

АКАДЕМИЯ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ПРИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

ИНСТИТУТ ПОСЛЕВУЗОВСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

МАЙМИШЕВ САГЫНДЫК КАРАТАЕВИЧ

Проблемные вопросы реализации административно-юрисдикционной
деятельности полиции на транспорте

Диссертация на соискание степени магистра национальной безопасности и
военного дела по образовательной программе 7М12303 – «Правоохранительная
деятельность» (научно-педагогическое направление)

Научный руководитель:
заведующая кафедрой специальной
подготовки по противодействию
глобальным угрозам Института
профессионального обучения
Сейтаева Ж.С.,
кандидат юридических наук,
ассоциированный профессор
старший советник юстиции

г. Косшы, 2025 г.

ТҮЙІНДЕМЕ

Осы диссертациялық зерттеуде полицияның көліктегі әкімшілік-юрисдикциялық қызметінің теориялық және практикалық мәселелері қарастырылған.

Нормативтік құқықтық актілерді, оның ішінде ведомстволық актілерді, сондай-ақ көліктегі ішкі істер органдарының құқық қолдану практикаларын терең талдау негізінде олардың әкімшілік-юрисдикциялық қызметінің тұжырымдамасы мен құқықтық аспектілеріне байланысты теориялық мәселелер қаралды, сондай-ақ оларды жетілдіруге және оңтайландыруға бағытталған ғылыми-практикалық ұсынымдар ұсынылды.

РЕЗЮМЕ

В настоящем диссертационном исследовании рассмотрены, как теоретические, так и практические вопросы административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте.

На основе углубленного анализа нормативных правовых актов, в том числе ведомственных актов, а также правоприменительной практик органов внутренних дел на транспорте рассмотрены теоретические вопросы, связанные с понятием и правовыми аспектами их административно-юрисдикционной деятельности, а также предложены научно-практические рекомендации, направленные на их совершенствование и оптимизацию.

SUMMARY

This dissertation research examines both theoretical and practical issues of administrative and jurisdictional activities of the police in transport.

Based on an in-depth analysis of regulatory legal acts, including departmental acts, as well as law enforcement practices of law enforcement agencies in transport, theoretical issues related to the concept and legal aspects of their administrative and jurisdictional activities are considered, and scientific and practical recommendations aimed at their improvement and optimization are proposed.

СОДЕРЖАНИЕ

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ	4
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	5
ВВЕДЕНИЕ.....	6
ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ	
1.1 Понятие и сущность административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте.....	12
1.2 Особенности административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте.....	18
1.3 Зарубежный опыт административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте.....	23
ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ ПОЛИЦИЕЙ НА ТРАНСПОРТЕ	
2.1 Общая характеристика производства по делам об административных правонарушениях, осуществляемых полицией на транспорте.....	36
2.2 Возбуждение и рассмотрение дел об административных правонарушениях, осуществляемых полицией на транспорте.....	43
2.3 Административное взыскание и меры административно-правового воздействия, применяемые полицией на транспорте.....	59
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	67
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	70
ПРИЛОЖЕНИЯ	75

НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящей диссертации использованы ссылки на следующие нормативные правовые акты:

кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года [Электронный ресурс] - Режим доступа:

акон Республики Казахстан от 7 января 2003 года № 370-II «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P120648401S> - (дата обращения:

акон Республики Казахстан «Об участии граждан в обеспечении общественного порядка» от 9 июля 2004 года [Электронный ресурс]. Режим доступа:

акон Республики Казахстан от 23 апреля 2014 года «Об органах внутренних дел Республики Казахстан [Электронный ресурс] - Режим доступа: (дата обращения: 20.02.2025).

нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 9 апреля 2012 года № 1 «О применении мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях» [Электронный ресурс]. Режим доступа:

положение о Департаменте полиции на транспорте Министерства внутренних дел Республики Казахстан, утвержденное приказом Министра внутренних дел от 1 октября 2014 года № 662 [Электронный ресурс] - Режим доступа:

правила внутреннего распорядка, утвержденные Приказом Министра внутренних дел РК от 24 июля 2018 года № 531 [Электронный ресурс]. Режим доступа: (дата обращения: 20.02.2025).

