

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки / специальности)

Государственно-правовая

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)

на тему «Правовая политика в сфере транспортной безопасности»

Обучающийся

И.С. Мот

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.ю.н., доцент, А.А. Иванов

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2022

Аннотация

Тема выпускной квалификационной работы – «Правовая политика в сфере транспортной безопасности».

Актуальность исследования темы данной выпускной квалификационной работы определяется тем обстоятельством, что нарушение безопасности при использовании современных транспортных средств не только способно вызвать значительные материальные потери, но и самым непосредственным образом угрожает жизни и здоровью как лиц, данные транспортные средства использующих, так и окружающих.

Целями исследования данной выпускной квалификационной работы являются рассмотрение особенностей государственного управления и правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации

Для достижения указанных целей в процессе исследования были поставлены и решались следующие задачи:

- анализ сложившейся системы научных знаний о транспортной безопасности;
- изучение международных и внутригосударственных актов, посвященных транспортной безопасности;
- сравнение положений законодательства о транспортной безопасности в России и зарубежных странах;
- формулирование рекомендаций по повышению эффективности государственного управления и правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Структура выпускной квалификационной работы включает введение, три главы, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Работа состоит из 73 страниц.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Политика в сфере транспортной безопасности, понятие транспортной безопасности.....	7
1.1 История правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности.....	7
1.2 Понятие транспортной безопасности в современных условиях..	9
Глава 2. Государственное управление в сфере обеспечения безопасности на разных видах транспорта.....	15
2.1 Государственное управление в сфере регулирования безопасности дорожного движения при использовании автотранспорта	15
2.2 Государственное управление в сфере безопасности на железнодорожном транспорте.....	36
2.3 Государственное управление в сфере обеспечения безопасности на водном транспорте	42
2.4 Государственное управление в сфере обеспечения безопасность на воздушном транспорте	46
Глава 3 Проблемы и перспективы государственного управления в сфере обеспечения транспортной безопасности.....	52
3.1 Сравнительно-правовой анализ проблем обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации и в зарубежных странах.....	52
3.2 Предложения в сфере обеспечения и укрепления транспортной безопасности.....	57
Заключение	59
Список используемой литературы и используемых источников.....	62

Введение

Практическая значимость и актуальность выбранной темы дипломной работы подтверждается тем обстоятельством, что, возникнув с момента появления транспортных средств, потребность в обеспечении безопасности на транспорте только увеличивалась со временем. Нарушение безопасности при использовании современных транспортных средств не только способно вызвать значительные материальные потери, но и самым непосредственным образом угрожает жизни и здоровью как лиц, данные транспортные средства использующих, так и окружающих.

Проблема обеспечения безопасности на транспорте во все времена и во всех странах стояла остро, неизменно оставаясь политико-правовой, приобретала разное звучание в зависимости от позиции, находившейся у власти правящей верхушки.

Со временем транспорт становился все сложнее, вместе со сложностью повышались и риски. Изобретая все новые виды транспорта, разрабатывая все более технически сложные машины, человек начинал испытывать острую потребность в урегулировании все большего количества процессов, связанных с проектированием, изготовлением, поставкой и эксплуатации транспортных средств.

Бурное развитие нормотворчества связанного с регулированием безопасности на транспорте началось с возникновения автомобилей. Автомобили стали представлять намного большую опасность для окружающих их людей чем кареты, сани и гужевые повозки до этого.

С изобретением поезда и самолета возникла необходимость в проектировании и принятии норм новых инфраструктурных объектов таких как аэропорт, железнодорожный вокзал, депо. По мере распространения новых объектов инфраструктуры возникала и потребность в охране этих объектов, в приведении их к одним общим высоким стандартам в области транспортной безопасности.

Различные государства мира справляются с проблемой регулирования безопасности на транспорте разными способами, выбирая ту или иную концепцию государственного управления и нормативного регулирования, те или иные методы, но во всем мире существует единство мнений в вопросе необходимости и важности построения грамотной и эффективной системы транспортной безопасности.

Совокупность юридических действий, направленных государством на обеспечение транспортной безопасности, может быть охарактеризована как правовая политика страны в указанной области. В рамках данного исследования также будет рассматриваться проблематика осуществления государством соответствующей правовой политики, которая в данном случае будет рассматриваться, прежде всего, как соответствующая политика в сфере законотворческой деятельности.

Целью выпускной квалификационной работы является рассмотрение особенностей государственного управления и правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

Достижение указанных целей связано с решением теоретических и научно-практических задач. В их числе:

- анализ сложившейся системы научных знаний о транспортной безопасности;
- изучение международных и внутригосударственных актов, посвященных транспортной безопасности;
- сравнение положений законодательства о транспортной безопасности в России и зарубежных странах;
- формулирование рекомендаций по повышению эффективности государственного управления и правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в процессе осуществления государством своей правовой

политики в сфере обеспечения безопасности в сфере использования транспортных средств.

Предметом изучения выступают Конституция Российской Федерации, федеральные конституционные законы Российской Федерации, федеральные законы Российской Федерации, акты федеральных органов исполнительной власти и иные нормативные правовые акты, регулирующие отношения в сфере обеспечения транспортной безопасности, судебная и правоприменительная практики, устанавливающие особенности государственной деятельности в рассматриваемой сфере государственного управления.

Методологическая база исследования включает в себя системный, аналитический, диалектический, логический, формально-юридический, сравнительно-правовой и статистический методы. Теоретическую базу составили труды российских ученых – специалистов в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Проведенное исследование является комплексным, затрагивающим конституционное, гражданское, административное, уголовное, трудовое и иных отрасли российского права.

Правовая база работы сформирована на основе Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов Российской Федерации, международно-правовых документов, указов Президента РФ, постановлений и распоряжений Правительства РФ, законов и иных нормативных актов субъектов РФ.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трёх глав, в совокупности включающих в свой состав восемь параграфов, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Политика в сфере транспортной безопасности, понятие транспортной безопасности

1.1 История правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности

Приступая к рассмотрению проблематики реализации государством правовой политики в сфере обеспечения транспортной безопасности, первоначально необходимо будет определить содержание изучаемых понятий, а также рассмотреть историю их развития и совершенствования.

Ключевым для нашего исследования будет понятие транспорта.

Транспорт — это отрасль народного хозяйства, связанная с перевозкой людей и грузов, а также тот или иной вид перевозочных средств [54].

Транспорт в современном мире один из важных компонентов в инфраструктуре России[1]. От эффективности функционирования транспорта и его устойчивости к различным ситуациям зависит стабильность, рост и эффективность экономики, а также национальная безопасность страны, обороноспособность страны и улучшение условий и уровня жизни населения в стране. Со стороны государства охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий, является важным аспектом.

Для регулирования такого сложного процесса, как транспортное движение Российская Федерация имеет значительное количество нормативно-правовых актов, таких как:

- федеральные законы Российской Федерации;
- международные правовые нормы, которые подписала Российская Федерация и ратифицировала на своей территории;
- постановления Правительства РФ;
- указы Президента РФ;

- кодексы Российской Федерации
- уставы автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта.
- правила дорожного движения

Если смотреть более детально на состав транспорта в России, то можно сказать, что ведущую роль в транспортной системе занимает железнодорожный транспорт, так по некоторым данным современных исследователей около 78% общего грузооборота происходит с помощью железнодорожного транспорта (в расчет не было взято трубопроводное перемещение грузов), а также 41% от всего пассажирооборота приходится на железнодорожный транспорт [55]. Следует отметить, что Россия занимает третье в мире место по протяженности железнодорожного транспорта, после Китая и США. Развитие железнодорожного транспорта в России началось во времена правления Романова Николая Павловича (Николай I), в 1837 году была введена в действие первая железная дорога, её протяжённость составляла всего 26 километров, маршрут ее был таков Санкт-Петербург- Царское Село- Павловск, однако эта железная дорога была лишь демонстрацией возможности строительства железной дороги [8].

Основательное формирование железнодорожной сети в России началось в 1851 году, когда в эксплуатацию была запущена магистраль железнодорожного сообщения Санкт-Петербург – Москва. Именно с тех пор и начала «разрастаться» железнодорожная сеть в России.

Помимо железнодорожного транспорта в нашей стране широко используют автотранспорт, речной транспорт, морской транспорт и воздушный транспорт.

Автотранспорт в России развит очень хорошо, так как по своей специфике он является универсальным, на автотранспорте можно перевозить грузы, перевозить людей по разным направлениям нашей большой и необъятной страны. Для автотранспорта не всегда есть необходимость иметь хорошую дорогу, а для отдельного вида этого транспорта дорога и вовсе не

нужна. В России на данный момент имеется около 929 тысяч километров дорог и 75% из этого количества имеют твердое покрытие. Бурное развитие автомобильного транспорта началось после революции 1917 года, когда к власти в стране пришли коммунисты.

Следующий виды транспорта, которые широко используются в нашей стране — это морской и речной транспорт, его можно объединить одним общим понятием и назвать водным. Водный транспорт на территории современной России используется с незапамятных времен, согласно летописи временных лет славяне, которые проживали на территории современной России, призвали варяг чтобы они правили ими, а Варяги пришли по воде, тесть воспользовались водным транспортом.

Воздушный же транспорт является одним из самых молодых транспортов в мире. Зарождение воздушного транспорта в России Произошло в 1909 году, однако сначала в России только ремонтировали воздушный транспорт, но вскоре всему миру был представлен первый самолет, произведенный в России, им стал биплан с названием «Россия-А». Широкое развитие воздушного транспорта произошло после революции. В 1918 году воздушный транспорт было решено использовать в хозяйственной деятельности страны, в том числе для грузоперевозок.

Несмотря на разность всех основных видов транспорта, у них у всех имеется одна общая проблема — это проблема безопасности. Безопасность — это один из основополагающих факторов при использовании того или иного вида транспорта. В Российской Федерации проблема безопасности стоит остро, хотя имеется множество нормативно-правовых документов, в которых говорится о безопасности на транспорте, о безопасности при эксплуатации транспорта и его обслуживании. Следует признать, что проблема безопасности стоит остро не только в России, но и во всем мире. Данная работа создана для того, чтобы освятить вопрос безопасности на транспорте.

1.2 Понятие транспортной безопасности в современных условиях

Для полного раскрытия темы безопасности дорожного движения необходимо понимать следующее:

- что такое дорожное движение;
- кто является участником дорожного движения;
- что такое безопасность дорожного движения и каковы критерия оценивания безопасности.

Вначале считаем необходимым обратиться к Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ в тексте этого закона мы можем обнаружить следующие формулировки:

- «безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;
- обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;
- дорожное движение - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог;
- участник дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства» [14].

Выше представлены основные термины, которые используются в данном законе, из этих терминов можно четко видеть кто является участником дорожного движения, что такое есть безопасность дорожного движения, кто подразумевается под участником дорожного движения и что такое обеспечение безопасности дорожного движения.

