

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ LEGAL SCIENCES



УДК 342.951:351.82

<http://doi.org/10.37493/2409-1030.2021.4.19>

С. Н. Зайкова

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Административная ответственность как составляющая часть механизма обеспечения транспортной безопасности продолжает оставаться актуальной темой для научных исследований, поскольку транспортный комплекс по-прежнему привлекателен для совершения противоправных деяний. Данная статья посвящена рассмотрению исторического становления института административной ответственности за нарушения в области обеспечения транспортной безопасности. Целью исследования стало формирование предложений по дальнейшему развитию указанного института. Проведенный анализ позволил выделить исторические периоды формирования отечественного законодательства по вопросу обеспечения транспортной безопасности: 1809 – 1917 гг. - зарождение административного законодательства, несистемное регулирование вопросов административной ответственности наряду с дисциплинарной и уголовной; 1917 – 1990 гг. - период планомерного развития управления транспортным комплексом, характеризующийся кодификацией актов административного принуждения и значительным количеством исполнительных органов, имеющих право привлекать к административной ответственности за правонарушения в области транспорта; с 1991 г. по настоящее время - формирование специализированного законодательства по обеспечению транспортной безопасности,

создание специальных органов управления в области транспортной безопасности, выделение отдельных административных составов. Автором определены цели и задачи законодательства об административных правонарушениях, выявлены недостатки научных взглядов по «новым» видам юридической ответственности. Предложено при реформировании законодательства об административных правонарушениях создать комплексный и системный кодифицированный акт, содержащий все необходимые меры административно-правового принуждения, исключающие квазиадминистративную и иные дублирующие виды ответственности. Настоящее исследование имеет возможность практического применения при внесении изменений в законодательство, регулирующее рассматриваемую область правоотношений.

Ключевые слова: административная ответственность, транспортная безопасность, система транспортной безопасности, национальная безопасность, безопасность на транспорте.

Для цитирования: Зайкова С. Н. Административная ответственность за нарушения в области обеспечения транспортной безопасности: историко-правовой аспект // Гуманитарные и юридические исследования. 2021. №4. С. 154–161. DOI: 10.37493/2409-1030.2021.4.19

Svetlana N. Zajkova

ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR INFRINGEMENTS IN TRANSPORT SECURITY: HISTORICAL AND LEGAL ASPECT

Administrative liability as an integral part of the transport security mechanism has been an urgent topic for scientific research as the transport complex is still attractive for committing illegal acts. The present article considers the historical formation of the institution of administrative responsibility for violation of transport security. The aim of the study was to formulate proposals for the further development of this institution. The present analysis made it possible to single out the historical formation periods of the Russian legislation on transport security: 1809–1917 - the emergence of administrative legislation, non-systemic regulation of administrative, disciplinary and criminal responsibilities;

1917-1990 - the period of systematic development of the transport complex management, characterized by the administrative coercion acts codification and a significant number of executive bodies entitled to bring to administrative responsibility for offenses in the field of transport; from 1991 to the present - the formation of specialized legislation to ensure transport security, the creation of special management bodies in the field of transport security, the allocation of separate administrative structures. The author defines the goals and objectives of the legislation on administrative violations, reveals the shortcomings of scientific views on «new» types of legal liability. The author proposes creation

of a comprehensive and systemic codified act provided that the legislation on administrative violations is reformed. Such a codified act would contain all the necessary measures of administrative and legal coercion, excluding quasi-administrative and other duplicate types of responsibility. This study has the possibility of practical application when making changes to the legislation on considered area of legal relations.

В результате поведенного анализа истории развития управления транспортной отраслью в России можно выделить следующие исторические периоды формирования отечественного законодательства по вопросам обеспечения транспортной безопасности, как составной части государственного управления транспортной отраслью:

- зарождение административного законодательства и государственного управления транспортом, несистемное регулирование вопросов безопасности на транспорте (1809–1917 гг.);
- период планомерного развития управления транспортным комплексом, характеризующийся учреждением органов управления по отдельным видам транспорта и многочисленными структурными изменениями (1917–1990 гг.);
- формирование специализированного законодательства по обеспечению транспортной безопасности, создание специальных органов управления в области транспортной безопасности (с 1991 г.).

Каждый из перечисленных периодов интересен становлением законодательства об административной ответственности за нарушения в области обеспечения транспортной безопасности.

