

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 «Административная ответственность за правонарушения на транспорте»

Обучающийся

Ю.В. Долгова

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук В.Ю. Моисеева

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

Тольятти 2023

Аннотация

Транспортный сектор России играет важную и стратегическую роль в поддержании экономической стабильности, повышении уровня жизни населения, обеспечении обороны и национальной безопасности. Он представляет собой неотъемлемую часть инфраструктуры страны, и каждый гражданин находится в зависимости от различных видов транспорта в повседневной жизни, будь то общественный транспорт, личные автомобили или другие средства передвижения. В связи с этим, вопросы, связанные с правонарушениями в сфере транспорта, остаются актуальными. Исследование и совершенствование правового регулирования в сфере транспорта, обеспечение безопасности и соблюдение установленных норм и правил являются срочными задачами с целью обеспечения эффективного и безопасного функционирования транспортной системы страны. Это обуславливает актуальность темы для дипломной работы, так как разработка и улучшение правовых механизмов в области транспорта имеет прямое влияние на благосостояние и безопасность национального сообщества. Таким образом, исследование вопросов правонарушений в сфере транспорта и мер по их предотвращению имеет высокую важность в контексте современных вызовов и потребностей общества.

Цель дипломной работы заключается в исследовании административной ответственности за правонарушения на транспорте.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в результате правового регулирования административных правонарушений на транспорте.

Предметом исследования выступают нормы права, посвященные вопросам регулирования административных правонарушений на транспорте.

Структура работы следующая: введение, три главы, в том числе шесть параграфов, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общая характеристика, виды и состав административных правонарушений на транспорте.....	6
1.1 Административные правонарушения на транспорте: общая характеристика и виды	6
1.2 Состав административных правонарушений на транспорте.....	15
Глава 2 Отдельные группы правонарушений на транспорте	25
2.1 Правонарушения на воздушном и водном транспорте.....	25
2.2 Правонарушения на железнодорожном и ином наземном транспорте	39
Глава 3 Совершенствование норм права об административной ответственности за правонарушения на транспорте	50
3.1 Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области транспорта.....	50
3.2 Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности на транспорте	53
Заключение	62
Список используемой литературы и используемых источников.....	67

Введение

Транспортный сектор России играет важную и стратегическую роль в поддержании экономической стабильности, повышении уровня жизни населения, обеспечении обороны и национальной безопасности. Он представляет собой неотъемлемую часть инфраструктуры страны, и каждый гражданин находится в зависимости от различных видов транспорта в повседневной жизни, будь то общественный транспорт, личные автомобили или другие средства передвижения. В связи с этим, вопросы, связанные с общественными отношениями и правонарушениями в сфере транспорта, остаются актуальными и важными для всех членов общества.

Исследование и совершенствование правового регулирования в сфере транспорта, обеспечение безопасности и соблюдение установленных норм и правил являются срочными задачами с целью обеспечения эффективного и безопасного функционирования транспортной системы страны. Это обуславливает актуальность темы для дипломной работы, так как разработка и улучшение правовых механизмов в области транспорта имеет прямое влияние на благосостояние и безопасность национального сообщества. Таким образом, исследование вопросов правонарушений в сфере транспорта и мер по их предотвращению имеет высокую важность в контексте современных вызовов и потребностей общества.

Цель дипломной работы заключается в исследовании административной ответственности за правонарушения на транспорте.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие задачи:

- представить общую характеристику административным правонарушениям на транспорте и раскрыть виды правонарушений на транспорте;
- исследовать состав административных правонарушений на транспорте;
- раскрыть правонарушения на воздушном и водном транспорте;

- рассмотреть правонарушения на железнодорожном и ином наземном транспорте;
- выделить актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области транспорта;
- предложить пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности на транспорте.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в результате правового регулирования административных правонарушений на транспорте.

Предметом исследования выступают нормы права, посвященные вопросам регулирования административных правонарушений на транспорте.

Теоретическую основу исследования составили научные труды таких исследователей, как А.Г. Агапов, М.А. Бажина, В.Н. Гречуха, Е.В. Луговец, А.А. Матвейко, А.И. Стахов и др.

Нормативная основа исследования представлена Конституцией Российской Федерации, Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, а также иными нормативно-правовыми актами.

В качестве методов исследования выступили общенаучные методы, такие как анализ, синтез, абстрагирование, а также специальные методы, в том числе сравнительно-правовой метод, формально-юридический метод.

Структура работы следующая: введение, три главы, в том числе шесть параграфов, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Глава 1 Общая характеристика, виды и состав административных правонарушений на транспорте

1.1 Административные правонарушения на транспорте: общая характеристика и виды

В современном мире транспорт играет важнейшую роль в жизни общества и экономике. Он обеспечивает перевозку грузов и пассажиров, способствует развитию инфраструктуры и содействует укреплению мировой и региональной связности.

Однако, в силу своей сущности, транспортная система также подвержена различным рискам и угрозам, связанным с безопасностью и порядком.

Для обеспечения правопорядка и безопасности в сфере транспорта существует инструмент правового регулирования, включая административное законодательство.

Представим общую характеристику административных правонарушений на транспорте.

С 1 июля 2002 г. действует Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [13], одной из задач которого является борьба с правонарушениями на транспорте.

«Единство родового объекта правонарушений на транспорте заключается в потенциальной угрозе жизни и здоровью граждан, причинении материального ущерба, а также возможности нарушения безопасного функционирования механических транспортных средств. То есть эти правонарушения могут иметь серьезные последствия для общества в целом, а также для отдельных граждан. Для более систематической и комплексной регламентации данных правонарушений законодатель объединил их в обособленную и однородную группу» [2, с. 297].

Помещение этих составов правонарушений в самостоятельную главу 11 КоАП РФ «Административные правонарушения на транспорте» свидетельствует о стремлении законодателя более детально и действенно регулировать сферу транспорта, уделяя преимущественное внимание обеспечению безопасности и защите интересов граждан. Такой подход позволяет установить четкие нормы и стандарты, а также предоставляет юридическую основу для организации мер по предупреждению и реагированию на правонарушения, связанные с транспортом.

В результате данное правовое регулирование содействует поддержанию безопасности и порядка в транспортной сфере, что, в свою очередь, способствует обеспечению общественного благосостояния и укреплению общественных отношений в этой области.

А.И. Каплунова отмечает, что «для административных правонарушений на транспорте характерен единый родовый объект, общие признаки объективной и субъективной сторон.

Все они являются результатом взаимодействия человека и транспортного средства» [2, с. 297].

В.Е. Степенко, Н.О. Коробкина отмечают, что «транспортным правонарушением признается общественно вредное, противоправное, виновное действие (бездействие) физического, должностного или юридического лица, посягающее на установленный федеральными законами и иными нормативными правовыми актами порядок движения или эксплуатации транспортных средств, за которое КоАП или законами субъектов Российской Федерации установлена административная ответственность» [22, с. 144]. Здесь можно выделить несколько ключевых аспектов.

Во-первых, транспортное правонарушение - это действие или бездействие физического, должностного или юридического лица, которое носит характер общественно вредного и противоправного акта.

Это предполагает, что нарушение должно причинять ущерб интересам общества или нарушать установленные нормы и правила.

Во-вторых, такое правонарушение всегда сопряжено с виной, что означает, что виновное лицо осознало характер своих действий и понимало, что они противоречат закону или нормативным актам.

Вина играет ключевую роль в административной ответственности и определении мер наказания.

В-третьих, транспортное правонарушение касается порядка движения или эксплуатации транспортных средств.

Это означает, что оно связано с деятельностью, связанной с передвижением на транспорте, будь то дорожное движение, обслуживание и эксплуатация автомобилей, общественного транспорта или других видов транспорта.

В-четвёртых, для таких нарушений устанавливается административная ответственность, как правило, в соответствии с Кодексом об административных правонарушениях или законами субъектов Российской Федерации.

Административные правонарушения на транспорте представляют собой нарушения законодательства в сфере транспорта, за которые предусмотрены административные наказания, такие как штрафы, административные аресты и другие меры воздействия.

Эти правонарушения могут быть связаны с различными аспектами транспортной деятельности, включая эксплуатацию транспортных средств, перевозку грузов и пассажиров, а также обеспечение безопасности на дорогах и в других средствах передвижения.

Административное законодательство о транспортных правонарушениях содержит перечень конкретных правонарушений, а также устанавливает меры ответственности, сроки и порядок их применения.

Примерами таких правонарушений могут служить превышение скорости движения, нарушение правил перевозки опасных грузов, управление

транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и многие другие.

Рассматривая роль административных правонарушений на транспорте в обеспечении безопасности и порядка, следует отметить, что административные правонарушения на транспорте играют важную роль в обеспечении безопасности и порядка в данной сфере.

Они позволяют государству и правоохранительным органам регулировать и контролировать деятельность участников транспортного процесса, а также наказывать тех, кто нарушает установленные нормы и правила.

Прежде всего, административные правонарушения способствуют снижению риска транспортных происшествий, включая аварии и инциденты, которые могут привести к травмам и гибели людей. Например, штрафы за превышение скорости движения или за управление в нетрезвом состоянии могут служить сдерживающим фактором для водителей и снижать вероятность происшествий.

Кроме того, административные наказания могут иметь дисциплинирующий эффект на участников транспортной системы. Они подталкивают к соблюдению правил и регуляций, что способствует более безопасной и эффективной деятельности в сфере транспорта.

Административные правонарушения на транспорте регулируются специальными нормами в административных кодексах и законах, которые устанавливают правила и наказания.

В разных странах законодательная база может различаться, но обычно она охватывает широкий спектр вопросов, связанных с безопасностью и порядком в транспортной сфере.

Итак, «правовой основой административной ответственности за транспортные правонарушения составляют нормы КоАП. Так, в Главе 11 КоАП РФ содержится 37 статей, устанавливающих административную ответственность за нарушение правил в области транспортной безопасности,

обеспечения условий для прав отдельных граждан (водителей транспортных средств, инвалидов), порядка использования отдельными видами транспорта (автобуса, трамвая или троллейбуса), предоставления отдельных транспортных услуг, а также учета авиационного происшествия или инцидента» [8, с. 218].

«При этом в качестве примера законодательства субъектов Российской Федерации, могут приведены положения Главы 6 закона Краснодарского Края от 23.07.2003 №608-КЗ «Об административных правонарушениях» [9], в которой закреплены нормы об ответственности за нарушение правил охраны автомобильных дорог, проезда в транспорте общего пользования, порядка организации транспортного обслуживания населения, и Главы 5 закона Республики Крым от 25.06.2015 №117-ЗРК/2015 «Об административных правонарушениях в Республике Крым» [10], предусматривающий ответственность за безбилетный проезд, нарушение требований безопасности на воде, порядка предоставления услуг в области автотуризма и др.» [8, с. 218].

Исследование учебной и научной литературы позволяет сделать вывод о том, что в научном сообществе нет общепринятого подхода к определению критериев классификации рассматриваемой группы правонарушений. В большинстве случаев ученые опираются на различные факторы, такие как вид транспорта, объект совершаемых противоправных действий и сущность нарушаемых правил, действующих в транспортной сфере.

Это отсутствие единого подхода подчеркивает сложность классификации данных правонарушений и требует дальнейших исследований для разработки более обоснованных и всесторонних методов их категоризации.

Разнообразие взглядов ученых подчеркивает необходимость комплексного анализа и учета различных аспектов, чтобы выработать наиболее точные и эффективные критерии классификации правонарушений в сфере транспорта.

Например, как отмечает Д.Г. Заброда, «выделение административных правонарушений на транспорте осуществляется по:

- виду транспорта, на котором они совершаются: железнодорожном (ст. 11.1, ст. 11.17 КоАП); воздушном (ст. 11.4, ст. 11.5, ст. 11.17 КоАП); внутреннем водном и морском (ст. 11.6, ст. 11.10, ст. 11.17 КоАП); автомобильном (ст. 11.27, ст. 11.29 КоАП);
- видовому объекту административного правонарушения: посягающие на безопасность, которым являются: движение на транспорте (ст. 11.1, 11.6, 11.7 КоАП); эксплуатация транспортных средств (ст. 11.2, 11.5, 11.8 КоАП); безопасность пассажиров (например, ст. 11.10 и 11.17 КоАП); пожарная безопасность (ст. 11.16 КоАП);
- характеру нарушаемых норм и правил в области: плавания (ст. 11.7 КоАП); перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов (ст. 11.14 КоАП); стоянки судов (ст. 11.12 КоАП); использования автобуса, трамвая или троллейбуса, в том числе и оплаты проезда в них (ст. 11.33 КоАП); предоставления информации об авиационном происшествии или инциденте (ст. 11.30 КоАП); землепользования или землеотведения (ст. 11.21, 11.22 КоАП)» [8, с. 219].