В статье 3 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ сказано, что основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения является: «приоритет жизни и здоровья

граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности», из данной формулировки видно, что государство осознает, что жизнь и здоровья человека является высшей ценностью и то что в некоторых ситуациях можно пожертвовать экономическими результатами хозяйственной деятельности, чтобы сберечь жизнь человека. Также, в статье 3 все того же 196-ФЗ декларирован приоритет государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении, тем самым государство берет на себя ответственность и функцию по обеспечению безопасного дорожного движения, в свою очередь государство издает нормативно-правовые акты, которым должны подчиняться все участники дорожного движения, одним из самых известных таких нормативно-правовых актов является Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения». Данное постановление изучал любой гражданин Российской Федерации, в целях ознакомления граждан с данным постановлением в образовательных учреждениях на регулярной основе проходят мероприятия, которые проводятся вместе с органами Министерства внутренних дел Российской Федерации. На данных мероприятиях присутствуют представители дорожно-постовой службы. Само существование дорожно-постовой службы, как структурного подразделения Министерства внутренних дел, является отражением исполнения принципа приоритет государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении.

Следующий законодательный акт, который стоит рассмотреть, это Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ.

С принятием этого закона можно сказать, что транспортная безопасность обрела содержательную границу в качестве самостоятельного правового института, являющегося составной частью национальной и международной безопасности. В данном законе прописаны основные задачи обеспечения транспортной безопасности, а именно:

«Основными задачами обеспечения транспортной безопасности являются:

- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- категорирование объектов транспортной инфраструктуры;
- разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности [24];
- осуществление федерального государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности;
- информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;
- сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности»[61].

Одновременно с задачами в этом Федеральном законе также определены цели транспортной безопасности.

Как говорит нам законодатель в данном нормативно-правовом акте: «целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства»[61].

При обеспечении транспортной безопасности имеется несколько принципов, которые выделяют в качестве основных, а именно принцип законности; соблюдения баланса интересов между интересами личности,

общества и государства; принцип непрерывности, принцип интеграции в международные системы безопасности; принцип взаимной ответственности государства, общества и личности в области обеспечения транспортной безопасности, также выделяется принцип взаимодействия различных государственных органов, для обеспечения транспортной безопасности.

Всегда при упоминании безопасности стоит учитывать факторы, которые могут повлиять на нее и создать опасность, следует также учитывать какая потенциальная опасность может возникнуть. В Российской Федерации имеется Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», а в этом законе имеется статья 5, которая называется : «Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» [60]. В этой статье имеются указания на порядок проведения оценки уязвимости объектов, которые входят в транспортную инфраструктуру, прописаны уполномоченные лица, которые проводят такую оценку, руководствуясь регламентами и разъяснениями. Законодатель считает, что информация об оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры является информацией для ограниченного пользования, так как, используя эту информацию, некоторые лица или же группа лиц могут совершить противоправные действия в отношении объектов, которым присвоен наинизший статус, тем самым нанести материальный ущерб государству и владельцу данного объекта, а наряду с материальным ущербом могут быть также схемы для устрашения населения, что в дальнейшем приведет к нестабильности в государстве и подрыве авторитета государства в глазах граждан. То есть, подобного рода объекты могут служить привлекательной целью для совершения преступлений террористического характера. В статье 6 того же Федерального закона предусмотрен порядок категорирования объектов транспортной инфраструктуры.

В целях принятия мер по обеспечению транспортной безопасности устанавливаются различные уровни безопасности в транспортном комплексе. Уровни устанавливаются постановлением Правительства РФ, последний на

данный момент нормативный акт, который устанавливает уровни – это постановление от 29.12.2020 за номером 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)» [22].

Исходя из вышесказанного можно сформировать следующий вывод – транспортная безопасность представляет собой состояние защищенности транспортной инфраструктуры, она является одним из ключевых факторов в государстве, современное государство не может существовать без развитой транспортной системы, а развитая транспортная система не может существовать без безопасности.

Глава 2 Государственное управление в сфере обеспечения безопасности на разных видах транспорта

2.1 Государственное управление в сфере регулирования безопасности дорожного движения при использовании автотранспорта

В рамках данной главы предполагается рассмотреть особенности функционирования различных – самых распространенных – видов транспорта, используемых на территории Российской Федерации. В качестве первой разновидности транспорта подобного рода рассмотрим автотранспорт, к числу которого относится транспорт, включающий легковые, грузовые и многоцелевые автомобили, автобусы и троллейбусы.

На данный момент автотранспорт является одним из основных видов транспорта. На автотранспорте перемещается подавляющее большинство грузов, перевозится огромное количество пассажиров. Автомобили в частности и автотранспорт в целом прочно вошел в нашу жизнь, уже нельзя представить себе город без автомобилей, автобусов, троллейбусов, также как нельзя представить себе крупную торговую сеть без большого количества тягачей, коммерческих грузовиков и небольших коммерческих машин, которые доставляют товары до крупных гипермаркетов и мелких магазинов, которые доставляют товары в дом каждого россиянина.

Вместе с тем, что автотранспорт является одним из удобнейших изобретений человечества, он несет в себе большую опасность. Как повелось издавна, где большая опасность – там непременно происходит охранительное вмешательство государства, государство создает правила, вводит нормативы, определяет рамки допустимого для того, чтобы минимизировать опасность, исходящую от автотранспорта, но в тоже время сохранить то полезное его свойство максимальной доступности, которое необходимо людям для комфортного проживания, а также для развития экономики своей страны.

В Российской Федерации имеется множество рычагов для воздействия на ситуацию на дороге. Один из главных нормативно-правовых актов в Российской Федерации, который регулирует дорожное движение и призван создавать безопасность на дороге это - Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ. Изучая данный федеральный закон сразу же, можно установить цель данного нормативно-правового акта. Согласно тексту №196-ФЗ задачами этого федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Для выполнения задач, которые поставлены перед настоящим Федеральным законом он определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

В соответствии с Федеральным законом №196-ФЗ от 10.12.1995 года обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

- «установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;
- координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;
- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;
- разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения

- безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов;
- осуществления деятельности по организации дорожного движения;
 - материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;
 - организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;
 - проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
 - осуществления обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;
 - лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;
 - проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;
 - осуществления контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения»[64].

Деятельность по организации безопасности дорожного движения, надзором за безопасностью дорожного движения Российская Федерация и субъекты Российской Федерации распределили между собой различные органы в системе органов исполнительной власти Российской Федерации. Эти органы могут относиться к различному уровню публичной власти из тех, которые существуют в России.

Так в соответствии с действующим законодательством в ведении Российской Федерации находятся следующие вопросы:

- «формирования и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- установления правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения;
- установление единой системы технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;
- контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения Конституции Российской Федерации и федеральным законам;
- создание федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- разработка и утверждение федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и их финансовое обеспечение;
- организация и осуществление контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения [13];
- координация деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- заключение международных договоров Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения»[64].

Для полноты раскрытия темы, понимания всей сущности безопасности движения считаю необходимым кратко рассмотреть каждый из этих пунктов.

Начнем с первого пункта, а именно с формирования и проведения на территории Российской Федерации единой государственной политики в

области обеспечения безопасности дорожного движения. Этот пункт является основополагающим, так как на территории одного государства существует острая необходимость в проведении единой государственной политики, особенно в области безопасности дорожного движения. Для дорожного движения крайне важна унификация, ведь если во всей стране будет разная политика по обеспечению безопасности дорожного движения- то в каких-то регионах дорожное движение будет безопасным, а в каких-то просто смертельно опасным, вместе с этим в регионах, в которых безопасность дорожного движения будет на низком уровне будет страдать и экономика, так как большинство продукции, которые изготавливают и поставляют заводы перевозится наземным автомобильным транспортом. Поэтому данный пункт стоит особняком среди других. Чтобы территории развивались гармонично и сильно не опережали друг друга по уровню экономического развития, чтобы на территории государства не было большого социального расслоения- необходимо вести единую политику в области дорожного движения.

Следующий значимый пункт, по нашему мнению, это пункт 3. В третьем пункте говорится следующее: «установление единой системы технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения».

Рассматривая проблему установления единой системы технических регламентов, для начала считаю необходимым рассмотреть Технический регламент Таможенного союза 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» [66]. В данном регламенте прописаны основные требования к автомобильным дорогам в целом и в частности к каждому отдельному элементу автомобильной дороги.

Наряду с этим нормативно-правовым актом также применяются следующие нормативно-правовые акты Европейским Соглашением о международных автомагистралях (СМА) ЕЭК ООН, Женева, 15 ноября 1975

года [6], Конвенцией о дорожном движении ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 года; Конвенцией о дорожных знаках и сигналах ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 года, Директивой Европейского союза 2004/54/ЕС от 29 апреля 2004 [5], Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств - участников Содружества Независимых Государств от 4 июня 1999 года [52].

Все вышеперечисленные нормативно-правовые акты являются основными документами, в соответствии с которыми построена система безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Вернемся к рассмотрению Технического регламент Таможенного союза 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог». Настоящий технический регламент, с учетом степени риска причинения вреда, устанавливает минимально необходимые требования к автомобильным дорогам, выполнение которых достигается в процессе изысканий, проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации. Согласно регламенту, автомобильную дорогу можно визуальным образом идентифицировать как объект, который представляет собой обустроенную и используемую для движения наземных транспортных средств (далее – ТС) полосу земли или же поверхность искусственного сооружения, например, мост. Вместе с этим в регламенте имеется определение автомобильной дороги и звучит оно следующим образом «автомобильная дорога – комплекс конструктивных элементов, предназначенных для движения с установленными скоростями, нагрузками и габаритами автомобилей и иных наземных транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и (или) грузов, а также участки земель, предоставленные для их размещения» [56]. Теперь, имея четкое понимание, что такое автомобильная дорога, мы можем предметно рассматривать ее с точки зрения требований по безопасности, которые предъявляются к ней на этапе проектирования [26], строительства и содержания.

Статья 10 регламента гласит следующее: «10. При изысканиях автомобильных дорог и сооружений на них должны соблюдаться следующие требования: 10.1. материалы о природно-климатических условиях района строительства и факторах техногенного воздействия на окружающую среду с прогнозом их изменения должны быть достоверными; 10.2. материалы топографо-геодезических, инженерно-геологических, гидрологических, экологических, а при необходимости и других видов изыскательских работ должны содержать все необходимые данные: а) для разработки основных технических решений по конструктивным элементам автомобильной дороги и дорожных сооружений, обеспечивающих безопасность на этапах их строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также разработки мероприятий по охране окружающей среды, проекта организации строительства; б) для проведения расчетов оснований, фундаментов и конструкций дорожных сооружений, отверстий мостов и труб, прочности и устойчивости земляного полотна, дорожной одежды и других конструктивных элементов, а также для разработки иных мероприятий, связанных с безопасностью автомобильной дороги на стадиях ее проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации; в) для проектирования инженерных мероприятий по защите автомобильной дороги и потребителей транспортных услуг от воздействия опасных природных и техногенных факторов на стадиях строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации дороги» [56].