Первый период характеризуется отсутствием единого нормативного акта, регламентирующего административную ответственность в рассматриваемой области. При этом следует отметить, что в транспортной отрасли широко использовалась дисциплинарная ответственность. Так, кодифицированный акт, носящий комплексный характер [1, с. 46], - общий устав железных дорог [13] устанавливал дисциплинарную ответственность железнодорожных служащих за нарушение или несоблюдение специальных, технических правил, «ограждающих безопасность на железных дорогах» [24, с. 28-29]. Дисциплинарные наказания были сопоставимы с уголовными, например, за самовольный уход железнодорожного служащего с работы следовало тюремное заключение на срок от 4 до 8 месяцев.

С 1903 г. действовали правовые нормы об уголовной ответственности [21] за повреждение путей общего пользования, за нарушение правил безопасности, вызвавшее крушение транспортного средства (железнодорожного, речного или морского).

Key words: administrative responsibility, transportation security, transportation security system, national security, security on transport.

For citation: Zajkova S. N. Administrative liability for infringements in transport security: historical and legal aspect // Humanities and law research. 2021. No.4. P. 154–161. DOI: 10.37493/2409-1030.2021.4.19

В послереволюционный период, на втором этапе исторического развития законодательства по вопросам обеспечения транспортной безопасности отдельного кодифицированного акта об административной ответственности также не существовало. Меры административного принуждения устанавливались различными правовыми актами: отдельным декретом [5] был определен порядок наложения административных взысканий, другими - устанавливались виды наказания, например, административная высылка [6].

В области транспорта административный надзор был установлен декретом СНК в 1921 году [7], и в это же году введена административная ответственность за провоз пассажирами легко воспламеняющихся и взрывчатых веществ [8].

Содержались нормы об административной ответственности и в отдельных кодифицированных актах. Так, например, в Кодексе торгового мореплавания СССР [17] впервые были закреплены нормы, направленные на обеспечение безопасности плавания:

- предусмотрено снабжение большинства морских судов плавающих под флагом СССР, радиотелеграфными приемно-передающими аппаратами (радиостановками);
- установлены требования к составу судового экипажа и к лоцманам;
- прописаны обязанности и права капитана судна. С одной стороны, на капитана возлагалась обязанность по принятию необходимых мер по обеспечению защищенности судна, пассажиров и других лиц, с другой стороны, он наделялся правом административного задержания лица, действия которого угрожают безопасности, а также правом содержания указанного лица в закрытом помещении (ст. 57).

Аналогичные права и обязанности были закреплены и в Воздушном кодексе СССР. В статье 23 указывалось, что командир находящегося в поле судна имеет право применить к лицам, не выполняющим его требования и угрожающим безопасности полета все необходимые меры. Такие лица привлекались к ответственности, статьей 93 Воздушного кодекса СССР [18] был установлен предельный размер штрафа за нарушение правил безопасности - 500 рублей.

С 1961 г. [22] происходит частичное разграничение полномочий между исполнительными органами, имеющими право привлекать к ответственности за административные правонарушения в области транспорта. Органы внутренних

дел были наделены правом наложения административных штрафов за нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения транспорта. Аналогичным правом были наделены органы железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта. Органы воздушного транспорта привлекали к ответственности за нарушение международных правил полетов, а органы пассажирского городского и междугородного авто-, электротранспорта - за нарушения правил пользования транспортом. Проблема «компетенционных» наложений сохранилась и после принятия в 1980 году основ законодательства СССР об административных правонарушениях.

Только в 1984 г. появилась единая правовая база для применения государственных мер принуждения в области обеспечения транспортной безопасности. Принятый в указанном году Кодекс РСФСР об административных правонарушениях [11] объединил разрозненные правовые акты, упорядочил материальные и процессуальные составляющие административной ответственности.

Отдельная глава была посвящена транспортным правонарушениям. Анализ составов, включенных в главу 10 указанного кодекса на момент его принятия, позволяет прийти к выводу о том, что ответственность за перечисленные нарушения правил, обеспечивающих безопасность на морском и железнодорожном транспорте, правил полетов и поведения на воздушном судне, косвенно направлена на обеспечение транспортной безопасности. В отдельных случаях формулировки составов отражают незаконные акты вмешательства в работу транспортной отрасли: подкладывание на железнодорожные пути предметов, которые могут вызвать нарушение движения поездов (ст. 103), повреждение аэродромного оборудования, аэродромных знаков, воздушных судов и их оборудования (ст. 105), невыполнение лицами, находящимися на воздушном судне, распоряжений командира судна (ст. 107) и др.