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

БТП	–	Британская транспортная полиция
ДТП	–	дорожно-транспортное происшествие
ККРoАП	–	Кодекс Кыргызской Республики об административных правонарушениях
КоП РМ	–	Кодекс о правонарушениях Республики Молдовы
КРАoАП	–	Кодекс Республики Азербайджан об административных проступках
КоАП РК	–	Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях
КРТоАП	–	Кодекс Республики Таджикистан об административных правонарушениях
КРУoАП	–	Кодекс Республики Узбекистан об административных правонарушениях
КРФoАП	–	Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях
КТоАП	–	Кодекс Туркменистана об административных правонарушениях
КоАП Украины	–	Кодекс Украины об административных правонарушениях
МВД РК	–	Министерство внутренних дел Республики Казахстан
МРП	–	месячный расчетный показатель
ОВД	–	органы внутренних дел
п.	–	Пункт
пп.	–	Подпункт
PCSO	–	Police Community Support Officer
ч.	–	часть

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность проводимого исследования. Одним из направлений деятельности органов внутренних дел является обеспечение безопасности на транспорте. На сегодня транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей частью производственной и социальной инфраструктуры страны.

В соответствии с Законом Республики Казахстан «Об органах внутренних дел Республики Казахстан» (далее – Закон «Об ОВД») обеспечение безопасности на транспорте является одним из приоритетных направлений деятельности органов внутренних дел [1].

Согласно статье 5 Закона «Об ОВД» меры по охране общественного порядка, в том числе и на транспорте, в рамках, возложенных на них задач, возлагаются на сотрудников полиции.

Огромную роль в обозначенной сфере играет деятельность Департамента полиции на транспорте, на которую возложены задачи по охране общественного порядка на объектах воздушного и железнодорожного транспорта, борьба с кражами и хищениями грузов на железной дороге, обеспечение безопасности пассажиров и предотвращение транспортных правонарушений, профилактика правонарушений, исполнение административных взысканий.

В качестве специфических особенностей работы полиции на транспорте можно назвать круглосуточный режим работы, обширную протяженность участков, постоянное перемещение большого числа людей и огромного количества грузов, большие возможности для использования транспорта преступными элементами, подверженность перевозок сезонным колебаниям, притягательность железнодорожных путей для бродяг и несовершеннолетних лиц и т.д.

Таким образом, для государства вопросы обеспечения безопасности на транспорте являются актуальными и приоритетными.

Исследование правоприменительной практики полиции на транспорте по делам об административных правонарушениях среди наиболее острых проблем позволяет назвать ошибки в квалификации административных правонарушений, нарушения процессуального порядка и сроков производства по делам, входящим в компетенцию полиции на транспорте, согласно статье 685 КоАП РК [2].

Согласно статистическим данным Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры за 2023 год департаментом полиции на транспорте было зарегистрировано свыше 1,5 тыс. уголовных правонарушений, основным видом среди которых является кража чужого имущества. Выявлено более 53 тыс. административных правонарушений, из них за нарушение миграционного законодательства привлечено к ответственности 2,6 тыс. иностранных граждан [3].

Анализ статистики показывает, что Департамент полиции на транспорте занимает особое место в системе органов внутренних дел от результата

деятельности, которого зависит безопасность граждан, которые ежедневно перемещающихся на железнодорожном и воздушном транспорте по территории страны.

Обозначенные вопросы говорят об актуальности и необходимости исследования административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте. В результате исследования ожидается выработка предложений по усилению административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте, совершенствование мер по профилактике правонарушений и исполнению административных взысканий полицией на транспорте.

Кроме того, следует отметить, что профилактика преступлений и иных правонарушений на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры – сложный процесс, который требует принятия комплекса мер, основанных на национальном и международном законодательствах.

Характеристика преступлений и иных правонарушений, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, требуют современного рассмотрения с учетом динамично развивающегося законодательства в этой области.

Все вышеизложенное определило актуальность диссертационного исследования, которое имеет существенное теоретическое и практическое значение определения организационных и правовых вопросов полиции на транспорте как субъекта административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на транспорте

Оценка современного состояния решаемой научной проблемы. Вопросы административно-юрисдикционной деятельности полиции всегда являются актуальными. Вместе с тем, несмотря на очевидную востребованность исследований вопросы безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, недостаточно освещены в научной литературе.