Разберем статью по порядку и дадим комментарии к каждому пункту. Как можно видеть в пункте 10.1 законодатель выдвигает требования к достоверности данных о природно-климатических условиях района и факторах техногенного воздействия на окружающую среду, помимо данных также необходимо сделать расчет и составить прогноз. Данные требования законодатель выдвигает для сокращения возможных рисков, связанных с природно-климатическими характеристиками района, в котором предполагается строительство новой дороги. Стоит понимать, что в

зависимости от географического положения имеются разные факторы риска, так, например, риск землетрясений и сдвига тектонических плит будет разным для дороги, которая будет спроектирована для города Москве и для дороги, которая будет спроектирована для города Токио. Также надо учитывать, что дорога своим существованием может наносить вред окружающей среде и пагубно воздействовать на животных и растения, которые «насеяли» данную территорию задолго до возникновения там автомобильной дороги.

В пункте 10.2 законодатель акцентирует свое внимание на содержания материалов топографо-геодезических, инженерно-геологических, гидрологических, экологических, а также иных необходимых в данной ситуации изыскательных работ. Выдвинутые требования необходимы, так как без них невозможно грамотно спроектировать и построить безопасную во всех смыслах автомобильную дорогу.

В пункте 11.4 прописано, какие виды нагрузок, как постоянных, так и временных, должны учитываться при расчетах конструктивных элементов. В свою очередь регламент считает необходимым учитывать следующие виды нагрузок на фундамент:

- от собственного веса конструктивных элементов автомобильной дороги и дорожных сооружений;
- от транспортных средств и пешеходов;
- от воздействия водного потока, в том числе волновые и ледовые нагрузки;
- от воздействия ветра и атмосферных осадков;
- от сейсмических воздействий;
- от температурных воздействий;
- от осадок оснований и фундаментов, усадки материала конструктивных элементов;
- от строительного-монтажного, технологического, ремонтного и эксплуатационного оборудования;

Как видно из списка, приведенного выше, законодатель учел все возможные виды нагрузок, которые существенно влияют на устойчивость конструкции и могут сказаться на безопасности использования дороги.

В пункте 11.6 регламента можно увидеть, что помимо конструктивных особенностей, которые следует учитывать при строительстве будущей автомобильной дороги, законодатель учитывает также и трафик, который проходит по данной местности и который должен проходить по этой местности после окончания строительства. Так выдвигается требование к количеству автомобильных полос автомобильная дорога должна иметь установленное количество полос движения, позволяющее обеспечить пропуск транспортного потока расчетной интенсивности с допустимым уровнем загрузки автомобильной дороги движением.

В пункте 11.10 предусмотрены требования для обеспечения безопасности движения транспортных средств на крутых затяжных спусках, так законодатель устанавливает жесткое требование предусматривать площадки для экстренной остановки, которые должны располагаться вдоль полосы движения транспортных средств, идущих на спуск.

В пункте 11.11 законодатель предусмотрел ситуацию, связанную с выездом на полосу встречного движения [10]. Четко прописано, что в местах, в которых опасно выезжать на полосу встречного движения, совершать обгоны, развороты и другие маневры, связанные с выездом на полосу для встречного движения должна быть нанесена соответствующая разметка, а если позволяет ширина и класс дороги должны стоять специальные ограждения, так называемые «отбойники», чтобы минимизировать возможность выезда транспортного средства на полосу для встречного движения, а в случае выезда минимизировать возможный ущерб для участников дорожного движения.

Пункт 11.14 содержит следующее требование «при проектировании автомобильных дорог технические средства организации движения на автомобильной дороге должны составлять единую систему управления

дорожным движением, позволяющую водителю обеспечить безопасное совершение маневра или изменение режима движения»[56].

В пункте 11.17 законодатель затрагивает вопрос освещения дороги, устанавливает места, которые должны быть освещены в обязательном порядке и которые должны быть освещены в первую очередь.

В пункте 11.19 четко прописано, что в местах остановки общественного транспорта необходимо устанавливать павильоны для посадки и высадки пассажиров из общественного транспорта. Данное требование очень важно, ведь безопасность места посадки и высадки пассажиров, а также комфорт и освещенность является одним из ключевых факторов для создания благоприятной городской среды. Пункт 11.22 регламента также направлен на создание благоприятной и безопасной городской среды для маломобильных групп населения.

Пункт 11.26 регламентирует устройство тоннелей, выдвигает требования по их безопасности, по обустройству аварийных выходов, для тоннелей определенных классов, по освещению тоннелей и прилегающих территорий к ним, а также по установке необходимых дорожных знаков.

При возведении новой дороги не стоит забывать и о вспомогательных средствах, которые размещаются на дороге или вдоль нее и несут вспомогательную функцию. Так в пункте 13.5 озвучены требования по безопасности к техническим средствам организации дорожного движения.

Рассмотрим подробно пункт 13.5, в подпункте «а» которого выдвигаются требования к дорожным знакам. Законодатель выдвигает следующие требования:

- дорожные знаки должны обладать заданными характеристиками, установленным в международных и региональных стандартах, а в случае их отсутствия – национальных стандартов;
- местоположение дорожных знаков должно обеспечивать своевременное информирование участников дорожного движения о

допустимых режимах движения, о ограничениях, установленных на данном участке дороги, а также об изменении дорожных условий;

- установка дорожных знаков, за исключением временных, не должна приводить к уменьшению габаритов приближения автомобильных дорог и дорожных сооружений на них. Установку отсутствующих и замену повреждённых дорожных знаков следует осуществлять в сроки, установленные в международных и региональных стандарта [11].

В подпункте «Б» выдвигаются требования к дорожной разметке. Их содержание следующее:

- дорожная разметка должна быть различима в любых условиях, исключение составляют лишь те случаи, когда дорога загрязнена или она покрыта снежно-ледяными отложениями;
- разметка в случае утраты ее различимости и невозможности определения информации, которая она должна нести, должна быть восстановлена. Восстановление дорожной разметки необходимо производить при наступлении условий, обеспечивающих возможность применения разметочных материалов и изделий в соответствии с установленными условиями их применения;
- в случае, если нет возможности своевременно восстановить разметку - необходимо установить соответствующие дорожные знаки.

В подпункте «В» выдвигаются требования к дорожным светофорам, а в подпункте «Д» выдвигаются требования к системам сигнализации на железнодорожных переездах, представляется, что данные пункты можно рассмотреть в совокупности, так как устройства, к которым выдвигаются требования носят схожие функции. Законодатель выдвигает следующие требования по отношению к дорожным светофорам:

- дорожные светофоры должны размещаться так, чтобы они легко воспринимались всеми участниками дорожного движения, не смотря на погодные и световые условия;

- они не должны быть закрыты какими-либо объектами инфраструктуры, препятствиями;
- должны располагаться так, чтобы их было удобно обслуживать и своим расположением они уменьшали вероятность их повреждения;
- минимальная видимость сигналов светофоров должна обеспечивать водителям возможность безопасного и своевременного совершения маневров и остановки транспортного средства. Это условие должно соблюдаться, не смотря на погодные условия и условия, которые создаются в темное время суток.

По отношению к светофорам, которые устанавливаются перед железнодорожными переездами, законодатель выдвигает схожие требования, а именно:

- видимость сигналов на железнодорожных переездах должна обеспечивать водителям транспортных средств возможность их безопасного проезда с разрешенной правилами дорожного движения скоростью.
- система сигналов на железнодорожных переездах должна быть поострена таким образом, чтобы обеспечивать их четкое восприятие органами зрения и слуха участников дорожного движения в штатных ситуациях, несмотря на время суток и погодные условия.

Еще один немаловажный фактор, который влияет на безопасность дороги – это очистка автомобильной дороги от снега. Каждую зиму сотни людей погибают от того, что не справляются с управлением транспортным средством и «вылетают» в кювет или же на полосу, предназначенную для встречного движения, в свою очередь на полосе для встречного движения они допекают столкновение с транспортными средствами, которые движутся во встречном направлении. Соблюдение требований по своевременной очистке дорожного полотна от скопившегося снега позволяет резко снизить число таких происшествий. В свою очередь, законодатель отвел этому требованию целый пункт, который носит номер 13.9 и четко прописал требования и

допустимые величины отклонения от идеально почищенного дорожного полотна. В пункте 13.9, говорится следующее: «очистка покрытия автомобильной дороги от снега должна осуществляться с проезжей части, остановок общественного наземного транспорта, тротуаров, обочин, съездов, площадок для стоянки и остановки транспортных средств.

Допускается эксплуатация отдельных автомобильных дорог с присутствием по всей ширине проезжей части слоя уплотненного снежного покрова толщиной не более 100 мм. На снежном накате не допускается наличие колеи глубиной более 30 мм и отдельных гребней возвышений, занижений и выбоин высотой или глубиной более 40 мм.

Сроки ликвидации зимней скользкости и окончания снегоочистки для автомобильных дорог в зависимости от их значения, класса и категории, а также интенсивности и состава движения устанавливаются в международных и региональных стандартах, а в случае их отсутствия – национальных (государственных) стандартах государств-членов Таможенного союза, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований принятого технического регламента Таможенного союза.

На лавиноопасных участках горных автомобильных дорог должны быть предприняты меры по своевременному предупреждению и ликвидации лавинной опасности, а также устройству необходимых противолавинных сооружений»[56].

Выше были рассмотрены основные положения Технического регламента Таможенного союза, в котором выдвигаются требования к автомобильным дорогам, их содержанию, основам их обустройства. Следует понимать, что какими бы безопасными и современными не были дороги это лишь часть того, что необходимо для безопасности на дорогах общего пользования. Вторая часть – это состояние транспортных средств, которые передвигаются по дорогам. Данный фактор тоже пытается предусмотреть законодатель, например, издав Федеральный закон «О техническом осмотре

транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 01.07.2011.

Данным законодательным актом законодатель пытается решить проблему нахождения транспортных средств и других средств повышенной опасности на дорогах общего пользования. Цель проведения технического осмотра – оценка соответствия транспортного средства требованиям безопасности, которые прописаны в актах Российской Федерации. В своей деятельности по техническому осмотру транспортных средств государство опирается на 7 основных принципов, а именно:

- территориальная и ценовая доступность для населения услуг по проведению технического осмотра;
- право выбора гражданами, юридическими лицами операторов технического осмотра;
- доступность информации о порядке и периодичности проведения технического осмотра;
- конкуренция операторов технического осмотра;
- обеспечение качества услуг по проведению технического осмотра, соответствующих правилам проведения технического осмотра;
- ответственность операторов технического осмотра за оформление диагностической карты, подтверждающей допуск к участию в дорожном движении, в отношении транспортного средства, не соответствующего обязательным требованиям безопасности транспортных средств, а также за несоблюдение иных требований, установленных настоящим Федеральным законом;
- обеспечение достоверности и актуальности сведений, содержащихся в единой автоматизированной информационной системе технического осмотра [66].