Вплоть до 2002 г. в главу 10 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях вносились изменения и дополнения по конкретизации отдельных квалифицирующих признаков вышеуказанных составов.

Административная ответственность за правонарушения на транспорте вместо разрозненных правовых актов стала регулироваться единым кодифицированным актом – Кодексом РСФСР об административных правонарушениях.

Третий рассматриваемый исторический период характеризуется установлением административно-правовых гарантий реализации установленных обязательных требований в области обеспечения транспортной безопасности. Были систематизированы меры административного принуждения и меры административной ответственности в рассматриваемой области.

В декабре 2001 г. был принят КоАП РФ [12]. Его принятие совпало с трагедией на авиационном транспорте в США 11 сентября 2001 г. Общество ожидало усиление ответственности за незаконные акты внедрения в деятельность транспорта, особенно авиационного. Однако глава 11 кодекса, объединившая множество составов административных правонарушений на транспорте, не установила ответственности за нарушение требований, например, предъявляемых к экипажам судов, к техническим средствам безопасности. Среди составов, перечисленных в главе 10 можно выделить три группы:

- связанные с безопасностью движения на транспорте (например, ст. 11.1, 11.6, 11.7);
- отражающие безопасную эксплуатацию транспортных средств (например, ст. 11.2, 11.5, 11.8);
- предусматривающие безопасность пассажиров (например, ст. 11.10 и 11.17).

Однако формулировка составов и квалифицирующих признаков не отражала всех обязательных требований по защищенности транспортного комплекса. Перечисленные составы, особенно по авиационной безопасности, подверглись обоснованной критике [20, с. 2].

Несмотря на вступление в силу в 2007 г. российского федерального закона о транспортной безопасности, ответственность за его неисполнение была установлена спустя 3 года.

В 2010 г. были внесены изменения в КоАП РФ [23], определившие границы ответственности за нарушения обязательных требований в области обеспечения транспортной безопасности.

В Кодекс была включена статья 11.15.1, вводящая административную ответственность за неисполнение обязательных требований по обеспечению транспортной безопасности. Статья содержала две части, вторая из которых имела квалифицирующий признак повторности и расширенный состав субъектов правонарушения, помимо граждан, должностных и юридических лиц, отдельно были выделены индивидуальные предприниматели. Основными видами наказания стали административный штраф и приостановление деятельности.

Одновременно были внесены дополнения в ст. 19.5 КоАП РФ и установлена ответственность за невыполнение в установленный срок требований, предписаний уполномоченного органа исполнительной власти - органа контроля (надзора) в области транспортной безопасности.

В отдельный состав (ст. 19.7.5 КоАП РФ) были вынесены действия (бездействия) обязанных перевозчиков и субъектов транспортной инфраструктуры по сокрытию информации о совершении (или об угрозах совершения) актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах от компетентных органов.

Ряд ученых [2, 16] принятие указанных дополнений назвали новым уровнем в истории формирования российского законодательства в области транспортной безопасности и с этим мнением, действительно, можно согласиться, поскольку появилась административно-правовая гарантия реализации установленных обязательных требований.

Следует отметить наличие в действующем КоАП РФ наряду с составами административных правонарушений в области транспортной безопасности составов правонарушений в области авиационной безопасности (ст. 11.3.1 КоАП РФ). Выделение отдельного состава вызвано несколькими причинами.

Прежде всего, авиационный транспорт подвержен большому числу актов незаконного вмешательства. Как показывает история, в период с 1933 г. от взрывчатки, пронесенной на борт, подверглись атакам авиалайнеры в Бельгии, Филиппинах, США, Ирландии, Шотландии, Нигерии, Египте, Великобритании и России. Основными способами доставки взрывных устройств на борт стали: закладка взрывчатых веществ в обувь; передача заминированного багажа пассажирам, не подозревавшим об истинном содержании груза; использование взрывчатой жидкости. Значительное количество актов вмешательства в работу авиатранспорта привело к созданию и развитию международно-правового регулирования авиационной безопасности. В настоящее время продолжается интеграция международного права в национальное транспортное право. Международные конвенции предписывают договаривающимся государствам обязанность по созданию правовой базы для привлечения к ответственности лиц (независимо от их административно-правового статуса), нарушающих установленные правила безопасности полетов и авиационной безопасности.