Отдельные вопросы, связанные с административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте, рассматривались в трудах Е.Т. Абеуова, И.Ф. Амельчакова, О.В. Бежанова, Л.К. Бурко, А.З. Гливинского, В.Г. Дорогина, А.А. Жишко, И.О. Омарова, М.П. Киреева, М.В. Костенникова, М.А. Кызылова, Н.Д. Литвинова, Р.С. Мулукаева, Е.А. Мусабекова, Б.Я. Нагиленко, М.В. Назаркина, Л.Я. Околовича, В.А. Пичугина, С.М. Сапаралиева, А.П. Снегирева, С. М. Титова, А.В. Тубольцевой, Е.О. Тузельбаева и других ученых.

Однако их изучение, показало, что комплексные исследования правовых и организационных основ административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте в Республике Казахстан, не проводились.

Целью исследования является анализ действующего законодательства и правоприменительной практики и разработка основных теоретических положений и практических рекомендации, направленных на повышение эффективности административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте.

Исходя из этой цели, определены следующие задачи исследования:

изучить понятие, сущность административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте и определить особенности данного вида деятельности; рассмотреть опыт зарубежных стран по вопросам административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте и возможности их применения в Казахстане;

выявить проблемы законодательного регулирования компетенции полиции на транспорте по осуществлению производства дел об административных правонарушениях;

разработать предложения по совершенствованию правового регулирования и повышению эффективности административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте.

Объектом исследования выступает совокупность правоотношений, складывающихся в ходе осуществления органами полиции на транспорте административно-юрисдикционной деятельности.

Предметом исследования выступают: национальное и зарубежное законодательства, международные стандарты, договора в сфере административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте, правоприменительная практика, статистические и аналитические данные, научные работы по тематике.

Методами и методологическую основу проведения настоящего исследования является совокупность общенаучных (анализ, синтез, аналогия), частно-научных (исторический, статистический, социологический) и специальных (сравнительно-правовой и формально юридический) методов познания.

В исследовании применен исторический метод для проведения краткого экскурса развития казахстанской полиции на транспорте, а при изучении международного опыта деятельности правоохранительных органов по обеспечению безопасности – сравнительно-правовой метод. Аналитический метод использован путем изучения деятельности правоохранительных органов, об имеющихся проблемах и положительных сторонах при производстве по делам об административных правонарушениях на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, а также статистический метод при анализе статистических данных и материалов производств по делам об административных правонарушениях, совершенных на транспорте и в железнодорожном хозяйстве.

Обоснование научной новизны исследования заключается в том, что диссертационная работа является первым исследованием по вопросам реализации административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте, в условиях современного Казахстана.

Научная новизна исследования также заключается в авторской характеристике административных правонарушений на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, выработке на этой основе дефиниции понятия «административные правонарушения на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры».

В работе будут разработаны предложения по пересмотру структуры и перечня правонарушений, которые уполномочены рассматривать полиция на транспорте.

В процессе реализации цели исследования и решения связанных с ней задач получены следующие результаты:

сформулированы предложения по внедрению некоторых зарубежных моделей и практик в деятельность казахстанской полиции на транспорте;

на основе проведенного анализа организационного механизма деятельности полиции выявлены проблемы при осуществлении производства по делам об административных правонарушениях, совершенных на транспорте и в железнодорожном хозяйстве;

сформулированы предложения по совершенствованию статьи 62 КоАП РК, предусматривающие увеличение сроков давности привлечения к административной ответственности за отдельные виды административных правонарушений, совершаемых на транспорте и в железнодорожном хозяйстве.

Положения, выносимые на защиту:

1. Изучив понятие и сущность административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте, автором, сформулировано следующее авторское понятие: «административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте» – это осуществляемая в определенной процессуальной форме деятельность полиции на транспорте, состоящая в рассмотрении и разрешении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 30 КоАП РК, включающая производство по применению мер административного принуждения.

Особенностями административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте, автор, выделяет их динамичность, межведомственный характер, а также наличие специфических условий применения законодательства об административных правонарушениях.

2. На основе изучения опыта зарубежных стран по вопросам административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте, автор, предлагает в Казахстане внедрить международный опыт Великобритании, США, Германии, Японии и Франции [Приложение 1].