Технический осмотр проводится операторами технического осмотра, аккредитованными в соответствии с Федеральным законом №170 от 01.07.2011 года профессиональным объединением страховщиков. Данная мера

принята для обеспечения корректного, правильного и профессионального проведения технического осмотра. После проведения технического осмотра, организация, которая проводила технический осмотр вносит сведения о состоянии транспортного средства в единую информационную систему и оформляет диагностическую карту. На основании диагностической карты делается вывод о пригодности к эксплуатации на дорогах общего пользования конкретного транспортного средства.

Теперь рассмотрим периодичность прохождения технического осмотра.

В статье 15 Федерального закона от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» законодатель устанавливает следующие сроки:

Законодатель не требует проведения технического осмотра маломощным транспортным средствам, а именно тем транспортным средствам, которые по своим техническим характеристикам не могут развивать скорость более 50 км/ч.

Законодатель не требует прохождения осмотра в течении четырех лет со дня изготовления следующими транспортными средствами:

- легковым транспортным средствам;
- мототранспорту;
- грузовым транспортным средствам, с разрешенной максимальной массой до трех с половиной тонн;
- прицепах и полуприцепах определенных классов.

Если после производства транспортных средств прошло четыре года, но не прошло десять лет владелец транспортного средства обязан проводить технический осмотр раз в двадцать четыре месяца в отношении следующих транспортных средств:

- легковых автомобилей;
- грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых составляет до трех с половиной;

- прицепы и полуприцепы, за исключением транспортных средств определенной категории;
- мототранспортных средства.

Если вышеуказанные транспортные средства были изготовлены свыше десяти лет назад, технический осмотр необходимо проходить раз в двенадцать месяцев.

Если транспортные средства принадлежат физическому лицу, который использует транспортное средство в личных целях-то законодатель не требует обязательного прохождения технического осмотра.

Если транспортное средство используется в легковом такси или это транспортное средство – автобус, или же грузовой автомобиль, который предназначен для перевозки пассажиров и имеет более восьми сидячих мест, то технический осмотр необходимо проходить раз в двенадцать месяцев до достижения транспортным средством возраста пяти лет, а если прошло более пяти лет с даты изготовления- то каждые шесть месяцев;

Данные требования возникают из-за частой эксплуатации транспортных средств, большого километража и особенностей их использования.

Если же транспортное средство или прицеп к этому транспортному средству используется для перевозки опасных грузов, то такое транспортное средство или прицеп необходимо предоставлять для проведения технического осмотра раз в шесть месяцев.

Раз в двенадцать месяцев должны проходить технический осмотр следующие транспортные средства:

- грузовые автомобили, разрешенная максимальная масса которых составляет более трех тонн пятисот килограмм
- транспортные средства, оборудованные в соответствии с законодательством Российской Федерации устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;
- транспортные средства, предназначенные для обучения управлению транспортными средствами.

Также необходимо рассмотреть требования к транспортным средствам, которые имеют специальное предназначение. В соответствии с конституцией Российской Федерации – Россия является социально направленным государством поэтому в нашей стране большое внимание уделяется защите жизни и здоровья социально незащищенных слоев общества в целом, а в частности детей и лиц с ограниченными возможностями.

Ниже рассмотрим безопасность на автотранспорте при перевозке детей и маломобильных групп населения (инвалидов).

Согласно ГОСТ 33552-2015 [3] (далее по тексту - документ) автобусы, которые используются для перевозки детей должны соответствовать следующим требованиям:

- согласно пункту 2.2.1 транспортное средство должно быть оборудовано ограничителем, который делает невозможным движение транспортного средства со скоростью выше 60 километров в час;
- по периметру транспортного средства должны быть размещены опознавательные знаки, которые говорят другим участникам дорожного движения о потенциальной возможности перевозки детей, само же транспортное средство должно быть окрашено в желтый цвет и иметь специальную цветовую схему;
- транспортное средство должно быть оборудовано системой ГЛОНАСС и тахографом, также снаружи транспортного средства должна находиться световая сигнализация оранжевого цвета, которая используется при посадке или высадке пассажиров, а также в условиях плохой и/или ограниченной видимости.

Транспортные средства обязательно должны быть оснащены устройством, обеспечивающим автоматическую подачу звукового сигнала при движении задним ходом.

Каждое место, на котором перевозится ребенок должно быть оборудовано кнопкой, с просьбой об остановке, одновременно с этим рабочее

место водителя должно быть оборудовано световыми датчиками с дублирующим звуковым сигналом, благодаря которому водитель данного транспортного средства поймет, что кто-то из пассажиров просит об остановке.

Отдельное внимание уделяется техническому осмотру транспортного средства, на котором будет осуществляться перевозка детей, согласно все тому же ГОСТу период технического осмотра для данного транспортного средства должен быть сокращен вдвое по сравнению с обычным регламентом и не превышать 10000 (десяти тысяч километров). Сиденья же должны быть оборудованы специальными креплениями типа ISOFIX для возможности установки на них детских удерживающих устройств, которые по сравнению с обычными ремнями безопасности, которыми должно быть оборудовано транспортное средство, обладают более высоким уровнем безопасности и надежности, тем самым повышая шанс на выживание и уменьшая шанс получить травмы при попадании в дорожно-транспортное происшествие.

Помимо требований к Транспортному средству законодатель отдельно имеет требования к процедуре перевозке детей, для этого законодатель издал отдельный нормативно-правовой акт (далее по тексту – НПА), а именно Постановление Правительства РФ от 23 сентября 2020 г. № 1527 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами».[29] В правилах к данному НПА, а именно в пункте 3 этих правил сказано следующее:

«В случае если организованная перевозка группы детей осуществляется одним автобусом или двумя автобусами, перед началом осуществления такой перевозки в подразделение Государственной инспекции безопасности дорожного движения территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее - подразделение Госавтоинспекции) на районном уровне по месту начала организованной перевозки группы детей подается уведомление об организованной перевозке группы детей.

В случае если указанная перевозка осуществляется тремя автобусами и более, перед началом осуществления такой перевозки подается заявка на сопровождение автобусов патрульным автомобилем (патрульными автомобилями) подразделения Госавтоинспекции:

- при необходимости организации сопровождения по дорогам общего пользования, расположенным на территории нескольких муниципальных образований в пределах субъекта Российской Федерации, закрытых административно-территориальных образований, нескольких субъектов Российской Федерации, - в подразделение Госавтоинспекции на региональном уровне по месту начала организованной перевозки группы детей либо Центр специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации;

- при необходимости организации сопровождения по дорогам общего пользования, расположенным в пределах районов, городов и иных муниципальных образований, закрытых административно-территориальных образований, комплекса «Байконур», - в подразделение Госавтоинспекции на районном уровне по месту начала организованной перевозки группы детей.»

Также организатор перевозки обязан составить исчерпывающий список лиц, в котором указывает лиц, которым разрешается находиться в автобусе в процессе перевозки.

Помимо требований к процедуре у законодателя также имеется требование к водителю, который будет управлять транспортным средством при перевозке детей. Так по тексту данного НПА к управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, обладающие следующими профессиональными особенностями:

- у водителя должен быть стаж работы водителем транспортного средства, для которого необходима категория «D» не менее одного года из последних двух лет;

- водитель данного транспортного средства должен пройти предрейсовый инструктаж в соответствии с абзацем вторым пункта два статьи двадцать Федерального закона «О безопасности дорожного движения»;
- водитель данного транспортного средства должен не привлекаться к ответственности в виде лишения особого права на управление транспортным средством в течении одного года до начала перевозки группы детей, а также он не должен привлекаться к административному аресту за административные нарушения в области дорожного движения.

Таким образом, требования в законодательстве к перевозке детей установлены довольно жесткие, имеется ряд своих аспектов и нюансов. Теперь рассмотрим требования для перевозки инвалидов, для этого обратимся к Федеральному закону от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», а именно к статье 21.1 данного закона. В статье 21.1 259-ФЗ сказано следующее:

«Пассажирам из числа инвалидов обеспечиваются условия доступности их перевозки и перевозки их багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Владельцем объекта транспортной инфраструктуры обеспечиваются условия доступности для инвалидов перевозок автомобильным транспортом наравне с другими пассажирами, в том числе:

- оборудование объекта транспортной инфраструктуры, предназначенного для обслуживания пассажиров, низкорасположенными телефонами с функцией регулирования громкости, текстофонами для связи со службами информации, экстренной помощи;
- дублирование необходимой для пассажиров из числа инвалидов звуковой и зрительной информации;

- ознакомление с правилами перевозки пассажиров, а также другой необходимой информацией об условиях перевозки в доступной для пассажира из числа инвалидов форме.

Без взимания дополнительной платы на территории объекта транспортной инфраструктуры, предназначенного для обслуживания пассажиров, предоставляются следующие услуги:

- помощь при передвижении по территории объекта транспортной инфраструктуры, предназначенного для обслуживания пассажиров, в том числе при входе в транспортное средство и выходе из него, до места посадки в транспортное средство и от места высадки из него, при оформлении багажа, получении багажа;
- допуск собаки-проводника при наличии документа, подтверждающего специальное ее обучение и выдаваемого по форме и в порядке, которые определяются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере социальной защиты населения (далее - специальный документ).

В транспортном средстве пассажиру из числа инвалидов перевозчиком, в том числе при перевозке транспортным средством по заказу, без взимания дополнительной платы предоставляются следующие услуги:

- обеспечение посадки в транспортное средство и высадки из него, в том числе с использованием специальных подъемных устройств для пассажиров из числа инвалидов, не способных передвигаться самостоятельно;
- провоз собак-проводников при наличии специального документа;
- перевозка кресла-коляски пассажира из числа инвалидов.

Можно прийти к выводу, что законодатель уделяет повышенное внимание в сфере формирования законнообразного поведения участников дорожного движения. Данная норма широко описывает права и возможности,

а также обязанности всех членов общества, которые вступают в транспортные отношения при перевозке инвалидов.

