

Административно-правовое регулирование предполагает односторонность волеизъявлений одного из участников отношений. Это волеизъявление властно, а потому ему принадлежит решающее значение. Так, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю (надзору) в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного транспорта, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене.

Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что волеизъявление одной стороны не равнозначно волеизъявлению другой. Объясняется это, прежде всего тем, что юридически властные предписания отнесены к компетенции соответствующих субъектов исполнительной власти в сфере обеспечения транспортной безопасности.

В конкретных административных отношениях в сфере обеспечения транспортной безопасности, наиболее типичное выражение находит следующая взаимосвязь между субъектом и объектом управления: либо у управляющей стороны есть такие юридически властные полномочия, кото-

<sup>2</sup> См.: Собрание законодательства РФ. – 2009. – № 14. – Ст. 1672.

рых нет у управляемой (например, у хозяйствующего субъекта). Либо объем таких полномочий у управляющей стороны больше, чем у управляемой (например, у нижестоящего органа исполнительной власти). Следовательно, складывается такой механизм административно-правового регулирования, который не является результатом взаимного (договорного) волеизъявления управляемых и управляющих. Данная особенность, в частности, свидетельствует о том, что административно-правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры носит властно-распорядительный характер. Такой характер воздействия дает возможность в одностороннем порядке, но в соответствии с требованиями законов и иных нормативных правовых предписаний решать те или иные вопросы, связанные с обеспечением безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры.

Властность и односторонность, как наиболее существенные признаки административно-правового регулирования в области безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры, не исключают в необходимых случаях дозвоительных средств, в результате использования которых могут возникать управленческие отношения равенства участников регулируемых общественных отношений. Но использование дозволений также предписывается административно-правовыми нормами, например, в виде соответствующих разрешений. Так, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта выдает специальное разрешение на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, в случае если маршрут или часть маршрута указанного транспортного средства проходит по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких дорог или по территориям 2 и более субъектов Российской Федерации;

Все названные черты, характеризующие метод административного права, проявляются и в тех случаях, когда административно-правовыми средствами регулируются отношения имущественного характера.

Конкретизируя общие положения о сущности административно-правового метода регулирования общественных отношений в сфере обеспечения транспортной безопасности, можно констатировать наличие следующих предоставляемых им возможностей правового воздействия на общественные отношения. Так, установление определенного порядка действий – в сфере обеспечения транспортной безопасности. Запрещение определенных действий в сфере транспортной безопасности под угрозой применения соответствующих юридических средств воздействия в виде административной или дисциплинарной ответственности, применения других мер административного принуждения. Например, запрещение управления транспортными средствами в состоянии опьянения или запрещение эксплуатации транспортных средств, при наличии неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения. Предоставление возможности выбора одного из вариантов должного поведения, предусмотренных административно-правовыми нормами. Как правило, данный метод используется при регулировании поведения должностных лиц, причем последние не вправе уклоняться от такого выбора.

Классификация административно-правовых средств обеспечения транспортной безопасности отчасти носит условный характер, но не может быть произвольной и случайной. Она должна основываться на существенных признаках и специфических особенностях, коренящихся в существе классифицируемого и систематизируемого административно-правового материала.

Административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности и безопасности транспортной инфраструктуры могут быть классифицированы по следующим критериям.

1. В зависимости от правового закрепления административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности подразделяются на средства обеспечения режима применения, которых определен нормами международного права или средства, режим применения которых определен нормами российского права.
2. В зависимости от метода воздействия административно-правовые средства обеспечения безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры подразделяются на предупредительные, пресекающие и юрисдикционные средства.
3. В зависимости от субъекта применения административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности подразделяются на применимые международными организациями, которые занимаются вопросами обеспечения транспортной безопасности, средства применяемые уполномоченными в области транспорта органами исполнительной власти, транспортными предприятиями и др.
4. В зависимости от субъекта, к которому применяются административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности, данные средства подразделяются на средства, применяемые к гражданам-пассажирам и средства, применяемые к транспортному предприятию.

Административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности достаточно разнообразны, данные средства реализуются в рамках разрешительной системы, в режиме которой функционируют объекты транспорта. Перед рассмотрением разрешительной деятельности в сфере обеспечения безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры необходимо определить, что понимается под разрешительной системой в науке административного права.

Разрешительная система является неотъемлемым элементом в механизме обеспечения авиационной безопасности. Как отмечает Б.П. Кондрашов сущность разрешительной системы обеспечение безопасности личности, общества и государства<sup>3</sup>.

Следует отметить, что обеспечение разрешительной системы осуществляется посредством реализации административно-правовых средств. Говоря, о разрешительной системе в сфере обеспечения транспортной безопасности, то данная категория в научной литературе практически не разработана, а в научной литературе посвященной проблемам разрешительной системы в сфере внутренних дел данная категория рассматривается далеко неоднозначно. Д.Н. Бахрах и Д.В. Осинцев определяют разрешительную систему как самостоятельный правовой институт в структуре административного права, опосредующий взаимоотношения граждан (юридических лиц) и аппарата исполнительной власти, возникающие по поводу предоставления первым социального правового статуса, позволяющего заниматься определенными видами небезопасной деятельности<sup>4</sup>.

И.Ф. Амельчаков и В.Б. Белорусов разрешительную определяют как установленный и регламентированный правом порядок, комплекс административно-правовых норм и правил, регулирующих производство, приобретение, пользование, хранение, сбыт и перевозку определенных предметов и веществ, функционирование отдельных предприятий, а также совершение предусмотренных разрешением действий<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> См.: Кондрашов Б.П. Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения. – М., 1998. – С. 130.

<sup>4</sup> См.: Бахрах Д.Н., Осинцев Д.В. Правовой режим разрешительной системы // Правовая реформа и реформа юридического образования. – Воронеж, 1995. – С. 11.

<sup>5</sup> См.: Амельчаков И.Ф., Белорусов В.Б. Лицензионно-разрешительная деятельность органов внутренних дел. – Тамбов, 2003. – С. 5.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что цель разрешительной системы – обеспечение безопасности граждан, общества, государства. Некоторые виды общественно-полезной деятельности в частности в сфере транспорта, если они осуществляются непрофессионально, без соблюдения необходимых правил, могут причинить большой вред обществу и государству. Поэтому соответствующей деятельностью могут заниматься только те субъекты, которые получили на это разрешение компетентного органа исполнительной власти, без разрешения которого совершать такие действия нельзя. Разрешительная деятельность федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры призвана защищать граждан, общество, государство от вреда, который может быть причинен неправильным осуществлением деятельности, в отношении которой установлены определенные законом ограничения.

Федеральный закон от 4 мая 2011 г. «О лицензировании отдельных видов деятельности»<sup>6</sup> определяет, что лицензированию подлежат следующие виды деятельности в сфере транспорта:

- деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров;
- деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов;
- деятельность по перевозкам воздушным транспортом пассажиров (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- деятельность по перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность

осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);

- деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя);
- деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров;
- деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов;
- погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

Решение обозначенной проблемы – это достаточно серьезная и сложная задача, предполагающая совершенствование правового, организационного и технического обеспечения деятельности федеральных органов исполнительной власти призванных осуществлять лицензионно-разрешительную деятельность в сфере транспорта. Кроме того, необходимо отметить, что в методическом плане эта деятельность обеспечена значительно в меньшей степени, чем контрольно-надзорная деятельность в сфере обеспечения транспортной безопасности и применение мер административного принуждения в соответствующей сфере. Такое положение дел вызвано тем, что в настоящее время имеет место недостаточная теоретическая проработка процедуры выполнения разрешительных действий, а также теоретическая не изученность самой разрешительной системы в области обеспечения транспортной безопасности.

В лицензионно-разрешительной деятельности федеральных органов исполнительной власти в области транспорта выделяется ряд элементов:

<sup>6</sup> Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 19. – Ст. 2716.