3. На основе изучения правовой природы «производства делам об административных правонарушениях», автором, дается авторское определение «производства по делам об административных правонарушениях, осуществляемое полицией на транспорте» – это совокупность установленных КоАП РК процессуальных действий, совершаемых сотрудниками транспортной полиции в целях выявления, фиксации, расследования, рассмотрения и разрешения дел об административных правонарушениях, совершенных на объектах транспортной инфраструктуры (железнодорожной, воздушной, водной и автомобильной), а также при использовании транспортных средств.

4. Автором, изучены проблемы законодательного регулирования компетенции полиции на транспорте по осуществлению административно-

юрисдикционной деятельности, по результатам которого сформулирован ряд предложений по их совершенствованию, так предлагается:

- в части 1 статьи 43 КоАП РК (Предупреждение) слова «Предупреждение выносится в письменной форме» дополнить уточняющими словами «(бумажного или электронного документа)».

- часть 1 статьи 62 КоАП РК (Освобождение от административной ответственности в связи с истечением срока давности) изложить в новой редакции:

«1. Лицо не подлежит привлечению к административной ответственности по истечении шести месяцев со дня совершения административного правонарушения, кроме дел об административных правонарушениях, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, осуществляемым полицией на транспорте случаев, предусмотренных настоящим Кодексом.»

статью 737-1 КоАП РК (Форма производства по делам об административных правонарушениях) дополнить частью второй, позволяющей осуществлять производство по делам об административных правонарушениях с применением видеоконференцсвязи (онлайн):

Судья, органы (должностные лица), уполномоченные рассматривать дела об административных правонарушениях, при необходимости, с учетом мнения сторон и технических возможностей вправе вести производство по делу в электронном формате, о чем выносит мотивированное постановление.

Порядок применения технических средств связи, обеспечивающих участие в судебном заседании, и требования к ним определяются уполномоченным государственным органом в области судебного администрирования с учетом требований КоАП».

Наряду с этим, предлагается административное взыскание в виде «лишения специального права» применять при привлечении к административной ответственности за совершение правонарушений транспорте, в дорожном хозяйстве (Глава 30 КоАП РК).

Кроме того, автором в работе аргументированы предложения о необходимости принятия мер по цифровизации, обучению кадров, внедрению медиации, которые помогли сотрудникам полиции на транспорте обеспечить более оперативное, качественное и справедливое производство по делам об административных правонарушениях.

Апробация и внедрение результатов диссертационного исследования. Основные положения и выводы, содержащиеся в диссертации, обсуждались и были одобрены на заседании кафедры специальных юридических дисциплин Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан, помимо этого, положения докладывались на международных научно-практических конференциях и опубликованы в сборнике материалов конференции:

1) Маймишев С.К. «Особенности административно-юрисдикционной

деятельности полиции на транспорте» // Развитие современной юридической науки: теория и практика: материалы VII международной научно-практической конференции. – Косшы: Академия правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан, 2024. – С.137-142.

2) Маймишев С.К. «Зарубежный опыт деятельности полиции на транспорте» // Международный научный журнал «Endless Light in Science». Астана, 2024. - №3. - С. 3-6.

Материалы диссертационного исследования внедрены в образовательный процесс Евразийского национального университета им. Л.Н. Гумилева полиции на станции Астана Департамента полиции на транспорте [Приложение

1. Правовые основы административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте

1.1 Понятие и сущность административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте

Одним из ключевых институтов административного права является «юрисдикция», под которой следует понимать деятельность органов государственной власти по разрешению административных правонарушений, защите прав и законных интересов граждан и организаций, а также восстановлению нарушенного порядка.

В условиях развития правового государства «административная юрисдикция» играет особую роль в обеспечении законности и дисциплины, в укреплении общественного порядка и безопасности.

В юридической науке выделяют ключевые признаки «административной юрисдикции»:

- осуществляется только специально уполномоченными субъектами (полиция, органы государственного контроля, комиссии и др.);
- направлена на установление факта нарушения административного законодательства;
- связана с применением административных мер ответственности (штрафы, предупреждения, административный арест и др.);
- сопровождается соблюдением процессуальных гарантий (рассмотрение дела, право на защиту, обжалование).

При этом функциями административной юрисдикции являются охрана общественного порядка и безопасности; предупреждение правонарушений; восстановление нарушенных прав.

Сущностью административно-юрисдикционной деятельности, является то, что она является процессуальной формой реализации административной юрисдикции, выраженная в действиях по выявлению, рассмотрению и привлечению к ответственности за административные правонарушения.