Специфика административно-правового регулирования правоотношений по защищенности в области авиации также связана с формированием отдельной отрасли законодательства по регулированию работы авиационного транспорта, кодификацией норм по авиационной безопасности наряду с ее регулированием специализированным законом о транспортной безопасности.

Рассматривая перспективы развития административной ответственности за нарушения в области обеспечения транспортной безопасности, отметим следующее.

В настоящее время осуществляется активный процесс реформирования российского законодательства об административных правонарушениях, обсуждаются различные концепции нового кодифицированного правового акта, позволяющие выстроить системно и детально многоцелевой правовой институт административной ответственности.

Все чаще юридическая ответственность, ее содержание, регулирование и виды становятся предметом научных исследований современных ученых, как административистов, так и специалистов в сфере конституционного, муниципального, экологического, гражданского, финансового, бюджетного и налогового права.

Прослеживается наличие двух различных концептуальных взглядов на дальнейшее развитие правового института юридической ответственности. Ряд ученых [3, 9, 14, 19, 25] придерживаются классической характеристики и видов ответственности, выделяя конституционную, уголовную, дисциплинарную, гражданско-правовую, материальную и административную ответственность. Они обосновывают свою позицию отсутствием в настоящее время научных исследований и доказательств различного материально-процессуального регулирования схожих по объектам и субъектам правоотношений, по степени противоправности действий (бездействий), например, в административном и налоговом праве или в административном и таможенном праве.

Другие ученые [4, 10, 15, 16, 26] заявляют о появлении и развитии «особых», «новых» видов ответственности в зависимости от правоотношений, на защиту которых направлены меры государственного принуждения. К «новым» видам ответственности относят корпоративную, финансовую, налоговую, предпринимательскую, таможенную, муниципальную, экологическую, семейно-правовую ответственность и др. Мнение о существовании таких видов юридической ответственности основано на полной сформированности отдельных отраслей права и действующем законодательстве, например юридическая ответственность в финансовом праве, как в сформировавшейся отрасли права, устанавливается и в КоАП РФ, и в Налоговом кодексе РФ, и в Бюджетном кодексе РФ.

Приведенная выше видовая классификация применительно к административной ответственности основана на двух противоположных формулах:

- «отрасль права = отраслевой вид ответственности». Например, финансовое право обеспечивается финансовой ответственностью, закрепленной в бюджетном и налоговом кодексах, КоАП РФ, федеральном законе о Центробанке России и других правовых актах;
- «отрасль права = административная ответственность». Например, финансовое право обеспечивается административной ответственностью, закрепленной в КоАП РФ с едиными подходами к процедуре привлечения к ответственности, к определению вины юридического лица, к исчерпывающему перечню административных наказаний и т. д. При этом в целях исключения дублирования

ответственности при реализации второй формулы требуется исключить правовые нормы, регулирующие ответственность за нарушения в финансовой сфере, из бюджетного и налогового кодексов и других федеральных законов.

На наш взгляд, предложенные формулы требуют детальной проработки. По нашему мнению, следует начать с определения задач, на решение которых направлено законодательство об административных правонарушениях.

К таким задачам можно отнести:

- защиту личности, законных экономических интересов физических и юридических лиц, общества и общественной нравственности, государства;
- охрану прав и свобод человека и гражданина, санитарно-эпидемиологического благополучия, окружающей среды,
- охрану установленного порядка осуществления государственной власти, общественного порядка и общественной безопасности, собственности от административных правонарушений,
- профилактику административных правонарушений.

Все перечисленные задачи по функциональному признаку свидетельствуют о трех основных предназначениях административной ответственности: защищать, охранять и предупреждать.

Защищать означает ограждать от посягательства, нападения и иных вредоносных действий. В данном случае рассматриваемое законодательство является составной частью законодательства в области обеспечения безопасности Российской Федерации, и основная задача административной ответственности – оградить, обезопасить личность, экономические интересы частных лиц, общества и государства от противоправных посягательств.