- наличие в соответствующей сфере установленного запрета, так осуществлять определенную деятельность можно только при наличии разрешения, в частности необходимо разрешение на перевозку опасных грузов;
- деятельность по выдаче разрешений, осуществляется уполномоченными субъектами исполнительной власти в области транспорта – хозяйствующим субъектам, которые выполнили соответствующие лицензионные требования;
- за соблюдением требований лицензии осуществляется контроль (надзор);
- за нарушение лицензионных требований уполномоченными на то субъектами исполнительной власти применяются принудительные меры воздействия, состоящие в приостановлении ее деятельности или ее отзыве.

В разрешительном производстве выделяются такие стадии:

- возбуждение разрешительного дела;
- изучение предоставленных документов и материалов;
- принятия и исполнения решения;
- надзор за соблюдением лицами, получившими разрешение, установленных требований и условий;
- аттестации, аккредитации разрешенной деятельности;
- переоформления, продления разрешений;
- применения мер принуждения за допущенные нарушения правил и условий лицензирования.

Характерной особенностью функционирования транспортной инфраструктуры является то, что в процессе транспортировки грузов в той или иной степени всегда бывает задействовано несколько видов транспорта в этой связи решение проблемы транспортной безопасности должно носить комплексный и интегрированный характер.

В этой связи не случайно, что транспортная безопасность обеспечивается по

целому ряду направлений в зависимости от вида транспорта.

В настоящее время необходимо:

- обеспечение транспортной безопасности железнодорожного транспорта, строительство обходов железнодорожных узлов;
- повышение безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения;
- обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта, в том числе совершенствование систем связи и навигации на морском транспорте, строительство судов обеспечивающего флота, объектов берегового базирования и приобретение специального оборудования;
- обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях;
- обеспечение защиты транспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность;
- повышение качества подготовки специалистов на основе развития материально-технической базы транспортных учебных заведений (приобретение тренажеров, учебных транспортных средств);
- развитие медицинских центров гражданской авиации;
- развитие интегрированной системы контроля безопасности на транспорте и др.

Следовательно, каждый из них в той или иной степени влияет на эффективность реализации транспортной инфраструктурой своих функций<sup>7</sup>.

Согласно данным Федеральной службы по надзору в сфере транспорта только апреле 2013 г. в ходе контрольно-надзорных мероприятий было выявлено целый

<sup>7</sup> См.: Трофимов О.Е., Мотин В.В. Проблемы обеспечения безопасности на водном транспорте // Административное и муниципальное право. – 2013. – № 6. – С. 607



ряд нарушений транспортного законодательства и законодательства о транспортной безопасности.

*В сфере воздушного транспорта:* Госавианадзором проведено 79 контрольно-надзорных мероприятий, в том числе 12 инспекторских проверок соблюдения требований воздушного законодательства в деятельности субъектов гражданской авиации, 41 «рамповая» проверка и 26 проверок по задержкам отправления пассажиров, обращениям граждан, а также совместные проверки с другими надзорными органами. В результате проведенных проверок выявлено 165 нарушений требований воздушного законодательства. При проведении «рамповых» проверок на 30 воздушных судах выявлено 15 нарушений и 31 замечание. По фактам выявленных нарушений выдано 51 инспекторское предписание. Оформлено 23 протокола об административных правонарушениях. Привлечено к административной ответственности 26 юридических, должностных и физических лиц на общую сумму 79 тысяч рублей. Запрещена эксплуатация 3-х воздушных судов, отстранен от исполнения обязанностей один сотрудник авиационной медицины.

*В сфере морского и речного транспорта:* Сотрудники Управления государственного морского и речного надзора и территориальных органов Госморречнадзора в целях предупреждения аварийности провели 165 контрольно-надзорных мероприятий. В том числе 46 проверок субъектов транспортного комплекса, 16 предлицензионных и других проверок, в ходе которых было осмотрено 82 судна, проверено 21 судходное гидротехническое сооружение, выдано и переоформлено 3 лицензии. В результате осмотров и проверок выявлено 70 нарушений, выдано 34 предписания. Вынесено 29 постановлений о привлечении к административной ответственности. Общая сумма наложенных штрафов составила 481 тысяча рублей.