Кроме этого, как отмечает Д.Г. Заброда, «могут быть использованы и другие основания для классификации рассматриваемых нами правонарушений (например, по особенностям объективной стороны (с формальным и материальным составами), субъектного состава (совершенные общим субъектом административной ответственности, специальным субъектом (пассажирами, судоводителями, должностными лицами и др.), полномочий субъектов административной юрисдикции по их рассмотрению (рассматриваемые одним субъектом в полном объеме или несколькими субъектами), места совершения (железнодорожное полотно, аэродром, вертодром, морская или другая водная поверхность и др.)» [8, с. 219].

А.А. Матвейко отмечает, что «в научной среде исследователи, как правило, стремятся классифицировать проблемы, связанные с юридической ответственностью за транспортные правонарушения, исходя из различных критериев, таких как вид транспорта и характер правонарушения (административный проступок или уголовное преступление)» [16, с. 67].

Один из ключевых критериев разделения транспортных правонарушений на категории преступлений и административных проступков - это уровень общественной безопасности. Общественную безопасность можно определить как меру защищенности участников транспортного движения от дорожно-транспортных происшествий и их негативных последствий.

Важно отметить, что все нарушения в области дорожного движения влияют на общественную безопасность, поскольку они могут причинить вред жизни и здоровью людей, а также нанести материальный ущерб как отдельным лицам, так и обществу и государству в целом.

«Административная ответственность за нарушение норм и правил на железнодорожном, воздушном, внутреннем водном и морском, а также транспортной безопасности установлена главой 11 КоАП РФ:

- на воздушном транспорте (ч. 1-4 ст. 11.3, ч. 1-4 ст. 11.3.1, ч. 1-2 ст. 11.4, ст. 11.5, ч. 1 ст. 11.14, ч. 4 ст. 11.17, ч. 2 ст. 11.30 КоАП);
- на железнодорожном транспорте (ч. 1-5 ст. 11.1, ч. 1-3 ст. 11.17 КоАП);
- на внутреннем водном и морском транспорте (ч. 1-2 ст. 11.6, ч. 1-2 ст. 11.7, ч. 1-2 ст. 11.8, ч. 1-2 ст. 11.8.1, ч. 1-2 ст. 11.9, ст. 11.10-11.11, ч. 1,2 ст. 11.3, ч. 2 ст. 11.14, п. 3,4 ч. 1 ст. 11.18 КоАП);
- транспортной безопасности (ст. 11.15.1 и 11.15.2 КоАП)» [1, с. 236].

Рассмотрим каждый из видов транспорта более подробно.

А.И. Страхов, П.И. Кононов отмечают, что «с учетом действующего законодательства следует понимать, что железнодорожным транспортом является один из видов транспорта общего пользования, находящегося в ведении Российской Федерации, который представляет собой единый

производственно-технологический комплекс с входящими в него предприятиями и учреждениями, государственное управление которым осуществляет Министерство путей сообщения Российской Федерации [21, с. 444].

«К железнодорожному транспорту относятся рельсовый транспорт, находящийся в ведении Министерства путей сообщения Российской Федерации, подъездные пути промышленных и других предприятий, метрополитен» [21, с. 444].

Важно понимать структуру и роль этой отрасли в стране.

Так, железнодорожный транспорт предоставляется для использования всеми гражданами и организациями и является важной частью инфраструктуры страны. Железнодорожный транспорт подразумевает собой слаженную систему железных дорог, включая различные предприятия и учреждения, связанные с этой отраслью. Государственное управление в этой сфере осуществляется Министерством путей сообщения Российской Федерации, что подчеркивает важность регулирования и контроля со стороны государства. Кроме того, важно отметить, что железнодорожный транспорт включает в себя не только пассажирские и грузовые перевозки, но также подъездные пути, которые связаны с различными промышленными и другими предприятиями, а также метрополитен, что демонстрирует многофункциональность этой отрасли и ее значительное влияние на экономику и общественную жизнь страны. То есть железнодорожный транспорт является стратегически важной отраслью в Российской Федерации и требует согласованного управления и регулирования для обеспечения эффективного функционирования и развития.

«Под воздушным судном следует понимать летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды. К воздушному транспорту относятся самолеты, вертолеты, планеры, дирижабли, аэростаты и т.п. Кроме того, следует отметить, что в 2015 году в

Воздушный кодекс РФ [24] внесено понятие беспилотное воздушное судно - воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот)» [22, с. 144]. «К беспилотному воздушному судну относятся квадрокоптеры («беспилотник» или «дрон»). Квадрокоптер - это небольшой аппарат, оснащенный четырьмя роторами, может летать на очень большой высоте, осуществлять видеосъемку и доставлять посылки. Учитывая, что граждане, используя это беспилотное воздушное судно, могут причинить урон государству и нарушить установленные нормы и правила, законодатель счел правильным законным образом установить порядок их использования» [22, с. 144].

Данное утверждение подчеркивает важность четкого определения и регулирования воздушных судов, включая беспилотные аппараты, в контексте соблюдения норм и правил, а также обеспечения общественной и государственной безопасности.

«Морской транспорт составляют суда, независимо от их принадлежности подлежащие регистрации в государственном судовом, бербоут - чартерном реестрах морских торговых портов или судовой книге. К морскому транспорту относятся торговые, пассажирские, рыбопромысловые, приемотранспортные, вспомогательные, специальные и иные суда. Под морским судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях мореплавания» [12].

«Внутренний водный транспорт - это производственно-технологический комплекс, с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство или иную, связанную с судоходством, деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации. К указанному виду транспорта относятся самоходные и несамоходные суда, осуществляющие плавание по внутренним водным путям. Под судном внутреннего водного плавания следует понимать самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства, в том числе смешанного (река

- море) плавания, паром, дноуглубительные и дноочистительные снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода» [12].

«Множество статей, предусматривающих ответственность за транспортные правонарушения, имеют бланкетный характер. Они не всегда содержат детальное описание виновного поведения, чаще ограничиваясь упоминанием нарушения установленных правил безопасности в различных аспектах движения и эксплуатации транспортных средств, а также выполнения полетов воздушных судов. Указанные правила регулируются различными нормативными правовыми актами, среди которых Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации, Транспортный устав железных дорог Российской Федерации, и другими» [8, с. 219].

Эта практика создает необходимость в дополнительных нормах и правилах, которые подробно определяли бы конкретные аспекты виновного поведения и нарушения норм безопасности в транспортной сфере. Такой подход способствовал бы более четкому и однозначному определению нарушений и их последующей квалификации в рамках административного законодательства.

1.2 Состав административных правонарушений на транспорте

В большинстве случаев составы уголовных преступлений и административных проступков в сфере нарушения правил безопасности дорожного движения имеют сходство внешнего проявления. Состав административного правонарушения на транспорте, так же как состав уголовного преступления, включает четыре основных элемента:

- объект транспортного правонарушения, то есть общественные отношения, которые возникают в процессе перемещения людей и грузов с использованием транспортных средств;

- объективная сторона, которая представляет собой конкретные действия, выражающиеся в нарушении установленных правил и их последствиях, включая причинение вреда;
- субъект правонарушения, то есть конкретное вменяемое физическое лицо, достигшее установленного законом возраста (обычно 16 лет);
- субъективная сторона, которая описывает умысел или неосторожность в совершении нарушения.

Раскроем объект и объективные признаки составов правонарушений на транспорте.

В российском административном праве объект преступления и объективная сторона являются важными понятиями, определяющими структуру правонарушения и его совершение.

Рассматривая классификацию объектов административных правонарушений, можно выделить четыре фундаментальных типа: общий, родовой, видовой и непосредственный объекты.

«Общий объект административных правонарушений охватывает широкий спектр общественных отношений в сфере государственного управления, которые регулируются различными нормами, включая конституционные, трудовые, земельные, экологические, финансовые и гражданские правила. Эти нормы служат основой для установления правил в разных сферах общественной жизни и защищаются с применением административной ответственности.

Родовой объект предполагает выделение конкретных сегментов общего объекта на основе разнообразных областей общественной деятельности, таких как сельское хозяйство, промышленность, транспорт, а также более точное уточнение охраняемых общественных отношений, включая права собственности, общественный порядок и права граждан. Именно родовой объект служит основой для структурирования Особенной Части Кодекса об административных правонарушениях, где выделяются правонарушения,

связанные с правами граждан, и те, которые относятся к предпринимательской деятельности.

Видовой объект дополняет родовой объект, определяя специфические группы общественных отношений, которые общи для правонарушений, включенных в одну и ту же главу Кодекса об административных правонарушениях. Эта классификация способствует более детальному определению общественных отношений и более точной квалификации административных правонарушений.

Непосредственный объект административного правонарушения – это конкретная часть общественных отношений, которую правонарушение затрагивает прямо и непосредственно. Примером может служить право собственности, когда оно нарушается в результате мелкого хищения. Непосредственный объект выделяет конкретные нормы, правила и запреты, которые помогают различать административные правонарушения друг от друга» [22, с. 144].

Следует отметить, что классификация объектов административных правонарушений способствует более точной и систематической квалификации нарушений, что в свою очередь обеспечивает более эффективное применение административного законодательства и способствует укреплению правопорядка.

Как отмечают В.Е. Степенко, Н.О. Коробкина, «в качестве объектов административных правонарушений в рассматриваемой области правового регулирования выступают общественные отношения по обеспечению правил безопасности движения на железнодорожном, водном и воздушном транспорте. То есть видовым объектом транспортного правонарушения является установленный порядок управления, безопасность движения и эксплуатации определенного вида транспорта» [22, с. 144].

«Объективная сторона правонарушения – это система предусмотренных нормами административного права признаков, характеризующих его внешние проявления. Объективная сторона состава правонарушения характеризуется

отдельной совокупностью признаков. Эти признаки упоминаются законодателем при конструировании составов правонарушения» [21, с. 147].

Объект преступления и объективная сторона тесно связаны между собой. Объект преступления определяет, что именно подвергнуто посягательству, а объективная сторона указывает на способ и характер совершения правонарушения. Вместе они формируют основу для установления факта совершения правонарушения и его квалификации.

«С объективной стороны административные правонарушения могут простыми и сложными. Простое деяние представляет собой единое действие или кратковременное бездействие, единый кратковременный акт противоправного поведения (мелкое хищение). Сложное деяние может состоять из нескольких самостоятельных действий либо быть растянуто во времени» [21, с. 148].

«С объективной стороны транспортные правонарушения могут выражаться как в форме действий (например, нарушение правил плавания (ст. 11.7 КоАП РФ), нарушение правил погрузки и разгрузки судов (ст. 11.11 КоАП РФ и др.), так и в форме бездействия, то есть в виде пассивного поведения (например, невыполнение лицами, находящимися на воздушном судне, судне морского или внутреннего водного транспорта, законных распоряжений капитана (командира) судна (ч. 5 ст. 11.17 КоАП РФ); уклонение судоводителя или иного лица, управляющего судном, от прохождения в соответствии с установленным порядком медицинского освидетельствования на состояние опьянения и т.д. (ч. 2 ст. 11.3 КоАП РФ)» [22, с. 144].

«Часть составов административных правонарушений на транспорте является материальными, то есть связаны с причинением вреда, повреждением имущества, например, повреждение железнодорожного пути, сооружений и устройств сигнализации (ч. 1 ст. 11.1 КоАП РФ), другие составы административных правонарушений, совершаемых на транспорте, не предусматривают в качестве квалифицирующего признака наступления вредных последствий и являются формальными. Например, нарушение правил

проезда гужевым транспортом и прогона скота через железнодорожные пути (ч. 4 ст. 11.1 КоАП РФ), проход по железнодорожным путям в неустановленных местах (ч. 5 ст. 11.1 КоАП РФ)» [22, с. 144].