Охрана и профилактика (предупреждение) являются составной частью защиты. Охранять значит принимать необходимые меры по предупреждению нарушения установленных запретов, и в случае с административной ответственностью, по сохранению прав и свобод человека и гражданина, здоровья и санитарно-эпидемиологического благополучия населения, окружающей среды, общественного порядка и общественной безопасности, установленного порядка осуществления государственной власти.

Значительный охват общественных отношений, возникающих в различных сферах жизнедеятельности общества и государства, защита и охрана которых осуществляется с применением мер административно-правового принуждения, свидетельствует об универсальности правового института административной ответственности. Представляя собой совокупность правовых норм,

имеющих защитный и охранительный характер, он призван обеспечить эффективное, устойчивое, непрерывное и последовательное государственное управление. Именно поэтому, на наш взгляд, следует сохранить комплексность и системность административной ответственности, объединив в едином кодифицированном правовом акте все множество разрозненных правовых норм, регулирующих ответственность за нарушения в сфере государственного управления.

Предлагаемая комплексность административной ответственности, в отличие от множества «новых» видов юридической ответственности, позволит исключить существующую противоречивость правового регулирования значимых общественных отношений.

Во-первых, исключить различные государственные подходы к производству по делам о правонарушениях в сфере государственного управления, составу участников, предмету доказывания, применению обеспечительных мер, а также к обстоятельствам, исключающим вину лица, и порядку обжалования. В настоящее время производство по делам о правонарушениях, предусмотренных КоАП РФ, бюджетным и налоговым кодексами, существенно отличаются. Например, за нарушения законодательства о налогах и сборах срок давности привлечения к административной ответственности составляет один год, а по Налоговому кодексу РФ – три года; за нарушение бюджетного законодательства РФ срок давности привлечения к ответственности по КоАП РФ составляет два года, а по Бюджетному кодексу РФ срок применения бюджетной меры принуждения не установлен.

Во-вторых, исключить случаи привлечения к ответственности за правонарушения, которые в настоящее время именуются как квазиадминистративные. Это нарушения в сфере государственного управления, которые КоАП РФ не относит к категории административных.

В соответствии с ч. 1 ст. 2.1. КоАП РФ административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ или законами субъектов РФ об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Следовательно, если ответственность установлена иными федеральными законами или нормативными правовыми актами, например, федеральным законом о Центробанке России, о средствах массовой информации, об исполнительном производстве», Указом Президента РФ о мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов) и др., то такие правонарушения не относятся к административным, несмотря на то, что защищают и охраняют порядок государственного управления в различных сферах жизнедеятельности.

Также следует отметить, что производство по делам о квазиадминистративных правонарушениях не регламентировано и в отдельных случаях носит условный, примерный порядок (например, порядок лишения аккредитации журналиста устанавливается органами и учреждениями по собственному усмотрению).

В-третьих, комплексное регулирование административной ответственности в едином кодифицированном акте позволит исключить параллельное привлечение к разным видам ответственности за одно правонарушение. Приведем пример по налоговому праву, сопоставив ответственность, предусмотренную ст. 119 Налогового кодекса РФ и ст. 15.5. КоАП РФ.

Обе статьи предусматривают ответственность за невыполнение в установленные сроки обязанностью лицом - налогоплательщиком обязанности по предоставлению налоговой декларации в налоговый орган по месту учета.

В первом случае указанное правонарушение считается административным, и к административной ответственности по ст. 15.5. КоАП РФ привлекается должностное лицо.

Во втором случае (ст. 119 Налогового кодекса РФ) указанное правонарушение считается налоговым и к ответственности привлекается юридическое лицо.

Принимая во внимание, что вина юридического лица в совершении налогового правонарушения имеет характер субъективного вменения, то есть определяется в зависимости от вины ее должностного лица, действия (бездействие) которого обусловили совершение налогового правонарушения (ч. 4 ст. 110 Налогового кодекса РФ), отмечаем фактическое привлечение к ответственности за одно правонарушение одновременно двух лиц: должностного лица организации, не исполнившей обязанность представить налоговую декларацию, и самой организации, которая не могла действовать вопреки воле должностного лица, представляющего ее интересы.

Таким образом, при реформировании законодательства об административных правонарушениях предлагается создать комплексный и системный кодифицированный акт, содержащий все необходимые меры административно-правового принуждения, исключающие квазиадминистративную и иные дублирующие виды ответственности.