2.2 Государственное управление в сфере безопасности на железнодорожном транспорте

Прежде чем обращаться к проблеме правового регулирования безопасности на железнодорожном транспорте необходимо обрести понимание, что такое железнодорожный транспорт. Для рассмотрения и понимания основ следует обратиться к Федеральному закону от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Изучая положения Федерального закона можно выделить следующие понятия железнодорожного транспорта:

- железнодорожный транспорт общего пользования – производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками;
- железнодорожный транспорт необщего пользования - совокупность производственно-технологических комплексов, включающих в себя железнодорожные пути необщего пользования, здания, строения, сооружения, в отдельных случаях железнодорожный подвижной состав, а также другое имущество и предназначенных для обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах (услугах) в местах необщего пользования на основе договоров или для собственных нужд.

Теперь, когда имеется понятие что такое железнодорожный транспорт можно переходить к вопросу обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте. Изучая структуру Федерального закона №17 от 10.01.2003 можно заметить, что безопасности железнодорожного транспорта регулируется главой 4 данного закона.

В статье 20 рассмотрена организации обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. После с ознакомления с этой статьей можно сказать следующее. Законодатель возлагает ответственность на Федеральный орган исполнительной власти в сфере безопасности в железнодорожные движения в следующих сферах:

- в сфере правового и технического регулирования в области безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и иных связанных с перевозочным процессом на железнодорожном транспорте технических средств, в том числе установление классификации, порядка служебного расследования и учета транспортных происшествий и иных связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта событий;
- в сфере разработки государственной политики в области безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта общего пользования и эксплуатации транспортных и иных связанных с перевозочным процессом технических средств.

Законодатель возлагает ответственность в сфере безопасности железнодорожного движения не только на Федеральные органы, но и на владельцев инфраструктур, перевозчиков, грузоотправителей и других участников процесса перевозки. Законодательно на них возложена ответственность за обеспечение безопасности для жизни и здоровья пассажиров, сохранности грузов/багажа/грузобагажа в условиях проезда и (или) перевозки, ответственность за безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также экологическую безопасность.

Статья 20.1 регламентирует правило федерального контроля (надзора) в области железнодорожной безопасности.

В ней же идет ссылка на Федеральный закон от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании», в котором законодатель подробно описывает требования к техническому состоянию железнодорожного транспорта, а также к машинам, устройствам и приспособлениям, которые являются вспомогательными для железнодорожной отрасли. Однако, несмотря на то, что данные устройства являются вспомогательными от их качества, правильности и четкости изготовления зависит безопасность на железнодорожном транспорте в целом.

В статье 21 излагаются основные положения в области обеспечения безопасности. Исходя из содержания п.1 ст.21 можно сделать вывод, что все объекты, которые используются в железнодорожном сообщении, такие как железнодорожные пути, железнодорожные станции, пассажирские платформы и другие объекты инфраструктуры – являются зонами повышенной опасности. Законодатель дает право владельцу железнодорожных путей обезопасить их – путем огораживания, но в прямую обязанность это не ставит. Также в этом пункте прописано, что правила нахождения граждан в зонах повышенной опасности описаны в законодательных актах, которые издаются компетентными федеральными органами исполнительной власти, вместе с тем указано, что лица, которые нарушают правила нахождения или же перехода железнодорожных путей несут ответственность - которая предусмотрена в законодательстве Российской Федерации. В Федеральном законе №195 от 30.12.2001 года имеется статья 11.1, которая называется: «Действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене», в данной статье предусмотрены административные наказания за следующие виды административных проступков:

- повреждение железнодорожного пути, сооружений и устройств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования,

- сбрасывание на железнодорожные пути или оставление на них предметов, которые могут вызвать нарушение движения поездов;
- несоблюдение установленных габаритов при погрузке и выгрузке грузов;
 - повреждение защитных лесонасаждений, снегозащитных ограждений или других путевых объектов;
 - нарушение правил проезда гужевым транспортом и прогона скота через железнодорожные пути, а равно нарушение правил выпаса скота вблизи железнодорожных путей;
 - проход по железнодорожным путям в неустановленных местах.

Также, имеется уголовная ответственность за нарушения в области безопасности на транспорте. В статье 263 Уголовного Кодекса Российской Федерации предусмотрена ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, и метрополитена. Пример применения этой статьи можно наблюдать в следующем документе: Приговор от 29 марта 2021 г. по делу № 1-134/2019 [33]. На основании этого можно сделать вывод, что законодатель не только вменяет обязанности по созданию условий для безопасного использования железнодорожного транспорта, но и вводит наказания, вплоть до уголовного, за нарушения правил, которые были введены для повышения уровня безопасности железнодорожного транспорта.

Продолжим рассмотрение статьи 21, в пункте 2 говорится об объектах, на которых осуществляется производство, хранение, погрузка, транспортировка и выгрузка опасных грузов, законодатель отдельно прописывает, что они должны быть удалены от железнодорожных путей общего пользования, а также от объектов инфраструктуры, которые прилегают к таким путям. Минимальные расстояния для удаления прописаны в «СП 119.13330.2017 Железные дороги колеи 1520 мм. Актуализированная редакция СНиП 32-01-95»[53]. Согласно этому же пункту владельцы линий связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводов и других

пересекающих железнодорожные пути общего пользования или находящихся в непосредственной близости от них сооружений несут ответственность за обеспечение безопасности их функционирования и соблюдение установленных норм строительства и эксплуатации указанных сооружений. Владелец указанных сооружений обязан своевременно информировать соответствующих владельцев инфраструктур о возникновении аварийных ситуаций, которые могут повлиять на работу организаций железнодорожного транспорта, и о принимаемых мерах.

В пункте 3 статьи 21 прописана ответственность грузоотправителя и грузополучателя при перевозке, погрузке или же выгрузке грузов, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации классифицируются как опасные или же специальные. Помимо того, что необходимо обеспечить безопасность, еще необходимо иметь средства, а в некоторых случаях специально обученные и укомплектованные подразделения для незамедлительного устранения последствий аварийных ситуаций и последствий аварийных ситуаций.

В пункте 5 статьи 21 законодатель указал на право представителей компетентного федерального органа исполнительной власти проверять достоверность сведений о массе грузов, грузобагажа и иных указанных грузоотправителями (отправителями) в перевозочных документах сведений.

В пункте 6 статьи 21 предусматривается ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Ответственность за невыполнение требований транспортной безопасности складывается из административной и уголовной. Административная ответственность наступает за совершение следующих правонарушений:

- неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности либо неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности, совершенные по неосторожности, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния;

- действие (бездействие), предусмотренное частью 1 настоящей статьи, совершенное умышленно, — влечет наложение административного штрафа.

Уголовная ответственность наступает при совершение следующих преступлений:

- неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба;
- неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (более 1 млн. рублей);
- деяния, совершенные группой лиц по предварительному сговору либо повлекшие по неосторожности смерть человека;
- деяния, совершенные организованной группой либо повлекшие по неосторожности смерть двух и более лиц.

Можно прийти к выводу, что законодателем была сформирована целая система норм, которая в совокупности призвана обеспечить соблюдение законодательства при перевозках грузов железнодорожным транспортом в пределах Российской Федерации. В качестве важного элемента подобного регулирования интересно также отметить, что в значительной степени оно направлено на охрану отношений, связанных с надлежащей перевозкой грузов, поскольку железнодорожное грузовое сообщение выполняет очень важные функции и занимает большую долю в общем объеме грузооборота в Российской Федерации.

2.3 Государственное управление в сфере обеспечения безопасности на водном транспорте

Водный транспорт широко используется во всем мире. Согласно данным представленным в отчете Росстата за 2020-2021 года перевозка транспортном водного назначения оставляет существенную часть от общей массы перевозок. Так в таблице, опубликованной на официальном сайте Росстата, говорится, что за годом в год количество грузов, которые перевозятся с использованием водного транспорта, будь то морской или речной неуклонно растет.

Помимо морского транспорта в нашей стране широко развит и речной транспорт, согласно тому же отчету, показатели по речному транспорту непрерывно растут, это наглядно видно на таблице. Так в 2019 году было перевезено 108,1 млн тонн грузов, а в 2020 году уже 110,3 миллиона тонн грузов, уже в апреле 2020 года Перевозки грузов внутренним водным транспортом в РФ по сравнению с апрелем 2019 года выросли на 16%. Это говорит о востребованности водного транспорта в стране.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что Россия активно пользуется водным транспортом. Стоит помнить, что водный транспорт – это объект повышенной опасности, поэтому государство просто обязано проводить политику по регулированию этой сферы. В связи с необходимостью регулирования процессов, происходящих на водном транспорте Правительство Российской Федерации 8 октября 2020 года, утвердило постановлением № 1638 «Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта» [28;32]. Согласно тексту вышеуказанного постановления, оно было принято для установления требований по обеспечению транспортной безопасности. В статье 2 постановления очерчивается исчерпывающий

перечень объектов, на котором оно действуют, а именно в данный перечень включаются следующие объекты:

- морские терминалы;
- порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности;
- судоходные гидротехнические сооружения;
- расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения, в том числе гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, за исключением подводных сооружений (включая скважины);
- участки внутренних водных путей, а также обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения и помещения для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, являющиеся объектами транспортной инфраструктуры»[32].

В статье 4 постановления указывается, что оно обязательно для применения на всех объектах транспортной инфраструктуры. В преамбуле постановления обозначен срок действия этого документа, так согласно пункту 3 преамбулы срок составляет шесть лет.

В статье 5 возлагается обязанности на субъекты транспортной инфраструктуры. Так, субъект обязаны назначить ответственное лицо, создать план объекта, проводить регулярные проверки [16], отслеживать изменения в действующем законодательстве[20], представить в Федеральное агентство морского и речного транспорта полные и достоверные сведения о субъекте транспортной инфраструктуры и об объекте транспортной инфраструктуры,

разработать и утвердить организационные документы и так далее в общей слаженности 46 пунктов, среди этих пунктов имеются требования к обеспечению антитеррористической безопасности [21], так например в пункте 10 идет речь о передачи данных федеральной службе безопасности: «обеспечить доступ к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности подразделениям органов Федеральной службы безопасности Российской Федерации, органов внутренних дел и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, а также передачу таких данных в служебные помещения на объекте транспортной инфраструктуры, предоставленные (переданные) территориальным органам и (или) подразделениям указанных федеральных органов исполнительной власти для выполнения задач на объекте транспортной инфраструктуры» [32].

В пункте 12 получает дальнейшее развитие тема с антитеррористической безопасностью, в ней говорится об обеспечении подготовки и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности [27].

Пункт 14 обязует проводить тренировки с целью проверки уровня обеспечения безопасности при возникновении нештатных ситуаций.

В пункте 13 законодатель вменяет в обязанности субъекту проводить политику с целью информирования пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, работников транспортной сферы о запрещенных и разрешенных к перевозке веществах, вещах [18].

Пунктом 22 законодатель обязует выделить и оборудовать в соответствии с утвержденным планом объекта транспортной инфраструктуры отдельные помещения или участки помещений на контрольно-пропускных пунктах для проведения досмотра физических лиц [36], в дополнение к этому также должны быть созданы помещения или участки помещений для управления техническими средствами и силами обеспечения транспортной безопасности, эта обязанность прописана в пункте 23. Система аудио- видео- фиксации в целях документирования действий тоже является обязательной согласно пункту 25 постановления.