«Также следует учесть, что объективная сторона административных правонарушений характеризуется рядом квалифицирующих признаков: место, средство и способ совершения деяния.

Местом совершения административных правонарушений на транспорте могут быть, например, железнодорожный путь (ст. 11.1 КоАП РФ), аэропорт, аэродром (ст. 11.3 КоАП РФ), мосты, плотины (ст. 11.6 КоАП РФ), порт (11.7 КоАП РФ), вагоны, тамбура пригородного поезда (ч. 3 ст. 11.17 КоАП РФ)» [22, с. 144].

«Средствами совершения нарушений рассматриваемой категории являются те орудия и предметы, с помощью и посредством которых возникают противоправные деяния, например, вещества и предметы, запрещенные к перевозке (ч. 3 ст. 11.19 КоАП РФ), средства радиосвязи, когда ими пользуются с борта воздушного судна (ч. 4 ст. 11.17 КоАП РФ) и другие. Способ совершения правонарушения позволяет определить, каким образом совершается противоправное деяние. Кроме того, способ также является условием, при наличии которого деяние является противоправным. Например, разрешение в районе аэродрома знаков и устройств, либо применение пиротехнических изделий без разрешения администрации аэропорта, аэродрома (ч. 1 ст. 11.3 КоАП РФ)» [22, с. 145].

Далее раскроем субъект и субъективные признаки составов правонарушений на транспорте.

Субъект преступления представляет собой лицо, которое совершает противоправное деяние и несет ответственность за него. Субъект преступления может быть физическим лицом или юридическим лицом, в зависимости от конкретного состава преступления.

Субъектами административных правонарушений, совершаемых на транспорте, могут быть:

- должностные лица, к которым относятся только те должностные лица, которые совершили противоправные деяния в связи с неисполнением либо ненадлежащим исполнением своих служебных обязанностей в сфере транспорта (например, ч. 2 ст. 11.1, ст. 11.3, ст. 11.12, ст. 11.24 КоАП РФ и др.);
- юридические лица, которые по общему правилу ст. 2.10 КоАП РФ подлежат административной ответственности за совершение административных правонарушений в случаях, предусмотренных статьями раздела второго КоАП РФ или законами субъектов РФ об административных правонарушениях (например, ст. 11.4 КоАП РФ);
- граждане, то есть лица, достигшие к моменту совершения административного правонарушения возраста 16 лет (например, ст. 11.14, ст. 11.17 КоАП РФ).

Субъективная сторона правонарушения отражает психологическую сторону поведения субъекта правонарушения. Она связана с его умыслом (намерением) или неосторожностью при совершении противоправного деяния.

Субъект и субъективная сторона тесно связаны между собой. Субъект совершает правонарушение с определенными умыслом или неосторожностью, формируя тем самым субъективную сторону правонарушения.

Эти элементы вместе с объективной стороной правонарушения составляют основу для квалификации правонарушения и назначения соответствующего наказания.

«Субъективная сторона административных правонарушений описывает совокупность признаков, характеризующих психическое отношение лица к совершенному деянию. Она подразумевает осознание или понимание лицом недопустимости или противоправности своего поведения.

Основными предпосылками наличия вины являются вменяемость лица и достижение им 16-летнего возраста. Административные правонарушения на

транспорте могут быть совершены умышленно и по неосторожности» [21, с. 149].

«Вина выражается через умысел и неосторожность в соответствии со статьей 2.2. Умысел может быть прямым, когда лицо явно осознавало, предвидело и желало наступление определенных последствий своего действия, а также косвенным, когда лицо осознавало, предвидело и сознательно допускало наступление этих последствий» [21, с. 149].

Неосторожность может проявляться в форме самонадеянности, когда лицо предвидело возможность вредных последствий своего деяния, но недостаточно обоснованно рассчитывало на их предотвращение, а также в форме небрежности, когда лицо не предвидело возможность наступления таких последствий, хотя имело возможность предвидеть их. Следует отметить, что в административной ответственности форма вины редко оказывает влияние на квалификацию правонарушения (согласно статьям 5.14, 7.17, 8.5, 12.33, 14.12, 17.7, 19.2, 19.16, 21.7 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации), но влияет на определение вида и размера административного наказания.

Субъективная сторона также может включать необязательные признаки, такие как мотив и цель согласно статье 17.2 Кодекса об административных правонарушениях. Эти признаки показывают преднамеренность действий, направленных на достижение целей, указанных в текстах статей (для умышленных составов). Это означает, что при рассмотрении административных правонарушений важно учитывать не только сам факт правонарушения, но и мотив и цель, которые могли побудить лицо к его совершению.

Например, если законодательство предусматривает административную ответственность за умышленные действия, то для привлечения к ответственности необходимо доказать, что нарушитель действовал с преднамеренностью, стремясь достичь конкретных целей, указанных в соответствующей статье.

Несмотря на то, что в статье 2.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации говорится о виновных действиях физических и юридических лиц, в теории административной ответственности остается дискуссионным вопрос о вине юридических лиц. Коллективная организация может быть признана виновной в совершении административного правонарушения, даже если ее действия не сопровождались виной в традиционном смысле.

Вместо установления вины, в таких случаях учитывается, что коллективная организация могла и должна была предпринять необходимые меры для предотвращения нарушения. Это важно для обеспечения соблюдения законов и нормативов в рамках корпоративных организаций. Объективное вменение позволяет вводить ответственность за административные правонарушения на уровне организации, что способствует укреплению правопорядка и предотвращению нарушений в корпоративной среде.

В целом, понятие объективного вменения в контексте коллективных организаций служит средством обеспечения законности и справедливости в области административной ответственности.

Для того чтобы юридическое лицо могло быть признано виновным в совершении административного правонарушения, учитывается следующее положение: если у данной юридической организации существовала возможность соблюдать нормы и правила, нарушение которых влечет за собой административную ответственность, но она не предприняла все необходимые меры для их соблюдения, то она признается виновной.

Этот подход подразумевает, что юридические лица несут ответственность за нарушения, которые они могли бы предотвратить путем принятия соответствующих мер и соблюдения нормативов. Это важно для обеспечения соблюдения законов и норм в сфере корпоративной деятельности и укрепления правопорядка.

Следовательно, данное положение способствует поддержанию дисциплины и соблюдению правил в сфере деятельности юридических лиц, что в свою очередь способствует обеспечению общественной безопасности и правопорядка.

Следует отметить, что применение административной ответственности к лицам, виновным в совершении правонарушений в сфере транспорта, выполняет важную превентивную функцию.

Это означает, что такие меры предназначены для предотвращения будущих правонарушений и преступлений в данной области, которые могли бы привести к трагическим последствиям, включая гибель людей и утрату или повреждение чужого имущества.

Превентивная роль административной ответственности заключается в том, что она служит дополнительным стимулом для соблюдения правил и норм в сфере транспорта.

Лица, зная, что нарушения могут повлечь за собой административные наказания, склонны более осторожно и ответственно соблюдать установленные нормы.

Таким образом, административная ответственность в транспортной сфере не только наказывает нарушителей, но и способствует созданию безопасной среды и предотвращению потенциальных опасностей, что является ключевым аспектом обеспечения общественной безопасности в данной области.

Подводя итоги первой главы выпускной квалификационной работы, следует отметить, что единство родового объекта правонарушений на транспорте заключается в потенциальной угрозе жизни и здоровью граждан, причинении материального ущерба, а также возможности нарушения безопасного функционирования механических транспортных средств. Помещение этих составов правонарушений в самостоятельную главу 11 КоАП РФ «Административные правонарушения на транспорте» свидетельствует о стремлении законодателя более детально и действенно регулировать сферу

транспорта, уделяя преимущественное внимание обеспечению безопасности и защите интересов граждан. Такой подход позволяет установить четкие нормы и стандарты, а также предоставляет юридическую основу для организации мер по предупреждению и реагированию на правонарушения, связанные с транспортом. В результате данное правовое регулирование содействует поддержанию безопасности и порядка в транспортной сфере, что, в свою очередь, способствует обеспечению общественного благосостояния и укреплению общественных отношений в этой области. Исследование учебной и научной литературы позволяет сделать вывод о том, что в научном сообществе нет общепринятого подхода к определению критериев классификации рассматриваемой группы правонарушений. В большинстве случаев ученые опираются на различные факторы, такие как вид транспорта, объект совершаемых противоправных действий и сущность нарушаемых правил, действующих в транспортной сфере. Также в первой главе раскрыт состав административных правонарушений на транспорте, в частности определены объект и объективные признаки, субъект и субъективные признаки.

Глава 2 Отдельные группы правонарушений на транспорте

2.1 Правонарушения на воздушном и водном транспорте

Рассмотрим отдельные группы правонарушений на транспорте.

Итак, раскроем правонарушения на воздушном транспорте. Исследователь В.Н. Гречуха отмечает: «Масштабы участия воздушного транспорта во внутренних и международных перевозках определяются рядом его преимуществ по сравнению с другими видами транспорта. Это касается возможностей воздушного транспорта, особенностей эксплуатации, наличия инфраструктуры и т.п. Основные достоинства воздушного транспорта заключаются в его скоростных характеристиках, а также в возможностях доставки грузов практически в любую точку. Вместе с тем этому виду транспорта присущи некоторые недостатки. В первую очередь это касается высокой стоимости перевозок. Данное обстоятельство существенно ограничивает осуществление массовых перевозок грузов. Имеются также ограничения размеров перевозимых грузов, их веса» [5, с. 114].

В ходе эксплуатации воздушного транспорта возникают аварии и катастрофы, которые зачастую приводят к травмам и гибели людей, а также к повреждению и уничтожению транспортных средств, перевозимых грузов, разрушению объектов транспортной инфраструктуры [25, с. 172]. Помимо этого, такие происшествия могут нанести ущерб окружающей среде.

Существуют юридические нормы и правила, которые регулируют юридическую ответственность за нарушения на воздушном транспорте. Эти нормы имеют целью предотвращать авиационные происшествия, которые могут представлять угрозу для здоровья и жизни людей, целостности транспортных средств, инфраструктуры транспорта, а также окружающей среды. Регулирование и контроль воздушного транспорта являются критическими мерами для обеспечения безопасности и соблюдения правил в этой отрасли. Эти правила помогают предотвратить инциденты, которые

могли бы привести к катастрофическим последствиям и значительному вреду для общества и окружающей среды.

Б.П. Елисеев, В.А. Свиркин отмечают, что «различия в степени общественной опасности нарушений дают основание для привлечения к дисциплинарной, административной и уголовной ответственности» [7].

Е.В. Луговец, Н.А. Мерцкая отмечают, что «законодательная база функционирования российской системы авиационной безопасности базируется на трех видах основных источников.

- международные правовые акты и документы по авиационной безопасности (Конвенции, Приложения к Чикагской конвенции, Руководства и Правила ИКАО, а также документы других международных организаций гражданской авиации);
- правовые акты Российской Федерации, связанные с безопасностью и авиационной безопасностью (Конституция РФ, Федеральные законы и кодексы, Указы Президента РФ, постановления Правительства РФ);
- нормативные и руководящие документы по обеспечению авиационной безопасности, изданные полномочным органом гражданской авиации РФ (Федеральной авиационной службой России)» [15, с. 205].

Как было отмечено выше, правонарушения на транспорте регламентирует в том числе глава 11 КоАП РФ.

Законодатель, определяя содержание главы 11 КоАП РФ, сгруппировал административные правонарушения на воздушном транспорте в отдельных статьях этой главы.

Перечисление административных правонарушений на воздушном транспорте начинается со статьи 11.3. КоАП РФ, в которой говорится о действиях, угрожающих безопасности полетов.

Так, согласно п. 1 ст. 11.3 КоАП РФ, размещение в районе аэродрома, вертодрома или посадочной площадки знаков и устройств, сходных с маркировочными знаками и устройствами, принятыми для опознавания

аэродромов, вертодромов или посадочных площадок, - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи до двух тысяч рублей; на должностных лиц - от четырех тысяч до пяти тысяч рублей; на юридических лиц - от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей.