Литература

1. Агекян Л.М. К вопросу о периодах возникновения и развития правовых актов, регулирующих отношения на транспорте дореволюционной России (историко-правовой аспект) // История государства и права. 2013. № 20. С. 44 - 49.
2. Васильев Ю.А. Новый уровень транспортной безопасности // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. 2010. № 6. С. 14 - 18.
3. Буравлев Ю.М. Виды юридической ответственности в системе государственной службы: Монография. М.: Юрист, 2008. 154 с.
4. Гутников О.В. Корпоративная ответственность в гражданском праве: монография. М.: ИЗиСП, КОНТРАКТ, 2019. 488 с.
5. Декрет ВЦИК и СНК от 23 июня 1921 года «О порядке наложения административных взысканий» // Собрание узаконений и распоряжений правительства (далее – СУ РСФСР) за 1921 г. Управление делами Совнаркома СССР. М. 1944. Стр. 567-569.
6. Декрет ВЦИК от 10 августа 1922 года «Об административной высылке» // Сборник законодательных и нормативных актов о репрессиях и реабилитации жертв политических репрессий. М.: Верховный Совет Рос. Федерации, 1993. С. 104 - 105.
7. Декрет СНК РСФСР от 9 сентября 1921 года «Об установлении порядка надзора за пользованием пассажирскими поездами» // СУ РСФСР. 1921. № 64. Ст. 474.
8. Декрет СНК РСФСР от 16 мая 1921 года «О мерах взыскания, налагаемых судебными органами за нарушение запрещения провоза пассажирами в качестве багажа и ручной клади при себе легко воспламеняющихся и взрывчатых веществ» // СУ РСФСР. 1921. № 47. Ст. 234.
9. Кабанова И.Е. Гражданско-правовая ответственность публичных субъектов: вопросы теории и практики: монография / отв. ред. М.А. Егорова. М.: Юстицинформ, 2018. 398 с.
10. Карибян С.О. Семейно-правовая ответственность: сущность и правоприменение: монография. М.: Юстицинформ, 2018. 192 с.
11. Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20 июня 1984 г.) // Ведомости ВС РСФСР. 1984. № 27. Ст. 909.
12. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законов РФ (далее – СЗ СССР). 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.
13. Общий устав российских железных дорог и Положение о совете по железнодорожным делам. СПб: Тип. Р. Голике, 1886. 72 с.
14. Ответственность за нарушения антимонопольного законодательства: проблемы теории и практики: монография / И.В. Башлаков-Николаев, Д.А. Гаврилов, А.Ю. Кинев и др.; отв. ред. С.В. Максимов, С.А. Пузыревский. М.: НОРМА, ИНФРА-М, 2016. 144 с.
15. Панов А.Б. Административная ответственность юридических лиц: монография. М.: Норма, 2013. 192 с.
16. Петров В.В. Экология и право. М.: Юрид. лит., 1981. 224 с.
17. Постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 14 июня 1929 года «Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Союза ССР» // СЗ СССР. 1929. № 41. Ст. 365.
18. Постановление ЦИК СССР № 14, СНК СССР № 1713 от 07 августа 1935 г. «Об утверждении Воздушного Кодекса Союза ССР» // СЗ СССР. 1935. № 43. Ст. 359а.

19. Рымарев Д.С. Вина как необходимое условие конституционно-правовой ответственности участников выборов: монография. Иркутск: Избирательная комиссия Иркутской области, Иркутский институт законодательства и правовой информации им. М.М. Сперанского, 2017. 176 с.
20. Трофимов С.В. Воздушное право и новый административный кодекс // Транспортное право. 2002. № 1. С. 1-3.
21. Уголовное уложение 1903 г. URL: https://viewer.rusneb.ru/ru/000199_000009_003714958?page=4&rotate=0&theme=white (Дата обращения: 14.05.2021).
22. Указ Президиума ВС СССР от 21 июня 1961 года «О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке» // Ведомости ВС СССР. 1961. № 35. Ст. 368.
23. Федеральный закон от 27.07.2010 № 195-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2010. № 31. Ст. 4164.
24. Филиппова М.Ю. Правовое регулирование дисциплины труда работников железнодорожного транспорта: исторический и современный аспекты // Транспортное право. 2007. № 3. С. 26-30.
25. Щербак О.В. К вопросу о категории конституционно-правовой ответственности в современной российской науке // Отечественная юриспруденция. 2016. № 8. С. 10-12.
26. Юридическая ответственность органов и должностных лиц публичной власти: монография / И.А. Алексеев, Р. Э. Арутюнян, Л.Г. Берлявский и др.; под ред. И.А. Алексеева, М.И. Цапка. Москва: Проспект, 2017. 128 с.