Согласно пунктам 32-34 необходимо обеспечить доступ сотрудникам охраны объекта с оружием [35], также необходимо проводить процедуры, разработать регламент и вести учет выдачи оружия, сохранности оружия и его применения в служебных целях. Таким образом, у работников, которые в соответствии с требованиями, предъявляемые к занимаемой должности, несут службу с оружием должна быть надлежаще оформленная лицензия на оружие, которое они используют при осуществлении своих должностных обязанностей, процесс получения лицензии в Российской Федерации регулирует Федеральный закон от 13.12.1996 № 150-ФЗ «Об оружии» [62].

Согласно пунктам 41-42 постановления необходимо предпринимать меры для задержания лиц, которые своими действиями посягают или совершают попытки посягательства на безопасность транспортного объекта, после задержания таких нарушителей необходимо передать органам министерства внутренних дел Российской Федерации, а также известить о таких попытках Федеральную службу безопасности [17].

Руководствуясь действующим законодательством Российской Федерации к нарушителям будут применены меры воздействия, они будут осуждены и понесут заслуженное наказание. В Уголовном кодексе Российской Федерации имеется статья 263.1 [57], которая карает за нарушение требований в области транспортной безопасности, помимо этого Кодексом об Административных правонарушениях Российской Федерации закреплена ответственность за нарушение транспортной безопасности в статьях 11.15.1, 11.15.2, 19.7.5, 19.7.9. Применение данных статей можно видеть в решении № 12-457/2020 от 17 июля 2020 г. по делу № 12-457/2020, в нем ООО было оштрафовано за нарушение статьи 19.7.5 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации [50]. Следует также помнить и о таком важном моменте, как техническое состояние транспортного средства. Законодатель предусмотрел и этот вопрос. Так в ГОСТ Р 56241-2014 «Внутренний водный транспорт. Техническая эксплуатация портовых гидротехнических сооружений. Требования безопасности» [4] были учтены

моменты технического состояния водного транспорта, который используется внутри страны. Вместе с состоянием водного транспорта законодатель также уделяет внимание состоянию инфраструктуры, которая используется для обслуживания водного транспорта и коммерческих целей, связанных с ним. Глава 4 данного ГОСТа посвящена Обеспечению безопасности во время эксплуатации, глава разделена на 3 раздела. Глава 5 регулирует контроль технической безопасности и ее оценки в ней описаны процессы, которые необходимо совершить для контроля безопасности, приведены критерия оценки безопасности и уровни опасности.

Безопасность морского транспорта дополнительно регулируется Международным Кодексом безопасности высокоскоростных судов 2000 года [12].

Можно прийти к выводу, что в настоящее время в Российской Федерации сформировалась целая подотрасль транспортного права, направленная на регулирование водного (внутреннего водного и морского) транспорта. В данном отношении действуют многочисленные технические регламенты, призванные реализовать задачу технического регулирования в указанной области.

2.4 Государственное управление в сфере обеспечения безопасности на воздушном транспорте

Для обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте, осуществляются мероприятия, регламентированные следующими правовыми нормативными документами:

- Федеральным Законом от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ («Воздушный Кодекс РФ»);
- Федеральным Законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

- приказами Министерства транспорта от 28 ноября 2005 № 142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» [34], от 18 апреля 2008 г. № 62 «Об утверждении Программы авиационной безопасности Гражданской авиации Российской Федерации», от 25 июля 2007 г. № 104, от 5 марта 2010 года №52 «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» [37].

В настоящий момент в гражданской авиации имеется два основных направления, по которым идет работа по повышению транспортной безопасности.

Первое направление — это безопасность полетов, второе — это авиационная безопасность.

«Безопасность полетов – комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей».

Для обеспечения безопасности полетов необходимо подходить с самого начала процесса проектирования самолетов, вертолетов и других транспортных средств, которые перемещаются по воздуху. В момент проектирования и создания модели воздушного судна к нему предъявляются требования согласно общепринятым мировым нормативам. Один из таких нормативов, применяющийся в нашей стране – это Постановление Правительства РФ от 28 марта 2012 г. № 240 «О лицензировании разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники, за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее» (с изменениями и дополнениями).[31] Помимо этого нормативно-правового акта имеется также требование в Воздушном кодексе Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ, в нем в статье 37 предъявляются требования к сертификации гражданских воздушных судов,

авиационных двигателей и воздушных винтов, беспилотных авиационных систем и их элементов. В статье 37 пункте 2 указано следующее: «Сертификат типа выдается уполномоченным органом, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов»[65], все в той же статье пунктом ниже, а именно в пункте 3, законодатель предусмотрел особые условия для сертификации судов и их составных элементов, которые используются для серийного производства Воздушных судов дословно регулирование звучит следующим образом: «Гражданское воздушное судно, авиационный двигатель и воздушный винт, беспилотная авиационная система и (или) ее элемент, конструкция которых признана в качестве типовой, в процессе серийного производства проходят в установленном порядке испытания и проверки, завершающиеся выдачей гражданскому воздушному судну сертификата летной годности, беспилотной авиационной системе или ее элементу, авиационному двигателю или воздушному винту эквивалентного сертификату летной годности документа. Указанные документы удостоверяют, что конструкции и характеристики гражданского воздушного судна, беспилотной авиационной системы и ее элемента, авиационного двигателя и воздушного винта соответствуют их типовым конструкциям, а их изготовление - соответствующим требованиям»[65].

В пункте 4 прописано требование к экологическому классу воздушных судов.

В пункте 9 прописано требование к сертификации Воздушных судов, изготовленных за пределами Российской Федерации, согласно этому требованию – все воздушные суда, со взлетной массой до 30 кг должны пройти сертификацию в России по законам и требованиям Российской Федерации.

В статье 37.1 прописаны требования к Эксплуатации гражданского воздушного судна[66].

Также законодатель предъявляет требования к персоналу, который эксплуатирует и обслуживает воздушные суда. Согласно Воздушному кодексу

Российской Федерации, персонал летного экипажа, а также диспетчеры управления воздушным движением обязан проходить обязательное медицинское освидетельствование (статья 53.1).

Помимо обязательного освидетельствования вышеуказанные лица должны иметь специальное образование и квалификацию, данное требование прописано в статье 54 указанного акта. В пункте 2 статьи 54 сказано следующее: «требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, устанавливаются федеральными авиационными правилами» [39]. В пункте 4 сказано, что были внесены уточнения, а именно согласно этому пункту: «согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, осуществляется по программам подготовки, утвержденным уполномоченным органом в области гражданской авиации». Специалисты в сфере безопасности должны проходить специальное обучение [38].

Другими словами, безопасность полетов должна рассматриваться в качестве суммы, одним из слагаемых которой выступает надежность воздушных судов, а другим слагаемым – квалификация персонала, обслуживающего и эксплуатирующего эти судна.

В качестве другого значимого термина выступает авиационная безопасность.

Авиационная безопасность – комплекс мер, а также людские и материальные ресурсы, предназначенные для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации – это состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

Основная задача системы авиационной безопасности – обеспечение безопасности, регулярности и эффективности деятельности гражданской авиации Российской Федерации. Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб

авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов. Все вышеперечисленное регулируется нормативно-правовыми актами Российской Федерации. Одним из таких актов является Приказ Минтранса России от 28.11.2005 № 142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам» [34]. Федеральные авиационные правила устанавливают требования авиационной безопасности к аэропортам, аэродромам, обязательные для исполнения администрациями аэропортов, авиационными предприятиями, эксплуатантами, а также иными юридическими и физическими лицами, осуществляющими свою деятельность на территории аэропорта.

Специалисты, работающие в авиационной сфере, должны проходить специальную подготовку, порядок прохождения которой также утвержден подзаконным нормативно-правовым актом [39].

В тексте этих правил прописаны режим охраны объектов воздушной инфраструктуры, правила проверок надежности охраны, требования к охране объектов. Так в статье 4 [34] указано, что авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности, в статье 6 указано, что сотрудники авиационной безопасности должны пройти специальную подготовку, обладать специальными знаниями, навыками и умениями, которые необходимы для несения службы [45]. В статье 5 указано, что сотрудники авиационной безопасности оснащаются служебным оружием и специальными средствами в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также техническими средствами досмотра, охраны и контроля доступа, автотранспортом, средствами связи и другими необходимыми материальными средствами. В разделе 3 данного документа подробно описан порядок пропускного режима, указаны нормативы и требования к

помещениям и специальным средствам, посредством которых осуществляется пропускной режим.

В разделе 5 прописан порядок предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра. Данный момент является очень актуальным на данный момент, так как в настоящий момент в мире велика угроза совершения террористических актов на воздушном транспорте[43], также не стоит забывать и о контрабанде, которая может перевозиться воздушным транспортом. Предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения в соответствии с законом Российской Федерации, пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводится в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности с участием сотрудников органов внутренних дел.

Можно прийти к выводу, что порядок и правила послеполетного досмотра пассажиров, багажа, членов экипажей, авиационного персонала, запасов воздушного судна, грузов и почты разрабатывается администрацией аэропорта, согласуется с соответствующим органом внутренних дел на транспорте и территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Воздушные суда подлежат обязательному предполетному досмотру в целях выявления посторонних лиц, а также обнаружения взрывчатых веществ, взрывных устройств, оружия, боеприпасов и других опасных веществ, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства. Перед выполнением международного полета в досмотре принимают участие представители пограничного и таможенного контроля.

Глава 3 Проблемы и перспективы государственного управления в сфере обеспечения транспортной безопасности

3.1 Сравнительно-правовой анализ проблем обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации и в зарубежных странах

Проблема обеспечения безопасности на транспорте стоит очень остро во всех странах мира, ежегодно в результате ДТП погибает большое число человек. По данным Всемирной организации здравоохранения за один год в мире погибает около 1250000 человек. Россия в списке по количеству погибших в ДТП не входит ни в первую десятку, ни в последнюю. Однако необходимо стремиться к сокращению смертности на дорогах, необходимо выработать политику нулевой терпимости к смертности на дорогах и нулевой терпимости к любому проявлению нарушения правил дорожного движения. Целесообразным в данном случае представляется проанализировать политику, осуществляющуюся по этому вопросу в зарубежных странах и сравнить с аналогичной политикой Российской Федерации.