П. 2 ст. 11.3 КоАП РФ регламентирует, что применение на территории аэропорта, аэродрома, вертодрома или посадочной площадки либо в полосе воздушных подходов к аэродрому, вертодрому или посадочной площадке пиротехнических изделий без разрешения администрации аэропорта, аэродрома, вертодрома или посадочной площадки - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи до двух тысяч рублей с конфискацией орудия совершения административного правонарушения; на должностных лиц - от четырех тысяч до пяти тысяч рублей с конфискацией орудия совершения административного правонарушения; на юридических лиц - от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей с конфискацией орудия совершения административного правонарушения.

Согласно п. 3 ст. 11.3 КоАП РФ, повреждение оборудования аэродрома, вертодрома или посадочной площадки, аэродромных знаков либо воздушного судна - влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до двух тысяч пятисот рублей.

П. 4 ст. 11.3 КоАП РФ определяет, что проход либо проезд без разрешения по территории аэропорта (за исключением аэровокзала) или аэродрома либо объекта радио- или светообеспечения полетов - влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере от пятисот до одной тысячи рублей.

В соответствии с п. 5 ст. 11.3 КоАП РФ, нарушение порядка организации движения специального транспорта и средств механизации на аэродроме - влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

И, наконец, п. 6 ст. 11.3 КоАП РФ определяет, что невыполнение правил размещения на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи,

радиотехническом оборудовании или других объектах дневных и ночных маркировочных знаков и устройств, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов, - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи до двух тысяч рублей; на должностных лиц - от четырех тысяч до пяти тысяч рублей; на юридических лиц - от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей.

То есть объектом административных правонарушений, установленных в ст. 11.3 КоАП РФ, являются общественные отношения, которые обеспечивают безопасность полетов.

Анализ ст. 11.3 КоАП РФ показывает, что объективную сторону административных правонарушений, указанных в ч.1 – 4 ст. 11.3 КоАП РФ, образуют следующие действия:

- размещение в районе аэродрома, вертодрома или посадочной площадки знаков и устройств, сходных с маркировочными знаками и устройствами, принятыми для опознавания аэродромов, вертодромов или посадочных площадок;
- применение на территории аэропорта, аэродрома, вертодрома или посадочной площадки либо в полосе воздушных подходов к аэродрому, вертодрому или посадочной площадке пиротехнических изделий без разрешения администрации аэропорта, аэродрома, вертодрома или посадочной площадки;
- повреждение оборудования аэродрома, вертодрома или посадочной площадки, аэродромных знаков либо воздушного судна;
- проход либо проезд без разрешения по территории аэропорта (за исключением аэровокзала) или аэродрома, либо объекта радио- или светообеспечения полетов.

Также объективную сторону административных правонарушений, указанных в ч. 5 и ч. 6 ст. 11.3. КоАП РФ, образуют следующие действия (бездействия):

- нарушение порядка организации движения специального транспорта и средств механизации на аэродроме. Порядок организации движения специального транспорта и средств механизации на аэродроме установлен в Приказе Росаэронавигации от 28.11.2007 N 119 [20];
- невыполнение правил размещения на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании или других объектах дневных и ночных маркировочных знаков и устройств, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

Анализ санкций ст. 11.3 КоАП РФ показывает, что к административной ответственности по этой статье могут быть привлечены: граждане, должностные и юридические лица.

Ст. 11.3.1 КоАП РФ регламентирует нарушение требований авиационной безопасности, за которое применяется административная ответственность. Оно может быть выражено в следующих действиях (бездействиях), образующих объективную сторону административных правонарушений, установленных в ст. 11.3.1 КоАП РФ:

- невыполнение либо нарушение норм, правил или процедур авиационной безопасности, за исключением случаев, предусмотренных частями 2 – 4 ст. 11.3.1 КоАП РФ;
- непринятие мер по содержанию ограждений контролируемой территории или зоны ограниченного доступа либо наземных сооружений аэропорта, аэродрома или вертодрома;
- непринятие мер по недопущению проникновения на борт воздушного судна лиц, ручной клади или багажа, груза, почты, бортовых запасов, не прошедших досмотра, либо предметов или веществ, запрещенных к перевозке воздушными судами;
- доставка либо содействие в доставке на борт воздушного судна лиц, ручной клади или багажа, груза, почты, бортовых запасов, не

прошедших досмотра, либо предметов или веществ, запрещенных к перевозке воздушными судами.

К административной ответственности за совершение административных правонарушений, указанных в ч. 1-3 ст. 11.3.1. КоАП РФ, могут быть привлечены должностные и юридические лица. За совершение административного правонарушения на воздушном транспорте по ч. 4 ст. 11.3.1. КоАП РФ, к административной ответственности, помимо должностных и юридических лиц, привлекаются также граждане.

В соответствии со ст. 11.4 КоАП РФ, нарушение пользователем воздушного пространства федеральных правил использования воздушного пространства, если это действие не содержит уголовно наказуемого деяния, - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на должностных лиц - от ста тысяч до ста пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц - от двухсот пятидесяти тысяч до трехсот тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток. Нарушение правил использования воздушного пространства лицами, не наделенными в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства, если это действие не содержит уголовно наказуемого деяния, - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от тридцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей; на должностных лиц - от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей; на юридических лиц - от трехсот тысяч до пятисот тысяч рублей или административное приостановление деятельности на срок до девяноста суток.

В статье 11.5 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации перечислены девять различных видов административных правонарушений, которые могут быть совершены на воздушном транспорте. Эта статья включена в административное законодательство с целью обеспечения безопасности в сфере эксплуатации

воздушных судов и защиты общественных отношений, связанных с этой областью.

Административные правонарушения, установленные в первой и второй частях статьи 11.5 КоАП РФ, определены на основе материального состава. Для того, чтобы привлечь лиц к административной ответственности согласно этим частям статьи, необходимо доказать, что потерпевший понес легкий вред здоровью (в случае части 1) или вред средней тяжести (в случае части 2). Это означает, что нарушения, связанные с нарушением правил допуска к выполнению полетов воздушных судов или правил подготовки и выполнения полетов, подразумевают фактический ущерб для здоровья человека [26, с. 400].

С другой стороны, административные правонарушения, установленные в третьей и последующих частях статьи 11.5 КоАП РФ, определяются на основе формального состава. Это означает, что они основаны на факте нарушения конкретных норм и правил, независимо от фактического ущерба здоровью. В таких случаях, простое нарушение установленных правил может привести к административной ответственности.

Следует отметить, что статья 11.5 КоАП РФ представляет собой важный инструмент для обеспечения безопасности и соблюдения правил в сфере воздушного транспорта. Она учитывает как случаи с материальным ущербом, так и случаи с формальным нарушением, и позволяет привлекать нарушителей к административной ответственности в интересах общественной безопасности. Важно заметить, что норма, установленная ст. 11.5. КоАП РФ, отсылает нас дополнительно к другим различным нормативно-правовым актам, регулирующим данную область.

Также в рамках главы 11 КоАП РФ следует выделить отдельно ст. 11.30, которая регламентирует умышленное сокрытие авиационного происшествия или инцидента. Согласно ст. 11.30, умышленное сокрытие авиационного происшествия, инцидента или сведений о них, либо искажение информации, либо повреждение или уничтожение бортовых или наземных средств

объективного контроля или других связанных с авиационным происшествием или инцидентом доказательственных материалов - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от двух тысяч до пяти тысяч рублей; на должностных лиц - от четырех тысяч до десяти тысяч рублей; на юридических лиц - от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей.

Далее рассмотрим правонарушения на водном транспорте.

Географические условия играют ключевую роль в развитии и значимости водного транспорта в нашем государстве. Расположение страны относительно морей и рек оказывает непосредственное влияние на экономику, торговлю, и внутренний транспорт.

Морской транспорт является важным фактором в мировой торговле, особенно для стран, имеющих выход к морю. В нашем случае, географическое положение нашего государства может обеспечить нам доступ к множеству морских путей, что способствует экспорту и импорту товаров. Это важно для развития национальной экономики и сотрудничества с другими странами.

Речной транспорт также играет важную роль, особенно в регионах с разветвленной системой рек. Речные пути могут служить важными магистралями для перемещения грузов и пассажиров. Это удобное и экологически чистое средство транспорта, которое также может снизить нагрузку на дорожную инфраструктуру [30, с. 105].

Кроме того, развитие водного транспорта требует инвестиций в порты, суда, и другую инфраструктуру, что может способствовать созданию новых рабочих мест и стимулировать экономический рост.

В связи с этим существует ряд законодательных актов, которые регламентируют те или вопросы, связанные с правонарушениями на водном транспорте.

Относительно главы 11 КоАП РФ следует отметить, что правонарушения на водном транспорте посвящены следующие статьи:

- статья 11.6. Действия, угрожающие безопасности движения на водном транспорте;

- статья 11.6.1. Несоблюдение требования о направлении капитану морского порта сообщения о затонувшем имуществе, а также несоблюдение собственником затонувшего имущества сроков направления капитану морского порта извещения о намерении приступить к удалению затонувшего имущества, сроков разработки документации по удалению затонувшего имущества и сроков начала удаления затонувшего имущества;
- статья 11.6.2. Захоронение либо умышленное затопление морского судна или судна внутреннего плавания;
- статья 11.6.3. Несоблюдение требования о страховании или об ином финансовом обеспечении ответственности за удаление затонувшего судна;
- статья 11.7. Нарушение правил плавания;
- статья 11.7.1. Несоблюдение мер по обеспечению безопасности судоходства в зонах безопасности, установленных вокруг искусственных островов, установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе Российской Федерации;
- статья 11.8. Нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права управления;
- статья 11.8.1. Управление маломерным судном судоводителем, не имеющим при себе документов, необходимых для допуска к управлению маломерным судном;
- статья 11.9. Управление судном судоводителем или иным лицом, находящимися в состоянии опьянения;
- статья 11.10. Нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров на судах водного транспорта, а также на маломерных судах;
- статья 11.11. Нарушение правил погрузки и разгрузки судов;

- статья 11.12. Нарушение правил пользования базами (сооружениями) для стоянок маломерных судов;
- статья 11.13. Нарушение правил выпуска судна в плавание или допуск к управлению судном лиц, не имеющих соответствующего диплома (свидетельства, удостоверения) либо находящихся в состоянии опьянения и др.

Ч. 2 ст. 11.6 КоАП РФ предусматривает административную ответственность за повреждение, уничтожение устройств связи, сигнализации морских судов, судов внутреннего водного транспорта [13]. Как отмечает исследователь В.А. Егiazаров, «наличие таких средств является важным условием морского и речного плавания, поскольку благодаря ним также обеспечивается связь с морским или речным портом, обеспечивается функционирование причальных зон, а также производятся операции по погрузке и разгрузки судов, посадка и высадка пассажиров, и иные функции» [6, с. 146].

Если лицо уничтожило навигационное оборудование, расположенное на судне, то вопрос возложения ответственности ляжет именно на это лицо.

Согласно ст. 167 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года, перевозчик не несет ответственность за утрату принятого груза или его повреждение, если сможет доказать, что не по его вине, а по вине экипажа, вследствие навигационной ошибки, вызванной повреждением или уничтожением средств связи, устройств сигнализации, навигационного оборудования [14].

То есть правила и нормы ответственности в морском транспорте играют ключевую роль в обеспечении безопасности и защите интересов перевозчиков, грузоотправителей и пассажиров. Подход к определению ответственности в случае уничтожения навигационного оборудования на судне предостерегает от возможных конфликтов и споров, обеспечивая ясные нормы и правила. Статья 167 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации подчеркивает важность доказательства отсутствия вины со стороны

перевозчика в случае навигационной ошибки, вызванной повреждением или уничтожением навигационного оборудования, что обеспечивает защиту интересов перевозчиков в случаях, когда причина инцидента лежит в действиях экипажа или других факторах, не зависящих от перевозчика.

Как отмечают исследователи С.Н. Братановский, Б. Ш. Гургов, «наличие стандартизированного подхода относительно изготовления средств связи и сигнализации имеет двоякую натуру, поскольку, с одной стороны, данный подход позволяет избежать наличия человеческих жертв и обеспечить безопасность жизни и здоровью человека, с другой стороны, стандартизированный подход не будет обеспечен полностью, поскольку фактическое злоупотребление в выборе средств связи имеет место быть» [4, с. 28].