References

1. Agekyan L.M. K voprosu o periodakh vzniknoveniya i razvitiya pravovykh aktov, reguliruyushchikh otnosheniya na transporte dorevolutsionnoi Rossii (istoriko-pravovoi aspekt) (On the periods of the emergence and development of legal acts regulating relations in transport in pre-revolutionary Russia (historical and legal aspect)) // Istoriya gosudarstva i prava. 2013. No.20. P. 44 – 49. (In Russian).
2. Vasil'ev Yu.A. Novyi uroven' transportnoi bezopasnosti (A new level of transport security) // Transportnye uslugi: bukhgalterskii uchet i nalogooblozhenie. 2010. No.6. P.14 – 18. (In Russian).
3. Buravlev Yu.M. Vidy yuridicheskoi otvetstvennosti v sisteme gosudarstvennoi sluzhby: monografiya (Types of legal liability in the civil service system). Moscow: Yurist, 2009. 154 p. (In Russian).
4. Gutnikov O.V. Korporativnaya otvetstvennost' v grazhdanskom prave: monografiya (Corporate liability in civil law). Moscow: IZISP, KONTRAKT, 2019. 488 p. (In Russian).
5. Decree of the All-Russian Central Executive Committee and the Council of People's Commissars of June 23, 1921 «O porjadke nalozhenija administrativnyh vzyskanij» («On the procedure for imposing administrative penalties») // Sobranie uzakonenij i rasporjazenij pravitel'stva za 1921 g. Upravlenie delami Sovnarkoma SSSR. Moscow, 1944. P. 567-569. (In Russian).
6. Decree of the All-Russian Central Executive Committee of August 19, 1922 « Ob administrativnoj vysylke» («On administrative expulsion») // Sbornik zakonodatel'nyh i normativnyh aktov o repressijah i rehabilitacii zhertv politicheskikh repressij. Moscow, 1993. P. 104 - 105. (In Russian).
7. Decree of the Council of People's Commissars of September 9, 1921 «Ob ustanovlenii porjadka nadzora za pol'zovaniem passazhirskimi poezdami» («On establishing the procedure for supervision over the use of passenger trains») // SU RSFSR. 1921. 64. No. 64. Art. 474. (In Russian).
8. Decree of the Council of People's Commissars of May 16, 1921 «O merah vzyskanija, nalagaemyh sudebnymi organami za narushenie zapreshhenija provoza passazhirami v kachestve bagazha i ruchnoj kladi pri sebe legko vosplamenjajushchih i vzryvchatyh veshhestv » («On penalties imposed by the judicial authorities for violation of the prohibition on the carriage of flammable and explosive substances by passengers as baggage and carry-on baggage») // SU RSFSR. 1921. 47. No. 47. Art. 234. (In Russian).
9. Kabanova I.E. Grazhdansko-pravovaja otvetstvennost' publichnyh sub'ektov: voprosy teorii i praktiki: monografiya (Civil liability of public entities: theory and practice) / ed.-in-chief M.A. Egorova. Moscow: Yustitsinform, 2018. 398 p. (In Russian).
10. Karibyan S.O. Semeino-pravovaya otvetstvennost': sushchnost' i pravoprimenie: monografiya (Family legal responsibility: essence and law enforcement). M.: Юстицинформ, 2018. 192 p. (In Russian).
11. Administrative Offences Code of the RSFSR (approved by the Supreme Soviet of the RSFSR on June 20, 1984) // Vedomosti VS RSFSR. 1984. No. 27. Art. 909. (In Russian).
12. Code of the Russian Federation on Administrative Offences of December 30, 2001 No. 195-FL // SZ RF. 2002. 1. No. 1 (Part I). Art. 1. (In Russian).
13. General Charter of Russian Railways and Regulations on the Council for Railway Affairs. St. Petersburg: R. Golike printing house, 1886. 72 p. (In Russian).
14. I.V. Bashlakov-Nikolaev, D.A. Gavrilov, A.Yu. Kinev et al. Otvetstvennost' za narusheniya antimonopol'nogo zakonodatel'stva: problemy teorii i praktiki: monografiya (Responsibility for violations of antimonopoly legislation: problems of theory and practice) / ed.-in-chief S.V. Maksimov, S.A. Puzyrevskii. Moscow: NORMA, INFRA-M, 2016. 144 p. (In Russian).
15. Panov A.B. Administrativnaya otvetstvennost' yuridicheskikh lits: monografiya (Administrative responsibility of legal entities). Moscow: Norma, 2013. 192 p. (In Russian).
16. Petrov V.V. Ekologiya i pravo (Ecology and Law). Moscow, 1981. 224 p. (In Russian).
17. Resolution of the Central Executive Committee of the USSR, SNK USSR of June 14, 1929 «Ob utverzhdenii Kodeksa torgovogo moreplavaniya Soyuza SSR» («On approval of the USSR Merchant Shipping Code») // SZ USSR. 1929. 41. No. 41. Art. 365. (In Russian).
18. Resolution of the Central Executive Committee of the USSR No. 14, SNK USSR No. 1713 of August 7, 1935 «Ob utverzhdenii Vozdushnogo Kodeksa Soyuza SSR» («On approval of the Air Code of the USSR») // SZ USSR. 1929. 43. No. 43. Art. 359a. (In Russian).