В своей статье под названием «Сравнительный анализ к подходам обеспечения безопасности дорожного движения (на примере ФРГ, США и России)» кандидат юридических наук, преподаватель Краснодарского университета МВД Затолкин Александр Александрович [7] делает сравнение между Россией и ФРГ. Так он говорит, что в ФРГ очень распространено приучение людей к соблюдению правил дорожного движения с детского сада, правительство ФРГ выбрало тактику приучения населения к нетерпимости в вопросах нарушения правил дорожного движения, инспектора дорожной полиции постоянно проводят обучение граждан и доходчиво, простым языком объясняют необходимость соблюдения правил. Также стоит отметить, что такие учения носят не только теоретический характер, но еще и практический, постоянно проводятся тренинги, наглядные выступления, на которых простым

языком объясняют, почему транспортное средство не в состоянии совершить остановку резко и почему оно проходит определенный путь прежде чем остановиться. В России тоже распространена такая политика – ГИБДД России на регулярной основе проводят мероприятия по обучению населения, по объяснению необходимости соблюдения правил дорожного движения. С детского сада гражданину объясняют всю важность соблюдения установленных правил. Также на регулярной основе проводятся мероприятия по привлечению внимания к той или иной проблеме, будь то не пристегнутый ремень безопасности или же нахождение детей на дороге. Причем действия сотрудников ДПС носят не карательный характер, а превентивный. Такая политика приносит свои плоды по данным ГИБДД России смертность на дорогах общего пользования из года в год сокращается.

Другой аспект, который можно выделить – это ограничение скоростного режима. Всем известно, что в ФРГ имеются дороги, на которых, отсутствует ограничение скорости (автобан), однако имеется нижнее значение меньше которого нельзя ехать – оно составляет 60 км/ч, в свою очередь рекомендованная скорость на таких дорогах составляет 130 км/ч [15]. В первую очередь такая политика без ограничения скорости может быть допустима из-за высокого качества дорожного полотна, которое применяется на автобанах, во вторую очередь имеется понимание, что в стране большинство граждан понимают важность соблюдения правил, а также соблюдения безопасных условий движения, что, к сожалению, пока что не применимо ко многим гражданам России, но год от года наша страна продвигается в этом направлении. Справедливости ради стоит сказать, что в России тоже имеются участки дорог, на которых разрешено движение 110 км/ч начало и конец таких участков отмечены знаками 5.1 и 5.2, а также ограничена минимальная скорость движения до 40 км/ч.[30]

В дополнение к вопросу по соблюдению скоростного режима, в ФРГ на уровне политики государства принято – что скорость — это главный фактор возникновения ДТП поэтому очень распространены камеры видео фиксации

превышения скоростного режима, однако в отличие от России ответственность за нарушения скоростного режима несет водитель, который в данный момент управляет транспортным средством, а не владелец транспортного средства. Другие страны Европы имеют различия в законодательстве. Так, например, в Голландии за правонарушение отвечает владелец транспортного средства, так же, как и в России.

Следующий фактор, который негативно влияет на смертность на дороге это – управление транспортными средствами в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения. Вождение в нетрезвом виде в Германии попадает под состав уголовной ответственности за нарушение безопасности дорожного движения.

В соответствии с Германским законодательством имеется три степени тяжести:

- первая – при уровне алкоголя свыше 0.5 промилле – наказание за это штраф в 500 евро и лишение права управления на один месяц;

- вторая – при повторном совершении данного правонарушения в течении 10 лет с момента первого случая- наказывается штрафом в 1000 евро и лишением права управления на три месяца;

- третья – при третьем совершении данного – наказывается штрафом в 1500 евро и лишением права управления на три месяца

Если водитель при проведении теста на наличие алкоголя в крови набрал более 1,09 промилле, то, помимо лишения прав и денежного штрафа, возможно лишение свободы.

Также имеются дополнительные ограничения при грубых нарушениях (ДТП или от 1,09 промилле) после срока лишения нельзя пользоваться правом на вождение автомобиля в Германии до получения письменного разрешения властей

Права возвращаются только по прохождению психологического теста MPU.

В России также предусмотрена ответственность за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. По данным ГИБДД, в 2018 году в России произошло 16 458 ДТП с водителями в состоянии опьянения, в которых погибли 4 645 человек, 22 360 человек были ранены. И статистика за последние несколько лет не уменьшается: ежегодно более четырех тысяч человек погибают под колесами пьяных водителей, более 20 тыс. человек становятся инвалидами [9]. Согласно статье 12.8 КоАП РФ [2] управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния, - влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет. Административная ответственность, предусмотренная настоящей статьей, наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови.

Стоит сказать, что каждый день граждан лишают права управления транспортными средствами, данную позицию можно подтвердить такими документами как: Решение № 30-1-390/2021 от 23 сентября 2021 г. по делу № 30-1-390/2021; Решение № 30-2-627/2021 от 23 сентября 2021 г. по делу № 30-2-627/2021 [50;51] и многими другими решениями подобного характера.

Также стоит отметить, что в Российской Федерации имеется статья, предусматривающая уголовную ответственность – ст. 264.1 УК РФ в которой говорится об управлении транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость. В этой статье наказание предусмотрено за «управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым

административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения»[57]. В случае применения данной статьи ответственность будет уже не административная, а уголовная, с большим штрафом от 300000 (трехсот тысяч) рублей и возможным лишением свободы на срок до трех лет с ограничением в праве занятия определенных должностей. Однако даже такие суровые наказания мало кого останавливают.

Можно прийти к выводу, что в последние годы отечественный законодатель пошел по пути ужесточения как административной, так и уголовной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. Подобного рода тенденции находятся вполне в духе мировой политики противодействия правонарушаемости в указанной области. Осознание важности человеческой жизни и опасности нарушений, допускаемых в процессе вождения транспортного средства, побуждает как отечественного, так и зарубежного законодателя ужесточать существующие меры юридической ответственности в рассматриваемой области. В качестве примера высказанного положения можно привести следующий факт: продолжая путь ужесточения наказаний, законодатель ввел еще одну статью в Уголовный кодекс Российской Федерации, призванную ужесточить меры уголовной ответственности в указанной области.

Государственная Дума 30 мая 2019 года приняла в третьем чтении поправки в Уголовный кодекс РФ, ужесточившие наказание за дорожно-транспортные происшествия, совершенные в состоянии алкогольного или наркотического опьянения и повлекшие за собой серьезные травмы или гибель других людей. Фактически наказание за «пьяные» ДТП стало таким же, как за умышленное убийство.

3.2 Предложения в сфере обеспечения и укрепления транспортной безопасности

Проблема вождения в состоянии алкогольного опьянения стоит так остро, что Европейский Союз принял закон, который обязует всех производителей автомобилей с 2022 года устанавливать алкозамки во все новые транспортные средства, предназначенные для эксплуатации на территории ЕС. Алкозамок работает по простому принципу, перед поездкой он не дает запустить транспортное средство до тех пор, пока не будет пройден тест на отсутствие в выдыхаемом воздухе алкоголя. Подобный законопроект обсуждался и в России, но он был отклонен, причем данная идея была ни один раз вынесена на рассмотрение, но каждый раз не встречала должного уровня одобрения.

С нашей точки зрения, идея с алкозамком является хорошим выходом из ситуации, связанной с большим количеством водителей, которые управляют транспортным средством, в состоянии алкогольного опьянения. Благодаря внедрению такого устройства можно сохранить тысячи жизней. Однако имеется ряд причин почему данные замки не могут быть внедрены во все транспортные средства одновременно. Одной из таких причин является экономическая сторона вопроса, чтобы внедрить новую деталь в автомобиль сначала необходимо произвести необходимое количество данных устройств, отладить цепочки поставок, логистику, внести изменения в регламентирующую документацию и провести ряд тестов. Исходя из вышесказанного имеется понимание, что внедрить такую систему во все транспортные средства одновременно не получится, но если нет возможности внедрить сразу во все новые автомобили, тогда необходимо начать с внедрения в автомобили каршеринга, который в данный момент очень распространен в больших городах. Вместе с автомобилями каршеринга, по нашему мнению, также стоит внедрить такие устройства в автомобили такси, автобусы и на другие общественные транспортные средства, а также на

большегрузах, которые из-за своих размеров и массы несут большую опасность для участников дорожного движения. Ведь управляя общественным транспортом и осуществляя перевозки людей водитель подвергает опасности не только себя, но и людей, которых перевозит.

Если же мы рассуждаем о большегрузах, то зачастую дорожно-транспортные происшествия, произошедшие с данным видом транспорта, являются смертельными.

Можно прийти к выводу, что, наряду с внедрением алкозамков, необходимо обратить внимание и на использование ремней безопасности водителями и пассажирами транспортных средств. В правилах дорожного движения имеется четкий запрет управлять транспортным средством без использования ремней безопасности, однако не все граждане проявляют сознательность и подчиняются этим правилам. В связи с этим все чаще высказывается мнение о принудительном использовании ремней безопасности. С точки зрения механики устройство работает не сложнее чем алкозамок, однако стоит разработать правовой механизм, который будет качественно и справедливо регулировать наказание за неиспользование ремня.

Заключение

Рассмотрев тему настоящей дипломной работы, цель её можно считать выполненной и задачи исследования – считать достигнутыми. Можно сделать следующие выводы на основании проведенного исследования.

Проблема обеспечения безопасности на транспорте – одна из наиболее актуальных проблем современности, поскольку она самым непосредственным образом затрагивает и вопросы сохранности имущества и вопросы сбережения жизни и здоровья человека. Эта проблема постоянно находится в центре внимания органов государственной власти, правозащитных организаций, российской и международной общественности, средств массовой информации, и, главное, волнует население, потому что затрагивает условия жизни людей. Содержание требований к обеспечению транспортной безопасности во многом обуславливаются условиями социально-экономического и политического развития общества.

В тоже время существуют некоторые трудности в сфере регулирования вопроса обеспечения безопасности на транспорте. Остается явно недостаточной острота реагирования органов власти на факты нарушения со стороны граждан, несмотря на постоянное развитие законодательной базы еще имеется обширный круг вопросов, которые необходимо урегулировать.

Согласно официальной статистике Россия является страной, в которой активно развивается транспорт во всех своих проявлениях начиная от автомобилей, число которых растет ежегодно, заканчивая самолетами, которые год от года совершенствуются. Стоит также отметить, что наряду с ростом техники имеется тенденция к ее старению, это тоже хорошо видно из статистики, с каждым годом средний возраст техники, которая используется в целях перевозки пассажиров и в целях транспортировки грузов, становится все выше. Данное явление связано с целым ворохом экономических трудностей, с которыми столкнулась Россия в последние годы начиная от спада темпов роста промышленности заканчивая санкциями недружественных стран.

Законодатель как может регулирует и этот вопрос, в данный момент урегулирован вопрос с перевозками детей автотранспортом, введены жесткие требования к возрасту транспортного средства, к его оснащению, а также к техническому состоянию и уровню подготовки водителя, который осуществляет перевозки.