То есть важность стандартизации средств связи и навигационного оборудования на судах становится явной, это обеспечивает общую безопасность на море и предотвращает человеческие жертвы. Однако стандартизация имеет свои ограничения. Поэтому важно подчеркнуть не только необходимость стандартизации, но и регулярного обслуживания и проверки навигационного оборудования на судне. Это позволяет поддерживать его работоспособность и предотвращать потенциальные инциденты, которые могут повлечь за собой серьезные последствия.

Изложенные выводы подчеркивают важность нормативных положений в морском транспорте для обеспечения безопасности и четкости ответственности, а также поднимают вопросы стандартизации и поддержания навигационного оборудования в исправном состоянии в целях предотвращения инцидентов и обеспечения безопасности на море.

И.Д. Ковалёв предлагает «ввести норму в гл. 11 КоАП РФ норму, предусматривающую наступление административной ответственности за установку несертифицированных технических и визуальных средств с одноименным названием. Диспозиция статьи предусматривала бы, что административным правонарушением является установка

несертифицированных средств связи, сигнализации, знаков различия и т. д. на морских судах и судах внутреннего водного плавания. Стандарт таких средств должен определяться Правительством Российской Федерации. Данная статья необходима, поскольку наличие несертифицированных, неодобренных средств может угрожать безопасности экипажа судна, людям, пользующимся морским и внутренним водным транспортом, а также безопасности плавания таких судов. Санкция статьи предлагала бы наложение административного штрафа для граждан в размере трех тысяч рублей, на должностных лиц в размере пяти тысяч рублей, а на юридических лиц в пределах от пяти до десяти тысяч рублей» [11, с. 47].

Статья 11.7 КоАП РФ регулирует вопросы административной ответственности за нарушение правил плавания на морском и внутреннем водном транспорте. Эта статья состоит из двух частей, каждая из которых предусматривает ответственность за конкретные нарушения в области морской и внутренней водной навигации.

Ч. 1 ст. 11.7 КоАП РФ устанавливает ответственность за нарушение установленных правил скорости маломерного судна на морских и внутренних водных путях. Это важное нормативное положение, которое направлено на обеспечение безопасности движения малых судов и предотвращение возможных аварий или происшествий, связанных с нарушением скоростных ограничений.

Ч. 2 ст. 11.7 КоАП РФ устанавливает ответственность за игнорирование навигационных знаков движения морского и внутреннего водного транспорта при входе и выходе из порта. Это также критически важное положение, поскольку правильное соблюдение навигационных знаков при входе и выходе из портов содействует безопасности маневрирования судов и предотвращению столкновений или других происшествий в портах.

В целом, ст. 11.7 КоАП РФ направлена на обеспечение безопасности морского и внутреннего водного транспорта, а также на предотвращение нарушений, которые могли бы угрожать жизни и здоровью людей, а также

имуществу на водных путях. Эти нормы играют важную роль в регулировании и контроле соблюдения правил и норм навигации на воде.

Согласно анализу правоприменительной практики, можно утверждать, что большинство аварий на морском и внутреннем водном транспорте связаны с нарушениями, совершенными экипажем судов, и происходят вследствие недостаточной внимательности и игнорирования требований, установленных федеральным законодательством. На практике это означает, что множество инцидентов можно было бы избежать при более ответственном и бдительном отношении со стороны экипажей судов к соблюдению навигационных правил и норм безопасности.

Два конкретных случая подтверждают данную тенденцию. В первом случае, катастрофа пассажирского катера «Лотос» в проливе Старка 13 октября 2018 года, стала следствием невнимательности и недостаточного контроля со стороны капитана судна при прохождении пролива [18]. Второй случай, столкновение судов «МРС-295» и ПТР «Лучистый» в порту Владивосток в условиях плохой погоды 26 июля 2018 года, был результатом нарушения статей Кодекса торгового мореплавания РФ [18].

Важно отметить, что в обоих случаях не было жертв среди людей и не было обнаружено загрязнение окружающей среды. Тем не менее, это подчеркивает важность правопорядка и соблюдения навигационных норм для предотвращения потенциальных аварий и снижения риска для жизни и здоровья на водных путях.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о значимости соблюдения норм и правил навигации, а также о важности привлечения к административной ответственности за нарушения, которые могут привести к авариям и угрозам безопасности на море и внутренних водных путях.

Рассматривая вопросы административной ответственности в контексте морской и внутренней водной навигации, Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации предусматривает разнообразные статьи, касающиеся ответственности за нарушения на водных путях. Одним из

таких случаев является статья 11.12, которая накладывает административную ответственность за эксплуатацию баз для стоянок маломерных судов без наличия соответствующего разрешения от уполномоченных органов государственной инспекции по маломерным судам.

Исследователи С.Н. Братановский и Б.Ш. Гургов отмечают, что «значительная часть судов, действующих в России, относится к категории маломерных. Это обстоятельство связано с увеличенной вероятностью серьезных происшествий и аварий на воде. Для снижения рисков и обеспечения безопасности на водных путях критически важно поддерживать соблюдение норм и правил в местах эксплуатации маломерных судов и своевременно привлекать к административной ответственности за нарушения» [4].

Таким образом, в административной ответственности в области морской и внутренней водной навигации можно выделить несколько существенных тенденций. Во-первых, наблюдается взаимодействие и переплетение норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях с положениями других законодательных актов, таких как Кодексы Торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта. Во-вторых, существует несоразмерность и нецелесообразность санкций, предусмотренных некоторыми статьями, что требует пересмотра и коррекции законодательных норм. В-третьих, в данной сфере регулирования придается приоритет защите жизни и здоровья человека, что подчеркивает важность обеспечения безопасности на водных путях.

Следует также отметить, что несмотря на существующую обширную правовую базу, данная тема остается недостаточно исследованной с научно-правовой точки зрения. Санкции, применяемые в случае нарушений норм управления морским транспортом, могут показаться недостаточно жесткими и несоразмерными потенциальным угрозам и рискам. Это позволяет сделать вывод о необходимости дальнейшего научного исследования данной тематики

и возможном ужесточении административной ответственности в интересах обеспечения безопасности и соблюдения норм на водных путях.

2.2 Правонарушения на железнодорожном и ином наземном транспорте

Железнодорожный транспорт играет значительную роль в транспортной системе России, обеспечивая перевозку большого объема пассажиров и грузов на всей территории страны. Этот вид транспорта считается одним из наиболее безопасных, что подтверждается не только статистическими данными, но и административным законодательством, которое регулирует административные правонарушения, совершаемые в сфере транспорта. Следует отметить, что в главе 11 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации существует относительно небольшое количество норм, устанавливающих составы административных правонарушений, совершаемых на железнодорожном транспорте.

Статья 11.1 КоАП РФ определяет действия, которые могут представлять угрозу безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене. Эти действия включают в себя разнообразные нарушения, начиная с повреждения инфраструктуры железных дорог и заканчивая неправильной погрузкой и выгрузкой грузов. Каждый пункт статьи содержит установленные административные штрафы для граждан и должностных лиц, которые нарушают соответствующие нормы.

В соответствии с п. 1 ст. 11.1 КоАП РФ, 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, - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трех тысяч до пяти тысяч рублей либо административный арест на срок до

пятнадцати суток; на должностных лиц - от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей.

П. 2 ст. 11.1 КоАП РФ гласит, что несоблюдение установленных габаритов при погрузке и выгрузке грузов - влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от двух тысяч до трех тысяч рублей.

В соответствии с п. 3 ст. 11.1 КоАП РФ, повреждение защитных лесонасаждений, снегозащитных ограждений или других путевых объектов - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от трехсот до пятисот рублей; на должностных лиц - от пятисот до одной тысячи рублей.

Согласно п. 4 ст. 11.1 КоАП РФ, нарушение правил проезда гужевым транспортом и прогона скота через железнодорожные пути, а равно нарушение правил выпаса скота вблизи железнодорожных путей - влечет предупреждение или наложение административного штрафа на граждан в размере ста рублей; на должностных лиц - от ста до трехсот рублей.

Следует отметить, что административное правонарушение, состав которого установлен ч. 4 ст. 11.1. КоАП, необходимо рассматривать во взаимосвязи с Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090, которое определяет требования к движению гужевых повозок, а также к прогону животных [19]. М.А. Бажина отмечает, что «правила дорожного движения не называют гужевую повозку (сани) транспортом и тем более не относят к транспортным средствам. Однако в ч. 4 ст. 11.1 КоАП РФ используется понятие гужевого транспорта. Такая терминологическая несогласованность приводит к смешению понятий, и, следовательно, может привести к проблемам в реализации административной ответственности за совершение указанного административного правонарушения» [3, с. 12].

То есть часть 4 статьи 11.1 КоАП РФ, касающаяся гужевого транспорта, подразумевает определенные противоречия в терминологии и классификации гужевых повозок. Отсутствие четкой гармонизации правил дорожного движения и правил, касающихся гужевых транспортных средств, может

вызвать трудности в реализации административной ответственности за нарушения в этой области.

В соответствии с п. 5 и п. 5.1 ст. 11.1 КоАП РФ, проезд по железнодорожным путям в неустановленных местах - влечет предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей. Нарушение, предусмотренное частью 5 настоящей статьи, совершенное в городе федерального значения Москве или Санкт-Петербурге либо в Московской или Ленинградской области, - влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей.

При этом в соответствии с п. 6 ст. 11.1 КоАП РФ, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на железнодорожных путях общего пользования, железнодорожных путях необщего пользования или на железнодорожных переездах, за исключением случаев, предусмотренных частями 1 - 5.1 ст. 11.1, если эти действия не содержат уголовно наказуемого деяния, - влечет наложение административного штрафа в размере от одной тысячи до двух тысяч рублей.

Данный пункт статьи следует использовать во взаимосвязи с федеральным законом от 10.01.2003 N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», с решениями Комиссии Таможенного союза, в которых определены нормы, которые обеспечивают безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на территории Таможенного союза, с приказами Минтранса России, с приказами Ростехнадзора, с нормами Уголовного кодекса Российской Федерации и др.

Разграничение административных нарушений в железнодорожной сфере остается актуальной задачей, учитывая не только структуру законодательства, но и ряд нормативных документов, определяющих правила движения и безопасности на железнодорожном транспорте [27, с. 218].

Исследование и анализ административных правонарушений, связанных с железнодорожным транспортом, остаются значимыми с точки зрения обеспечения безопасности и эффективности данной отрасли. Продолжение

работы в данном направлении позволит уточнить и улучшить правовые механизмы, а также предостеречь от потенциальных нарушений, которые могли бы повлечь негативные последствия для общества и транспортной системы в целом.

Анализ административного законодательства, посвященного правонарушениям в сфере транспорта, подчеркивает, что большая часть этих правонарушений связана с действиями на наземном транспорте. В данную категорию включаются различные виды транспортных средств, а именно легковые такси, грузовые автотранспортные средства, осуществляющие перевозку грузов и/или пассажиров на территории России, а также автомобильный транспорт, выполняющий международные перевозки, такие как грузовики и автобусы, а также общественный транспорт в виде трамваев и троллейбусов.

Исключительной чертой данной группы административных правонарушений является то, что в большинстве норм, определяющих административную ответственность, основным субъектом указывается водитель транспортного средства. Таким образом, при нарушении норм транспортной безопасности водители становятся основными виновниками. Законодатель также предписывает применение значительных административных штрафов при совершении таких правонарушений.

Этот подход объясняется важностью обеспечения безопасности на дорогах и наземном транспорте, а также акцентом на ответственности водителей за соблюдение правил и норм транспортного движения. Такие меры направлены на снижение вероятности аварий и обеспечение безопасности всех участников дорожного движения.