*В сфере железнодорожного транспорта:* Госжелдорнадзором проведено 100 инспекторских проверок. В результате проверок выявлено 1103 нарушения, выдано 76 предписаний. Привлечены к административной ответственности 298 должностных лиц, в том числе руководители, ответственные за обеспечение безопасности движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта. Наложено штрафов на сумму 687 тысяч рублей.

*В сфере автомобильного транспорта:* Сотрудники Госавтодорнадзора за минувшую неделю провели 1975 инспекторских проверок. В результате проверок выявлено 3851 нарушение, выдано 865 предписаний.

За нарушение транспортного законодательства привлечено к административной ответственности 1920 должностных и юридических лиц на сумму 5,6 млн. рублей. По результатам весогабаритного контроля транспортных средств Ространснадзором составлено 922 акта взвешивания. Акты направлены в ГИБДД для привлечения перевозчиков к административной ответственности.

Управлением транспортной безопасности и территориальными управлениями государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности за отчетный период проведены 92 инспекторские проверки субъектов транспорта. В результате проверок выявлено 257 нарушений, для устранения которых выдано 64 инспекторских предписания. Составлено 38 протоколов об административных правонарушениях. Вынесено 42 постановления о привлечении к административной ответственности. Привлечено к административной ответственности 28 юридических, должностных и физических лиц. Наложено штрафов на общую сумму 881 тысяча руб<sup>8</sup>.

В заключении представляется необходимым отметить, что обеспечение

<sup>8</sup> <http://www.mintrans.ru/>

транспортной безопасности в современных условиях представляет собой задачу общегосударственной важности. От транспортной безопасности зависит не только экономическое развитие страны, но и внутривнутриполитические проблемы, связанные с обеспечением правопорядка в транспортном комплексе Российской Федерации.

Транспортная безопасность – это состояние защищенности транспорта и транспортной инфраструктуры, потребителей транспортных услуг (пассажиры) от различного рода угроз (природного и техногенного характера), а также актов незаконного вмешательства, в целях формирования бесперебойного режима функционирования, различных видов транспорта.

### Библиография:

1. Антонов А.Б., Балашов В.Г. Основы обеспечения безопасности личности, общества и государства. – М., 1996.
2. Административная деятельность органов внутренних дел. Часть общая. – М., 1996.
3. Зырянов С.М., Кузнецов В.И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. – 2012. – № 12.
4. Кондрашов Б.П. Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения. – М., 1998.
5. Дудышкин Б.Н. Правовые вопросы обеспечения безопасности на транспорте // Транспортное право. – 2008. – № 4.
6. Куракин А.В. Административно-правовое регулирование этического поведения государственных гражданских служащих и обеспечение их надлежащего служебного поведения Административное и муниципальное право. – 2012. – № 5.
7. Куракин А.В. Принципы государственной гражданской службы в механизме противодействия коррупции // Административное и муниципальное право. – 2012. – № 9.
8. Костенников М.В., Куракин А.В. Актуальные проблемы административного права. – М., 2013.
9. Мотин В.В. Проблемы обеспечения транспортной безопасности в условиях развития информационных технологий // Административное и муниципальное право. – 2012. – № 9.
10. Попова Н.Ф. Транспортная безопасность как фактор обеспечения национальной безопасности РФ: теоретический и геополитический аспекты // Актуальные вопросы административного и информационного права. – М., 2013.
11. Проценко С.В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации // Российская юстиция. – 2010. – № 8.
12. Розин Л.М. Вопросы юрисдикционной деятельности органов внутренних дел / В книге Административное право / Под ред., Л.Л. Попова. – М., 1983. – С. 80.
13. Степашин С.В. Теоретико-правовые аспекты обеспечения безопасности Российской Федерации: Автореф. дис. ... д-ра. юрид., наук. – СПб., 1994.
14. Степаненко Ю.В. Административно-правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности // Актуальные вопросы административного и информационного права. – М., 2013.
15. Туманов Г.А., Фризко В.И. Общественная безопасность и ее обеспечение в экстремальных условиях // Советское государство и право. – 1989. – № 8.
16. Костенников М.В., Трофимов О.Е. Правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении // ВВ: Административное право и практи-