19. Rymarev D.S. Vina kak neobkhodimoe uslovie konstitutsionno-pravovoi otvetstvennosti uchastnikov vyborov: monografiya (Guilt as a prerequisite for the constitutional and legal responsibility of election participants). Irkutsk: Election Commission of the Irkutsk Region, Irkutsk Institute of Legislation and Legal Information named after V.I. MM. Speransky, 2017. 176 p. (In Russian).
20. Trofimov S.V. Vozdushnoe pravo i novyi administrativnyi kodeks (Air law and the new administrative code) // Transportnoe pravo. 2002. No.1. P.1 – 3. (In Russian).
21. Criminal Code of 1903. URL: https://viewer.rusneb.ru/ru/000199_000009_003714958?page=4&rotate=0&theme=white (Accessed: 14.05.2021). (In Russian).
22. Decree of the Presidium of the Supreme Soviet of the USSR of June 21, 1961 « O dal'neishem ogranichenii primeneniya shtrafov, nalagaemykh v administrativnom poriadke» (On further restrictions on the application of administrative fines) // Vedomosti VS SSSR. 1961. No. 35. Art. 368. (In Russian).
23. The Federal Law No. 195-FL «O vnesenii izmenenii v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii v svyazi s obespecheniem transportnoi bezopasnosti» («On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation in connection with ensuring transport security») (27.07.2010) // SZ RF. 2010. 31. No. 31. Art. 4164. (In Russian).
24. Filippova M.Yu. Pravovoe regulirovanie distsipliny truda rabotnikov zheleznodorozhnogo transporta: istoricheskii i sovremennyy aspekt (Legal regulation of labor discipline of railway transport workers: historical and modern aspects) // Transportnoe pravo. 2007. No.3. P.26 – 30. (In Russian).
25. Shcherbakova O.V. K voprosu o kategorii konstitutsionno-pravovoi otvetstvennosti v sovremennoi rossiiskoi nauke (On the category of constitutional and legal responsibility in modern Russian science) // Otechestvennaya yurisprudentsiya. 2016. No.8. P.10 – 12. (In Russian).
26. I.A. Alekseev, R.E. Arutyunyan, L.G. Berlyavskii et al. Yuridicheskaya otvetstvennost' organov i dolzhnostnykh lits publichnoi vlasti: monografiya (Legal liability of public authorities and officials) / eds. I.A. Alekseeva, M.I. Tsapko. M.: Prospekt, 2017. 128 p. (In Russian).

Сведения об авторе

Зайкова Светлана Николаевна – кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административного и муниципального права Саратовской государственной юридической академии (Саратов, Россия) / snzaikova@rambler.ru

Information about the author

Zaikova Svetlana N. – PhD in Law, Associate Professor, Chair of Administrative and Municipal Law, Saratov State Law Academy (Saratov, Russia) / snzaikova@rambler.ru