Глава 11 КоАП РФ выделяет следующие правонарушения в данной области:

- статья 11.14. Нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов;

- статья 11.14.1. Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси;
- статья 11.14.2. Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу;
- статья 11.14.3. Невыполнение обязанностей, предусмотренных законодательством о транспортно-экспедиционной деятельности;
- статья 11.20. Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов;
- статья 11.20.1. Нарушение запретов либо несоблюдение порядка выполнения работ в охранных зонах магистральных трубопроводов;
- статья 11.21. Нарушение правил использования полосы отвода и придорожных полос автомобильной дороги;
- статья 11.22. Нарушение землепользователями правил охраны автомобильных дорог или дорожных сооружений;
- статья 11.23. Управление транспортным средством или выпуск на линию транспортного средства без тахографа, несоблюдение норм времени управления транспортным средством и отдыха либо нарушение режима труда и отдыха водителей;
- статья 11.24. Организация транспортного обслуживания населения без создания условий доступности для инвалидов;
- статья 11.26. Незаконное использование зарегистрированных в других государствах автотранспортных средств для перевозок грузов и (или) пассажиров;
- статья 11.27. Управление транспортным средством без отличительного на нем и (или) прицепах к нему знака государства регистрации транспортного средства (прицепа) и нарушение других правил эксплуатации транспортного средства при осуществлении международной автомобильной перевозки;

- статья 11.29. Осуществление международных автомобильных перевозок без разрешений, либо с незаполненными разрешениями, разрешениями, заполненными с нарушением установленных правил, или разрешениями, не соответствующими виду перевозки, либо без учетного талона, либо без отметки в уведомлении должностного лица федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, об устранении нарушения;
- статья 11.31. Несоблюдение перевозчиком требований законодательства Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров;
- статья 11.32. Нарушение установленного порядка проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) либо обязательных предварительных, периодических, предрейсовых или послерейсовых медицинских осмотров;
- статья 11.33. Нарушение порядка использования автобуса, трамвая или троллейбуса и др.

Анализ административного законодательства, посвященного транспортным правонарушениям, показывает, что к наземному транспорту относится:

- легковое такси;
- автотранспортные средства, осуществляющие перевозку грузов или (и) пассажиров на территории России;
- автомобильный транспорт, осуществляющий международную перевозку;
- автобусы, трамваи и троллейбусы.

В статье 11.14.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях содержатся три самостоятельных состава правонарушений, связанных с деятельностью легковых такси. Объектом данных составов являются общественные отношения, возникающие в процессе перевозки пассажиров и багажа в легковых такси.

Их объективная сторона может проявляться в следующих действиях (бездействиях):

- «отсутствие в салоне легкового такси информации, предусмотренной Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;
- невыдача пассажиру кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчетности, предусмотренных Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и подтверждающих оплату пользования легковым такси;
- отсутствие на транспортном средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше указанного транспортного средства» [13].

Таким образом, статья 11.14.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях регулирует нарушения, которые могут возникнуть в сфере перевозки пассажиров и багажа с использованием легковых такси, и устанавливает административные санкции за их совершение.

Административные нормы, установленные в ст. 11.14.1. КоАП РФ, являются бланкетными. Для их толкования необходимо изучить в том числе Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [23] и др.

В соответствии с положениями статьи 11.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, определяются составы

административных правонарушений, совершаемых на автотранспортных средствах, выполняющих перевозку грузов и/или пассажиров на территории России. Данные правонарушения связаны с использованием автотранспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, для осуществления перевозок между пунктами, расположенными в пределах Российской Федерации. Объективная сторона указанных правонарушений заключается в осуществлении соответствующих действий.

За совершение указанных административных правонарушений, предусмотренных в статье 11.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, водитель может быть подвергнут административной ответственности в виде наложения административного штрафа в размере от ста пятидесяти тысяч до двухсот тысяч рублей.

Реализация механизма административной ответственности за административное правонарушение, предусмотренное в статье 11.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, может также включать в себя применение меры пресечения в виде задержания транспортного средства. Этот вопрос регулируется нормами статьи 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Административные правонарушения, совершаемые автомобильным транспортом, осуществляющим международные перевозки, представляют собой следующую группу нарушений в области наземного транспорта. К этим нарушениям относятся:

- управление транспортным средством без прикрепленного отличительного знака государства регистрации транспортного средства (или прицепа) во время международных автомобильных перевозок, а также в случае отсутствия соответствующего транспортного документа на перевозимый груз или в случаях, предусмотренных законом, без списков пассажиров автобуса, выполняющего нерегулярные перевозки (ст. 11.27 КоАП РФ);

- осуществление международных автомобильных перевозок с не полностью заполненными, заполненными с нарушением установленных правил или несоответствующими виду перевозки разрешениями, а также без соответствующих разрешений, если они обязательны, за исключением случаев, предусмотренных законом, или без учетного талона, выдаваемого органами государственного контроля (надзора) за международными автомобильными перевозками (ст. 11.29 КоАП РФ);
- осуществление международных автомобильных перевозок грузов и/или пассажиров между территорией Российской Федерации и территорией третьего государства либо между территориями третьих государств и Российской Федерации с незаполненным разрешением, разрешением, заполненным с нарушением установленных правил, или без разрешения, за исключением случаев, предусмотренных законом, или без учетного (ст. 11.29 КоАП РФ);
- осуществление международных автомобильных перевозок с уведомлением, выданным уполномоченным органом транспортного контроля (надзора) государств-членов Таможенного союза в установленных случаях, без отметки должностного лица федерального органа исполнительной власти, ответственного за контроль и надзор в сфере транспорта, об устранении нарушения (ст. 11.29 КоАП РФ).

Объектом указанных административных правонарушений являются общественные отношения, возникающие при выполнении международных автомобильных перевозок.

Водители автомобильного транспорта могут быть подвергнуты административной ответственности за совершение административных правонарушений, которые описаны в статьях 11.27 и 11.29 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Минимальный размер административного штрафа предусмотрен в части 3

статьи 11.29 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и составляет от 25 000 до 30 000 рублей.

Самый высокий размер административного штрафа применяется к водителям, которые совершают административное правонарушение, описанное в статье 11.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, и варьируется от 200 000 до 500 000 рублей. Таким образом, административные санкции могут изменяться в зависимости от конкретного правонарушения, и водителям следует соблюдать правила и нормы, связанные с международными автомобильными перевозками, чтобы избежать административной ответственности.

Последней группой административных правонарушений, совершаемых на наземном транспорте, является административное правонарушение, описанное в статье 11.33 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которое касается нарушения порядка использования автобуса, трамвая или троллейбуса. В данной статье предусмотрены пять составов административных правонарушений, объектом которых могут быть общественные отношения, возникающие в процессе использования указанных видов транспорта. Эти составы административных правонарушений могут выражаться следующим образом:

- посадка или высадка пассажиров из автобуса, трамвая или троллейбуса в местах, не предусмотренных для этих целей. Повторное совершение указанных действий подпадает под часть 2 статьи 11.33 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях;
- стоянка в ночное время автобуса, трамвая или троллейбуса, используемого для регулярных пассажирских перевозок, вне установленных мест;
- использование автобуса, трамвая или троллейбуса для регулярных пассажирских перевозок без наличия карты маршрута регулярных перевозок в случаях, когда такая карта обязательна. Это требование

описано в части 3 статьи 35 Федерального закона «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

- использование автобуса, трамвая или троллейбуса с характеристиками, отличающимися от тех, которые указаны в карте маршрута регулярных перевозок.

Административной ответственности за совершение вышеуказанных административных правонарушений подлежат водители (части 2-4), должностные лица (части 3-5) и юридические лица (части 3-5).

Подводя итоги второй главы выпускной квалификационной работы, следует отметить, в данной главе раскрыты отдельные группы правонарушений на транспорте. Выделены правонарушения на воздушном транспорте, на железнодорожном транспорте, на водном транспорте, а также правонарушения, связанные с наземными видами транспорта. Данные группы правонарушений выделены в главе 11 КоАП РФ. Многие статьи выступают бланкетными и требуют дополнения иными нормативно-правовыми актами.

Глава 3 Совершенствование норм права об административной ответственности за правонарушения на транспорте

3.1 Актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области транспорта

Раскроем актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области транспорта.

В целом актуальной является проблема определения малозначительности совершенного административного правонарушения [28, с. 43]. В КоАП РФ отсутствует понятие малозначительности административного правонарушения, что затрудняет правильное правоприменение на транспорте.

Далее рассмотрим проблемы в разрезе отдельных групп правонарушений на транспорте.

Административные правонарушения оказывают серьезное воздействие на работу воздушного транспорта. Они ухудшают качество обслуживания пассажиров, способствуют созданию аварийных ситуаций и приносят большой материальный ущерб. Объекты воздушного транспорта требуют особого внимания из-за высокой степени дисциплины и соблюдения установленных правил.

Нарушения могут быть вызваны различными факторами, включая несоблюдение правил, недостаток обучения персонала и недостаточное контролирование со стороны авиакомпаний и органов надзора.

Также следует отметить, что вопросы обеспечения авиационной безопасности находятся в ведении авиационных компаний, которые не заинтересованы в выявлении административных правонарушений, посягающих на авиационную безопасность. Кроме того, низкий профессиональный уровень сотрудников органов внутренних дел,

работающих в сфере воздушного транспорта, затрудняет выявление административных правонарушений, которые могут повлечь за собой угрозу авиационной безопасности. Причиной может выступать недостаточная подготовка и ограниченные ресурсы.

Также в качестве проблемы следует отметить недостаточную разработанность административной ответственности в сфере авиационной безопасности, что создает сложности в ее применении.. Нормативные акты направлены на обеспечение безопасности, но требуют более систематического подхода и систематизации. «Изучение действующей нормативной базы позволяет сделать вывод, что ни в Воздушном кодексе РФ, ни в иных документах, таких, например, как Уголовный кодекс и Кодекс РФ об административных правонарушениях, не просматривается системного подхода к правовому регулированию сферы использования воздушного транспорта» [15, с. 205]. В законодательстве отсутствует системный подход к регулированию вопросов использования воздушного транспорта. Это приводит к несогласованности и неэффективности мер, предпринимаемых для обеспечения безопасности. Несогласованность законодательства может быть обусловлена разделением компетенций и недостаточным взаимодействием между различными органами и институтами.

Е.В. Луговец отмечает, что «регулирование вопросов использования воздушного судна должно осуществляться на основе специального законодательства. Дело в том, что такое событие, как происшедшая авиакатастрофа или авария, чаще всего представляет собой всего лишь результат, видимую сторону сложных отношений, имеющих место в процессе использования воздушного судна» [15, с. 205].

Также сложность системы организации, управления и обеспечения полетов воздушного транспорта создает затруднения в выявлении причин авиапроисшествий и прояснении истинных факторов, обусловивших данные события. Множество факторов, включая сложность оборудования,

культурные особенности и человеческий фактор, могут усложнять понимание причин авиапроисшествий.

Отдельно выделим проблемы, связанные с правонарушениями на водном транспорте:

Следует обратить внимание на статью 11.14 КоАП РФ, которая устанавливает административную ответственность за нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов на воздушном транспорте, на морском и внутреннем водном транспорте, на железнодорожном транспорте.

При этом, основываясь на положениях Кодекса Торгового мореплавания РФ и Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, полагаем, что перевозка легковоспламеняющихся или взрывчатых веществ и других опасных грузов может представлять угрозу безопасности. В случае выявления неправильной маркировки грузов и невозможности проверки их характеристик при погрузке, перевозчик может быть вынужден сбросить или уничтожить такой груз без компенсации отправителю.

Санкции, установленные для части 2 статьи 11.14 КоАП РФ, предусматривают наложение административного штрафа на граждан в размере от трехсот до пятисот рублей; на должностных лиц - от пятисот до одной тысячи рублей; на юридических лиц - от пяти тысяч до десяти тысяч рублей. Однако, несмотря на равные потенциальные угрозы для безопасности человека, судов и окружающей среды, санкции для административных правонарушений, совершенных в сфере морской и воздушной перевозки (части 1 и 2 статьи 11.14 КоАП РФ соответственно), отличаются в размерах, что не является объективным.

Следует отметить, что нарушения безопасности на пассажирских судах могут приводить к авариям, ставя под угрозу жизни и здоровье пассажиров. Причиной может выступать недостаточная проверка безопасности судов, недостаток средств и тренировки персонала.

Рассмотрим проблемы, связанные с правонарушениями на железнодорожном транспорте:

Первая проблема - снижение безопасности на железнодорожных переездах, в том числе из-за несоблюдения правил на железнодорожных переездах, что зачастую приводит к авариям и частым происшествиям. Это может быть связано с недостатком предупреждающих средств и обеспечения безопасности на переездах.