ка администрирования. – 2013. – 9. – С. 18 – 52. URL: [http://www.e-notabene.ru/al/article\\_10134.html](http://www.e-notabene.ru/al/article_10134.html)

17. Костенников М.В., Коробкин М.В. Акты органов исполнительной власти в механизме реализации административных регламентов. // Административное и муниципальное право. – 2010. – 12. – С. 58 – 65.

### References (transliteration):

1. Antonov A.B., Balashov V.G. Osnovy obespecheniya bezopasnosti lichnosti, obshchestva i gosudarstva. – M., 1996.
2. Administrativnaya deyatel'nost' organov vnutrennikh del. Chast' obshchaya. – M., 1996.
3. Zyryanov S.M., Kuznetsov V.I. Transportnaya bezopasnost' i sistema sub"ektov ee obespecheniya // Zhurnal rossiiskogo prava. – 2012. – № 12.
4. Kondrashov B.P. Obshchestvennaya bezopasnost' i administrativno-pravovye sredstva ee obespecheniya. – M., 1998.
5. Dudyshkin B.N. Pravovye voprosy obespecheniya bezopasnosti na transporte // Transportnoe pravo. – 2008. – № 4.
6. Kurakin A.V. Administrativno-pravovoe regulirovanie eticheskogo povedeniya gosudarstvennykh grazhdanskikh sluzhashchikh i obespechenie ikh nadlezhashchego sluzhebного povedeniya Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2012. – № 5.
7. Kurakin A.V. Printsipy gosudarstvennoi grazhdanskoj sluzhby v mekhanizme protivodeistviya korruptsii // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2012. – № 9.
8. Kostennikov M.V., Kurakin A.V. Aktual'nye problemy administrativnogo prava. – M., 2013.
9. Motin V.V. Problemy obespecheniya transportnoj bezopasnosti v usloviyakh razvitiya informatsionnykh tekhnologii // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2012. – № 9.
10. Popova N.F. Transportnaya bezopasnost' kak faktor obespecheniya natsional'noi bezopasnosti RF: teoreticheskii i geopoliticheskii aspekty // Aktual'nye voprosy administrativnogo i informatsionnogo prava. – M., 2013.
11. Protsenko S.V. Ugrozy transportnoj bezopasnosti Rossiiskoi Federatsii // Rossiiskaya yustitsiya. – 2010. – № 8.
12. Rozin L.M. Voprosy yurisdiktsionnoi deyatel'nosti organov vnutrennikh del / V knige Administrativnoe pravo / Pod red., L.L. Popova. – M., 1983. – S. 80.
13. Stepashin S.V. Teoretiko-pravovye aspekty obespecheniya bezopasnosti Rossiiskoi Federatsii: Avtoref. dis. ... d-ra. yurid., nauk. – SPb., 1994.
14. Stepanenko Yu.V. Administrativno-pravovye problemy obespecheniya transportnoj bezopasnosti // Aktual'nye voprosy administrativnogo i informatsionnogo prava. – M., 2013.
15. Tumanov G.A., Frizko V.I. Obshchestvennaya bezopasnost' i ee obespechenie v ekstremal'nykh usloviyakh // Sovetskoe gosudarstvo i pravo. – 1989. – № 8.
16. Kostennikov M.V., Trofimov O.E. Pravovoe regulirovanie transportnoj bezopasnosti i rol' politsii v ee obespechenii // NB: Administrativnoe pravo i praktika administrirovaniya. – 2013. – 9. – С. 18 – 52. URL: [http://www.e-notabene.ru/al/article\\_10134.html](http://www.e-notabene.ru/al/article_10134.html)
17. Kostennikov M.V., Korobkin M.V. Akty organov ispolnitel'noi vlasti v mekhanizme realizatsii administrativnykh reglamentov. // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2010. – 12. – С. 58 – 65.