На наш взгляд сегодня назрела общественная потребность в реформировании системы связанной с безопасностью на транспорте. Если в сфере безопасности на водном и воздушном транспортах еще имеется четко построенная система, которая в целом эффективна, то на автомобильном транспорте такой системы нет. Ежедневно инспектор ГИБДД России составляют административные протоколы за управлением транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, ежедневно на дорогах общего пользования появляются транспортные средства, которые в силу возраста или в силу доработок их владельцами несут опасность другим участникам дорожного движения. Также необходимо предпринять все усилия для формирования у людей понимания исполнения каждого правила, которое существует – для этого необходимо начиная с детского сада пропагандировать исполнение правил, подчинению этим правилам и заставлять людей отказываться от девиза «если никого рядом на дороге нет- значит можно нарушить правила». Для выполнения этой цели необходимо изучение правил безопасности на транспорте на всех уровнях образования начиная от детских садов заканчивая институтами

Можно прийти к выводу, что в последние годы отечественный законодатель пошел по пути ужесточения как административной, так и уголовной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. Подобного рода тенденции находятся вполне в духе мировой политики противодействия правонарушаемости в указанной области. Осознание важности человеческой жизни и опасности нарушений, допускаемых в процессе вождения транспортного средства, побуждает как отечественного, так и зарубежного законодателя ужесточать существующие

меры юридической ответственности в рассматриваемой области. В качестве примера высказанного положения можно привести следующий факт: продолжая путь ужесточения наказаний, законодатель ввел еще одну статью в Уголовный кодекс Российской Федерации, призванную ужесточить меры уголовной ответственности в указанной области.

Наряду с внедрением алкозамков необходимо обратить внимание и на использование ремней безопасности водителями и пассажирами транспортных средств. В правилах дорожного движения имеется четкий запрет управлять транспортным средством без использования ремней безопасности, однако не все граждане проявляют сознательность и подчиняются этим правилам. В связи с этим все чаще высказывается мнение о принудительном использовании ремней безопасности. С точки зрения механики устройство работает не сложнее чем алкозамок, однако стоит разработать правовой механизм, который будет качественно и справедливо регулировать наказание за неиспользование ремня.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Административное право России. Учебник. / под ред. В.Я. Кикотя, П.И. Кононова, Н.В. Румянцева. – М.: Юнити-Дана, 2016. – 759 с.
2. Административное право. Ученик. / А.Н. Миронов – М.: Форум, 2020. – 320 с.
3. ГОСТ 33552-2015 «Автобусы для перевозки детей. Технические требования и методы испытаний» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>;
4. ГОСТ Р 56241-2014 Внутренний водный транспорт. Техническая эксплуатация портовых гидротехнических сооружений. Требования безопасности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1200114749?section=status;>
5. Директива Европейского союза 2004/54/ЕС от 29 апреля 2004 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/12001141349?section=status;>
6. Европейским Соглашением о международных автомагистралях (СМА) ЕЭК ООН, Женева, 15 ноября 1975 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1298114749?section=status;>
7. Затолокин А.А., Гирко А.О. Сравнительный анализ подходов к обеспечению безопасности дорожного движения (на примере ФРГ, США, России) // Вестник КРУ МВД России. 2015. №1 (27). [Электронный ресурс] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sravnitelnyu-analiz-podhodov-k-obespecheniyu-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya-na-primere-frg-ssha-rossii>
8. История транспорта России / Под общей ред. Т.Л. Пашковой. — М.: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2019. — 380 с.
9. Какое наказание грозит за «пьяное» ДТП с жертвами // Госдума [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://duma.gov.ru/news/48790>

10. Конвенция о дорожном движении ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1901133>
11. Конвенция о дорожных знаках и сигналах ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1901133>
12. Международный Кодекс безопасности высокоскоростных судов 2000 года (с изменениями на 24 мая 2018 года) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/499004003?section=status>
13. Назаров С.Н. Надзор в правовой политике России. Монография. Ростов н/Дону, Изд-во СКАГС, 2009. – 200 с.
14. О безопасности дорожного движения. Федеральный закон (с изменениями на 29 ноября 2021 года) 196-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>
15. Правила дорожного движения в Германии // de-online [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.de-online.ru/pdd-v-germanii>.
16. Постановление Правительства Российской Федерации от 10 декабря 2020 года №2070 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, не подлежащих категорированию» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/573061436>
17. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 августа 2018 года №843 «Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на

объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304978/

18. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2014 года №1208 «Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_171081/

19. Постановление Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 года № 2201 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/573171549>

20. Постановление Правительства Российской Федерации от 22.04.2009 г. №354«О внесении изменений в некоторые постановления Правительства РФ по вопросам транспортной безопасности» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>

21. Постановление Правительства Российской Федерации от 28.07.2018 № 886 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201808020005>

22. Постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2020 года №2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта и о порядке их объявления

(установления)» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://viluy.rosavtodor.ru/department/set-obslyzhivaemykh-dorog/transportnaya-bezopasnost>

23. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2020 года №1595 «Об утверждении Правил категорирования и установлении количества категорий объектов транспортной инфраструктуры» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010080020>

24. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2014 г. № 725 «Об утверждении правил аккредитации юридических лиц для проведения проверки в целях принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/70709182/>

25. Постановление Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 г. №398 «О Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» Минтранса России. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.rostransnadzor.ru

26. Постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 года №2418 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/573308602>

27. Постановление Правительства Российской Федерации от 31 марта 2009 г. № 289 «Об утверждении правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» (ред. от 30.11.2016). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902150464>

28. Постановление Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 2201 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>

29. Постановление Правительства РФ от 23 сентября 2020 г. N 1527 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>

30. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>

31. Постановление Правительства РФ от 28 марта 2012 г. № 240 «О лицензировании разработки, производства, испытания и ремонта авиационной техники, за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее» (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902338478>

32. Постановление Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1638 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/74753298/#friends>

33. Приговор от 29 марта 2021 г. по делу № 1-134/2019 // sudact.ru URL: https://sudact.ru/regular/doc/Co57oPUfbiYm/?regular-txt=®ular-case_doc=®ular-

34. Приказ Министерства транспорта от 28 ноября 2005 № 142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам», от 18 апреля 2008 г. № 62 «Об утверждении Программы авиационной безопасности Гражданской авиации Российской Федерации», от 25 июля 2007 г. № 104 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://yandex.ru/clck/jsredir?from=yandex.ru%3Bsearch%2F%3Bweb%3B%3B&text=&etext=2202.6wCPa-AhA2Ge>

35. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 01.04.2015 № 145 «Об утверждении порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним» (ред. от 02.03.2017). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/420266307>

36. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июля 2015 года № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/420314779>

37. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации от 5 марта 2010 года №52 «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902204842>

38. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации № 134 приказ от 5 марта 2010 г. «Об утверждении перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/12174831/>

39. Приказ Минтранса России от 02.10.2017 № 399 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию программ подготовки специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/12174851/>

40. Приказ Минтранса России от 09 июля 2012 № 214 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» (ред. от 16.03.2017). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/9022646568>

41. Приказ Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34 «Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902264643>

42. Приказ Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>

43. Приказ Минтранса России от 16 февраля 2011 г. № 56 «О порядке информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах» (ред. от 20.02.2012) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902264643>

44. Приказ Минтранса России от 19 июля 2012 г. № 243 «Об утверждении порядка формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также

предоставления содержащихся в них данных» (ред. от 05.09.2014).
[Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<https://docs.cntd.ru/document/90226464378>

45. Приказ Минтранса России от 21 августа 2014 г. № 231 «Об утверждении требований к знаниям, учениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта» [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<https://docs.cntd.ru/document/90226464377>

46. Приказ Минтранса России от 5 февраля 2010 г. № 27 «О порядке ведения реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<https://docs.cntd.ru/document/902200764>

47. Приказ Минтранса России от 6 марта 2011 г. № 171 «Об утверждении административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта». [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<https://docs.cntd.ru/document/499019321>

48. Приказ Минтранса России от 6 марта 2013 г. № 73 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного

транспорта» (ред. от 09.11.2016) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_150989/

49. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2009 г. № 1653-р «Об утверждении перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/documents/1/1005>

50. Решение № 12-457/2020 от 17 июля 2020 г. по делу № 12-457/2020 об административном правонарушении по жалобе генерального директора юридического лица АО «Евразийская корпорация автовокзалов» на постановление государственного транспортного инспектора о назначении административного наказания в отношении юридического лица АО «Евразийская корпорация автовокзалов» по ст. 19.7.5 КоАП РФ // URL: https://sudact.ru/regular/doc/Rd4vABCWTtNJ/?regular-txt=®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo=%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%8C%D1%8F+19.7.5.+%D0%9D%D0%B5%D0%BF

51. Решение № 30-1-390/2021 от 23 сентября 2021 г. по делу № 30-1-390/2021 по жалобе защитника Трунова В.В. на определение судьи Дзержинского районного суда г. Ярославля от 26 августа 2021 года об отказе в удовлетворении ходатайства о восстановлении срока обжалования постановления инспектора ДПС ОСВ ДПС ГИБДД УМВД России по Ярославской области ФИО1 от 1 января 2021 года по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 12.15 КоАП РФ в отношении Карпова Дениса Борисовича// URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Ne5xGdx6shJO/>

52. Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств - участников Содружества Независимых Государств от 4 июня 1999 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/901776816>

53. СП 119.13330.2017 Железные дороги колеи 1520 мм. Актуализированная редакция СНиП 32-01-95 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/550965737>

54. Транспорт России: проблемы и перспективы – 2020: материалы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.iptran.ru/images/pdf/Transport_Russia_2020_2.pdf

55. Транспорт России: проблемы и перспективы-2020 г. – СПб.: ИПТ РАН. – Санкт-Петербург. 2020. Том 2. 236 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.iptran.ru/images/pdf/Transport_Russia_2020_2.pdf

56. Технический регламент Таможенного союза "Безопасность автомобильных дорог" (с изменениями на 9 декабря 2011 года) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/902307834>;

57. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/

58. Указ Президента Российской Федерации от 14 июня 2012 г. № 851 «О порядке установления уровней террористической опасности, предусматривающих принятие дополнительных мер по обеспечению безопасности личности, общества и государства» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201206180007>

59. Федеральный закон от 06.08.2008 № 37-ФЗ «О противодействии терроризму на транспорте» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>

60. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>;

61. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ (ред. от 11.06.2021) "О транспортной безопасности» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>

62. Федеральный закон от 13.12.1996 № 150-ФЗ «Об оружии» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [.ru/document/cons_doc_LAW_12679/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12679/)

63. Федеральный закон Российской Федерации от 6 марта 2006 года №35-ФЗ «О противодействии терроризму» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mvd.consultant.ru/documents/51488>

64. Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069

65. Федеральный закон от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ («Воздушный Кодекс РФ») [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/10200300/>

66. Федеральный закон от 01.07.2011 N 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_115853