Ещё одна проблема – повышение числа актов вандализма и краж на железнодорожной инфраструктуре. Кражи и акты вандализма на железнодорожных объектах могут вызывать простои и повреждения оборудования. Причиной может выступать недостаток контроля и охраны, а также доступ к инфраструктуре.

И, наконец, рассмотрим проблемы, связанные с правонарушениями на наземном транспорте.

Одной из проблем выступают нарушения в работе общественного транспорта, такие как задержки, переполнение, и низкое качество обслуживания, могут вызвать недовольство и конфликты среди пассажиров. Причиной может выступать недостаток финансирования и неэффективное управление системой общественного транспорта. Ещё одна проблема – рост числа нарушений и низкая безопасность на дорогах.

Далее рассмотрим возможные пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности на транспорте.

3.2 Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности на транспорте

«В настоящее время продолжается совершенствование законодательства, а также подзаконных нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности.

Министерством транспорта Российской Федерации с участием других заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и, что особенно важно, с привлечением «бизнес-сообщества», общественных организаций и объединений ведется разработка новых нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности, а также осуществляется мониторинг уже существующей законодательной базы на предмет ее актуализации, практического применения и внесения соответствующих изменений, в том числе в целях минимизации расходов субъектов транспортной инфраструктуры на реализацию мероприятий в области обеспечения транспортной безопасности, что представляется наиболее актуальным в неблагоприятных условиях экономического кризиса» [15, с 205].

Важно подчеркнуть, что административная ответственность играет значительную роль в сфере транспорта, поскольку она направлена на обеспечение безопасности пассажиров, водителей и других участников дорожного движения. Проблемы, связанные с ее реализацией, требуют серьезного внимания и улучшения.

Первое направление усовершенствования административной ответственности в области транспорта – это совершенствование общих правил поведения граждан и деятельности организаций на транспорте в интересах обеспечения безопасности, в том числе разработка более четких и жестких норм и правил, касающихся поведения пассажиров и водителей, использования оборудования и инфраструктуры транспортных средств, а также обязанностей перевозчиков и транспортных компаний. Усиление контроля и надзора со стороны компетентных органов также играет важную роль в обеспечении соблюдения этих правил.

Второе направление улучшения административной ответственности связано с пересмотром материальных и процедурных норм, регулирующих административную ответственность в сфере транспорта, в том числе рассмотрение размеров штрафов и санкций, а также сроков и процедур

применения административных мер. Пересмотр и ужесточение норм, устанавливающих административную ответственность, могут служить стимулом для соблюдения правил и норм на транспорте.

Как было отмечено выше, отсутствие четкого определения малозначительности административного правонарушения в Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации может привести к неоднозначности и произволу при правоприменении. Для решения этой проблемы можно предложить следующие шаги:

- внести соответствующие поправки в КоАП РФ, чтобы ввести понятие "малозначительности административного правонарушения"; это позволит законодателям четко определить, какие правонарушения могут рассматриваться как малозначительные, а какие требуют более серьезных мер административной ответственности;
- законодательство должно определить конкретные критерии, такие как уровень материального ущерба, потенциальная опасность для общества, масштабы нарушения, и другие факторы, которые будут использоваться для определения малозначительности правонарушения;
- для более объективной оценки малозначительности административных правонарушений, можно создать комиссии или экспертные органы, которые будут осуществлять анализ каждого конкретного случая.

Решение проблемы определения малозначительности административных правонарушений способствует более справедливому и эффективному применению мер административной ответственности в области транспорта, что в свою очередь способствует безопасности и соблюдению правил на транспорте.

Далее рассмотрим отдельные рекомендации по повышению эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности на транспорте в разрезе отдельных их групп.

С целью совершенствования обеспечения авиационной безопасности предлагается:

- ужесточение наказаний за административные правонарушения, повышение профессионализма сотрудников, более строгий контроль со стороны властей и соблюдение норм безопасности, что может помочь в предотвращении административных правонарушений на воздушном транспорте;
- проведение более интенсивной подготовки и обучения сотрудников, работающих в области авиационной безопасности, а также повышение их профессионального мастерства;
- систематизация нормативно-правовой базы, касающейся обеспечения авиационной безопасности,; разработка и совершенствование федеральных авиационных правил по авиационной безопасности; создание полного пакета нормативных правовых документов, регламентирующих функционирование отечественной системы авиационной безопасности; создание федеральных стандартов по авиационной безопасности; это может упростить применение мер административной ответственности и повысить эффективность контроля;
- приведение законодательной базы РФ в соответствие с основными принципами обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации России (Уголовный кодекс РФ, Кодекс об административных правонарушениях и др.);
- проведение более детального расследования авиапроисшествий и усовершенствование системы обучения и мониторинга персонала, работающего в данной области.
- «введение запрета продажи спиртных напитков в стерильных участках аэропортов и на воздушных судах российских авиакомпаний, в том числе в салонах первого и бизнес-класса; так как замкнутое место салона самолета, продолжительные перелеты в

сочетании с алкоголем могут поспособствовать вспышкам гнева пассажиров и привести к внештатной ситуации на борту;

- создание федерального реестра авиадебоширов, поскольку реестр одной компании не распространяется на другую; в настоящее время многие российские авиакомпании ведут внутренние «черные» списки и фиксируют все случаи хулиганства на борту, но отказать хулигану в перевозке они не могут; необходимо определить государственный орган, на который будет возложена обязанность и ответственность за ведение такого реестра;
- сопровождение особо опасных рейсов специально подготовленными сотрудниками; это позволит сокращать расходы авиакомпаний на вынужденные посадки; также предлагается создать правовую базу для действий специальных сотрудников безопасности на борту» [17, с. 75].

Относительно повышения безопасности на железнодорожном транспорте предлагается:

- установление более эффективных систем безопасности на железнодорожных переездах и строгий контроль соблюдения правил;
- улучшение системы охраны, установка видеонаблюдения и мониторинг на железнодорожном транспорте.

С целью совершенствования обеспечения безопасности на водном транспорте предлагается:

- установление единой санкции для всех частей статьи 11.14 КоАП РФ; это предполагает наложение административного штрафа в более серьезных размерах, чем действующие санкции, с целью более эффективной дисциплины и обеспечения безопасности, в том числе на водных путях;
- повышение стандартов безопасности, а также установление более строгих проверок и обучения персонала водного транспорта.

С целью совершенствования обеспечения безопасности на прочем наземном транспорте предлагается:

- увеличение финансирования и улучшение организации общественного транспорта;
- освобождение от ответственности водителей, нарушивших правила дорожного движения из-за противоречий в требованиях разметки проезжей части дороги и в требованиях, установленных дорожными знаками, в случаях, если разметка проезжей части дороги и установка дорожных знаков произведены с нарушением установленных требований;
- введение балльной системы учета нарушений; это является эффективным способом борьбы с систематическим нарушением правил дорожного движения и повышения общего уровня законности в поведении водителей транспортных средств.

Реформирование административной ответственности в сфере транспорта требует комплексного подхода и учета множества факторов, таких как специфика транспортных видов, социальные и экономические условия, а также технический и правовой аспекты. Эффективные изменения должны учитывать все эти аспекты и стремиться к балансу между обеспечением безопасности и учетом интересов всех участников транспортного процесса.

Важным аспектом усовершенствования административной ответственности на транспорте является также образование и информационная работа с обществом. Граждане и участники транспортной инфраструктуры должны быть более информированы о правилах и нормах безопасности на транспорте, а также о последствиях нарушений. Эффективные образовательные программы и информационные кампании могут способствовать более ответственному поведению на дорогах.

Совершенствование административной ответственности в сфере транспорта является актуальной задачей, которая требует комплексного и системного подхода [29, с. 440]. Правильно разработанные нормы и меры

административной ответственности, с учетом специфики транспортных видов и условий, могут значительно способствовать обеспечению безопасности на транспорте и снижению числа дорожных происшествий.

Современные технологии и методы анализа данных предоставляют новые возможности для улучшения административного регулирования на транспорте.

Например, системы видеонаблюдения и автоматической фиксации нарушений позволяют более эффективно выявлять правонарушения и наказывать их исполнителей. Электронные системы контроля и учета также способствуют улучшению мониторинга и управления транспортным потоком.

Более жесткое административное наказание и обучение водителей и других участников транспортного движения также могут помочь в снижении числа нарушений и увеличении безопасности на дорогах.

Важным аспектом развития административного регулирования на транспорте является сотрудничество между государствами и международными организациями для установления общих норм и стандартов в этой области.

Предлагаемые рекомендации позволят в большей степени обеспечить безопасность на транспорте.

Таким образом, в третьей главе раскрыты актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области транспорта, а также предложены пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности на транспорте. Среди проблем, связанных с воздушным транспортом, выделены: незаинтересованность авиакомпаний в выявлении административных правонарушений, посягающих на авиационную безопасность; низкий профессиональный уровень сотрудников органов внутренних дел, работающих в сфере воздушного транспорта (недостаточная подготовка и ограниченные ресурсы); недостаточная разработанность административной ответственности в сфере авиационной безопасности; отсутствие системного

подхода к регулированию вопросов использования воздушного транспорта; несогласованность законодательства; сложность системы организации, управления и обеспечения полетов воздушного транспорта и др. Среди проблем, связанных с водным транспортом, выделены: недостаточное наказание, предусмотренное ч. 2 ст. 11.14 КоАП РФ, по сравнению с воздушным видом транспорта; недостаточная проверка безопасности судов, недостаток средств и тренировки персонала. Среди проблем, связанных с железнодорожным транспортом, выделены: снижение безопасности на железнодорожных переездах, в том числе из-за несоблюдения правил на железнодорожных переездах (недостаток предупреждающих средств и обеспечения безопасности на переездах); повышение числа актов вандализма и краж на железнодорожной инфраструктуре. Среди проблем, связанных с иным наземным транспортом, выделены: нарушения в работе общественного транспорта, такие как задержки, переполнение, и низкое качество обслуживания (недостаток финансирования и неэффективное управление системой общественного транспорта); рост числа нарушений и низкая безопасность на дорогах. Также отмечено, что отсутствие четкого определения малозначительности административного правонарушения в Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации может привести к неоднозначности и произволу при правоприменении.

Выделены два главных направления совершенствования административной ответственности за правонарушения на транспорте: совершенствование общих правил поведения граждан и деятельности организаций на транспорте в целях обеспечения его безопасности; совершенствование непосредственно материальных и процессуальных норм, устанавливающих административную ответственность на транспорте. Реформирование административной ответственности в сфере транспорта требует комплексного подхода и учета множества факторов, таких как специфика транспортных видов, социальные и экономические условия, а также технический и правовой аспекты. Эффективные изменения должны

учитывать все эти аспекты и стремиться к балансу между обеспечением безопасности и учетом интересов всех участников транспортного процесса. Важным аспектом усовершенствования административной ответственности на транспорте является также образование и информационная работа с обществом. Современные технологии и методы анализа данных предоставляют новые возможности для улучшения административного регулирования на транспорте. Более жесткое административное наказание и обучение водителей и других участников транспортного движения также могут помочь в снижении числа нарушений и увеличении безопасности на дорогах. Важным аспектом развития административного регулирования на транспорте является сотрудничество между государствами и международными организациями для установления общих норм и стандартов в этой области. Предлагаемые рекомендации позволят в большей степени обеспечить безопасность на транспорте.

Заключение

В первой главе дипломной работы представлена общая характеристика и виды административных правонарушений на транспорте.

Единство родового объекта правонарушений на транспорте заключается в потенциальной угрозе жизни и здоровью граждан, причинении материального ущерба, а также возможности нарушения безопасного функционирования механических транспортных средств. То есть эти правонарушения могут иметь серьезные последствия для общества в целом, а также для отдельных граждан.

Для более систематической и комплексной регламентации данных правонарушений законодатель объединил их в обособленную и однородную группу. Помещение этих составов правонарушений в самостоятельную главу 11 КоАП РФ «Административные правонарушения на транспорте» свидетельствует о стремлении законодателя более детально и действенно регулировать сферу транспорта, уделяя преимущественное внимание обеспечению безопасности и защите интересов граждан. Такой подход позволяет установить четкие нормы и стандарты, а также предоставляет юридическую основу для организации мер по предупреждению и реагированию на правонарушения, связанные с транспортом.

В результате данное правовое регулирование содействует поддержанию безопасности и порядка в транспортной сфере, что, в свою очередь, способствует обеспечению общественного благосостояния и укреплению общественных отношений в этой области.

Исследование учебной и научной литературы позволяет сделать вывод о том, что в научном сообществе нет общепринятого подхода к определению критериев классификации рассматриваемой группы правонарушений. В большинстве случаев ученые опираются на различные факторы, такие как вид транспорта, объект совершаемых противоправных действий и сущность нарушаемых правил, действующих в транспортной сфере.

Также в первой главе раскрыт состав административных правонарушений на транспорте, в частности определены объект и объективные признаки, субъект и субъективные признаки.

Во второй главе подробно раскрыты отдельные группы правонарушений на транспорте. Выделены правонарушения на воздушном транспорте, на железнодорожном транспорте, на водном транспорте, а также правонарушения, связанные с наземными видами транспорта. Данные группы правонарушений выделены в главе 11 КоАП РФ. Многие статьи выступают бланкетными и требуют дополнения иными нормативно-правовыми актами.

В третьей главе раскрыты актуальные проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области транспорта, а также предложены пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности на транспорте.

Среди проблем, связанных с воздушным транспортом, выделены: незаинтересованность авиакомпаний в выявлении административных правонарушений, посягающих на авиационную безопасность; низкий профессиональный уровень сотрудников органов внутренних дел, работающих в сфере воздушного транспорта (недостаточная подготовка и ограниченные ресурсы); недостаточная разработанность административной ответственности в сфере авиационной безопасности; отсутствие системного подхода к регулированию вопросов использования воздушного транспорта; несогласованность законодательства; сложность системы организации, управления и обеспечения полетов воздушного транспорта и др.

Среди проблем, связанных с водным транспортом, выделены: недостаточное наказание, предусмотренное ч. 2 ст. 11.14 КоАП РФ, по сравнению с воздушным видом транспорта; недостаточная проверка безопасности судов, недостаток средств и тренировки персонала.

Среди проблем, связанных с железнодорожным транспортом, выделены: снижение безопасности на железнодорожных переездах, в том числе из-за несоблюдения правил на железнодорожных переездах (недостаток

предупреждающих средств и обеспечения безопасности на переездах); повышение числа актов вандализма и краж на железнодорожной инфраструктуре.

Среди проблем, связанных с иным наземным транспортом, выделены: нарушения в работе общественного транспорта, такие как задержки, переполнение, и низкое качество обслуживания (недостаток финансирования и неэффективное управление системой общественного транспорта); рост числа нарушений и низкая безопасность на дорогах.

Также отмечено, что отсутствие четкого определения малозначительности административного правонарушения в Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации может привести к неоднозначности и произволу при правоприменении.

Выделены два главных направления совершенствования административной ответственности за правонарушения на транспорте:

- совершенствование общих правил поведения граждан и деятельности организаций на транспорте в целях обеспечения его безопасности;
- совершенствование непосредственно материальных и процессуальных норм, устанавливающих административную ответственность на транспорте.

С целью совершенствования обеспечения авиационной безопасности предлагается: ужесточение наказаний за административные правонарушения, повышение профессионализма сотрудников, более строгий контроль со стороны властей и соблюдение норм безопасности; проведение более интенсивной подготовки и обучения сотрудников, работающих в области авиационной безопасности; систематизация нормативно-правовой базы, касающейся обеспечения авиационной безопасности; разработка и совершенствование федеральных авиационных правил по авиационной безопасности; создание федеральных стандартов по авиационной безопасности; приведение законодательной базы РФ в соответствие с основными принципами обеспечения авиационной безопасности гражданской

авиации России; проведение более детального расследования авиапроисшествий и усовершенствование системы обучения и мониторинга персонала, работающего в данной области; введение запрета продажи спиртных напитков в стерильных участках аэропортов и на воздушных судах российских авиакомпаний; создание федерального реестра авиадебоширов; сопровождение особо опасных рейсов специально подготовленными сотрудниками.

Относительно повышения безопасности на железнодорожном транспорте предлагается: установление более эффективных систем безопасности на железнодорожных переездах и строгий контроль соблюдения правил; улучшение системы охраны, установка видеонаблюдения и мониторинг на железнодорожном транспорте.

С целью совершенствования обеспечения безопасности на водном транспорте предлагается: установление единой санкции для всех частей статьи 11.14 КоАП РФ (наложение административного штрафа в более серьезных размерах); повышение стандартов безопасности, а также установление более строгих проверок и обучения персонала водного транспорта.

С целью совершенствования обеспечения безопасности на прочем наземном транспорте предлагается: увеличение финансирования и улучшение организации общественного транспорта; освобождение от ответственности водителей, нарушивших правила дорожного движения из-за противоречий в требованиях разметки проезжей части дороги и в требованиях, установленных дорожными знаками, в случаях, если разметка проезжей части дороги и установка дорожных знаков произведены с нарушением установленных требований; введение балльной системы учета нарушений.

Для решения проблемы определения малозначительности административного правонарушения предлагается: внести соответствующие поправки в КоАП РФ, чтобы ввести понятие «малозначительности административного правонарушения»; законодательно определить конкретные критерии, такие как уровень материального ущерба,

потенциальная опасность для общества, масштабы нарушения, и другие факторы, которые будут использоваться для определения малозначительности правонарушения; создать комиссии или экспертные органы, которые будут осуществлять анализ каждого конкретного случая.

Реформирование административной ответственности в сфере транспорта требует комплексного подхода и учета множества факторов, таких как специфика транспортных видов, социальные и экономические условия, а также технический и правовой аспекты. Эффективные изменения должны учитывать все эти аспекты и стремиться к балансу между обеспечением безопасности и учетом интересов всех участников транспортного процесса. Важным аспектом усовершенствования административной ответственности на транспорте является также образование и информационная работа с обществом. Современные технологии и методы анализа данных предоставляют новые возможности для улучшения административного регулирования на транспорте. Более жесткое административное наказание и обучение водителей и других участников транспортного движения также могут помочь в снижении числа нарушений и увеличении безопасности на дорогах. Важным аспектом развития административного регулирования на транспорте является сотрудничество между государствами и международными организациями для установления общих норм и стандартов в этой области.

Предлагаемые рекомендации позволят в большей степени обеспечить безопасность на транспорте.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Агапов А.Б. Административная ответственность : учебник для вузов / А.Б. Агапов. 10-е изд., перераб. и доп. Москва : Издательство Юрайт, 2023. 495 с. ISBN 978-5-534-17833-3. Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. URL: <https://urait.ru/bcode/533816> (дата обращения: 14.09.2023).
2. Административное право [Текст] : учебник для общеобразовательных учреждений высшего профессионального образования МВД России / [Алексеев А. П. и др.] ; под общ. ред. А. И. Каплунова ; М-во внутренних дел Российской Федерации, Департамент гос. службы и кадров. Москва : ДГСК МВД России, 2011. 535, [1] с.; 22 см.; ISBN в пер.
3. Бажина М.А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве // Транспортное право. 2017. N 1. С. 10-13.
4. Братановский С.Н., Гургов Б.Ш. Административные правонарушения на морском и внутреннем водном транспорте: понятие и особенности квалификации [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://wiselawyer.ru/poleznoe/83690-administrativnyepравonarusheniya-morskoy-vnutrennem-vodnom-transporte-ponyatie> (дата обращения: 01.06.2023).
5. Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. Москва: Юстиция, 2016. 310 с.
6. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник, 8-е изд. [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/edu/student/download_books/book/egiazarov_va_transportnoe_pravo/ (дата обращения: 01.06.2023).
7. Елисеев Б.П., Свиркин В.А. Воздушное право: Учебник. М.: «КонсультантПлюс», 2012. [Электронный ресурс] // Режим доступа:

https://www.consultant.ru/edu/student/download_books/author/eliseev_bp/ (дата обращения: 01.08.2023).

8. Заброда Д.Г. Классификация административных правонарушений на транспорте // Актуальные вопросы права, экономики и управления : Сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых с международным участием, Ульяновск, 21 апреля 2023 года / Гл. редактор И.Н. Суетин. Чебоксары: Общество с ограниченной ответственностью «Издательский дом «Среда», 2023. С. 218-219.

9. Закон Краснодарского края от 23.07.2003 N 608-КЗ «Об административных правонарушениях» [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://krasnodarpravo.ru/zakon/2003/07/23/n-608-kz/> (дата обращения: 01.09.2023).

10. Закон Республики Крым от 25.06.2015 № 117-ЗРК/2015 «Об административных правонарушениях в Республике Крым» [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://base.garant.ru/23725269/> (дата обращения: 01.09.2023).

11. Ковалев И.Д. Характеристика и особенности административных правонарушений, предусматривающих ответственность за нарушение правил эксплуатации морского и внутреннего водного транспорта // Молодежь. Наука. Инновации. 2021. Т. 2. С. 46-51.

12. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 10.07.2023) [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (дата обращения: 01.09.2023).

13. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 19.10.2023) [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения: 01.09.2023).

14. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 28.02.2023) (с изм. и доп., вступ. в силу с 21.05.2023) [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 01.08.2023).

15. Луговец Е.В., Мерецкая Н.А. Нормативная база для предотвращения правонарушений на воздушном транспорте // Право и правопорядок: приоритетные направления развития : сборник научных трудов. Хабаровск : Дальневосточный государственный университет путей сообщения, 2019. С. 203-206.

16. Матвейко А.А. Отдельные виды правонарушений на воздушном транспорте // Молодой ученый. 2017. № 29. С. 66-68.

17. Новикова О.В. Предупреждение правонарушений на воздушном транспорте // Транспортное право и безопасность. 2020. № 4(36). С. 71-77.

18. Отчеты о контрольно-надзорной деятельности [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://dugmrn.tu.rostransnadzor.gov.ru/> (дата обращения: 01.06.2023).

19. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 02.06.2023) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 11.08.2023).

20. Приказ Росаэронавигации от 28.11.2007 N 119 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Размещение маркировочных знаков и устройств на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании и других объектах, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 06.12.2007 N 10621) [Электронный ресурс] // Режим доступа:

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_73275/d617d959e62b0542313f8e678a4c42e8318fd667/ (дата обращения: 11.08.2023).

21. Стахов А.И., Кононов П.И. Административное право России : учебник для вузов / А. И. Стахов, П. И. Кононов. 5-е изд., перераб. и доп. Москва : Издательство Юрайт, 2022. 685 с.

22. Степенко В.Е., Коробкина Н.О. Административные правонарушения на транспорте // Право и государство: теория и практика. 2020. № 5(185). С. 143-145.

23. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 24.07.2023) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/ (дата обращения: 11.08.2023).

24. Федеральный закон от 30 декабря 2015 г. N 462-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов» [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_191538/ (дата обращения: 11.08.2023).

25. Фидель П.М. Административная ответственность как мера административного принуждения на объектах воздушного транспорта // Закон и право. 2020. № 3. С. 171-173.

26. Шашкин А.А. Основания административной ответственности за правонарушения на авиационном транспорте // Обществознание и социальная психология. 2022. № 12(42). С. 398-401.

27. Шеховцова А.В. Об ужесточении наказания за совершение административных правонарушений несовершеннолетними на объектах железнодорожного транспорта // Преступность в СНГ: проблемы предупреждения и раскрытия преступлений : сборник материалов, Воронеж, 23 мая 2018 года. Том Часть 2. Воронеж: Воронежский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2018. С. 217-219.

28. Шубин Ю.П., Шубин С.П. К вопросу о малозначительности административных правонарушений, предусмотренных статьей 8.39 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях // Вестник Санкт-Петербургской юридической академии. 2022. № 1(54). С. 41-45.

29. Шумакова Е.В. Профилактика административных правонарушений на транспорте // Актуальные вопросы права и правоприменения : Материалы Международной научно-практической конференции, Ставрополь, 21 октября 2022 года. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2023. С. 437-444.

30. Эфендиев Т.С., Ивакин В.И. Административная ответственность за экологические правонарушения на транспорте // Транспортное право и безопасность. 2019. № 4(32). С. 104-109.