Ключевыми ее характеристиками можно выделить:

- процессуальный характер: осуществляется в установленном законом порядке;
- властно-распорядительный характер: выражает государственную волю через применение санкций;
- процесс защиты прав и законных интересов: стороны имеют право на защиту, подачу жалоб, ходатайств.

Следует отметить, что этапы административно-юрисдикционной деятельности, в науке выделяют: выявление факта правонарушения; возбуждение административного производства; рассмотрение дела по существу; вынесение решения (постановления); исполнение административного наказания; возможность обжалования решения.

Следует отметить, что термины «административная юрисдикция» и «административно-юрисдикционная деятельность» тесно связаны между собой, но не являются тождественными. Если, первая отражает правовую природу государственной функции, то вторая – практическую реализацию этой функции через конкретные действия органов власти.

Различия в определении термина «административная юрисдикция» проявляются уже на этапе базовых концепций. Часть исследователей рассматривает административную юрисдикцию как совокупность полномочий органов и должностных лиц по рассмотрению и разрешению определённых категорий дел. Так, по мнению профессора В.В. Головки, «в административно-юрисдикционную деятельность входят такие стадии производства по делам об административных правонарушениях, как подготовка к рассмотрению дела, его непосредственное рассмотрение, вынесение постановления и ознакомление с ним лица, в отношении которого оно вынесено» [4].

С точки зрения Л.Б. Панфиловой и Е.А. Сычева исследуемый вид деятельности представляет собой заключительный этап процесса рассмотрения дел об административных правонарушениях, где важным является обеспечение последовательности и преемственности всех этапов [5].

Вместе с тем, с точки зрения А.Д. Майле, административно-юрисдикционная деятельность должна осуществляться лишь в тех областях, которые касаются обеспечения общественного порядка и безопасности, т.е. предпринимаемые действия или принятые решения в рамках административной юрисдикции должны быть направлены на поддержание правопорядка и защиты граждан [6].

В КоАП РК, а также в теории административного права применяются такие дефиниции как «подведомственность», «подсудность». Данная терминология помогает понять область полномочий (юрисдикцию) с точки зрения ее организации и категории дел, попадающих под юрисдикцию различных органов [7].

Для более глубокого понимания сущности термина «административно-юрисдикционная деятельность» необходимо определить, какие именно категории дел и правовых ситуаций входят в ее сферу регулирования.

Предмет административной юрисдикции охватывает, с одной стороны, определённые виды юридических дел, требующих вмешательства компетентных органов, осуществляющих юрисдикционные полномочия, а с другой — юридические факты, служащие основанием для начала административного разбирательства [8, с. 16].

Таким образом, именно через предмет административной юрисдикции устанавливаются рамки, в пределах которых рассматриваются соответствующие правонарушения, а также определяются виды административных мер, которые могут быть применены к участникам этих правоотношений [9, с. 12].

А.П. Шергин трактует понятие «административная юрисдикция» как «вид правоохранительной деятельности, охватывающий рассмотрение дел об

административных правонарушениях (отдельных видах преступлений) и принятие решения по ним в установленных законом формах и порядке» [10, с. 45].

Аналогичной позиции придерживается А.Ю. Якимов, который определяет административную юрисдикцию как деятельность, направленную «рассмотрение дел об административных правонарушениях и принятие по ним решений в установленном порядке и формах» [11, с. 7].

По мнению П. Стайнова предмет административной юрисдикции: «... речь идет только об одной категории дел – о делах об административных правонарушениях. Данный подход получил в литературе наименование «административно-наказательной»» [12, с. 147].

Аналогичной позиции придерживается А.П. Шергин, определяя «административную юрисдикцию» как «...рассмотрение дел об административных правонарушениях и принятие решений по ним» [10, с. 45].

Т.П. Сасыков в своём подходе расширяет содержание предмета административной юрисдикции, отмечая, что в её рамки следует включать «не только дела об административных правонарушениях, но также административно-правовые споры и, соответственно, наделяя тем самым, административные органы полномочиями рассмотрения более широкого круга дела, включая конфликты и споры, которые могут возникать между различными субъектами административных отношений» [13, с. 25].»

А.Б. Зеленцов интерпретирует административно-правовой спор как конфликт между участниками административных отношений, затрагивающих их права и обязанности, а также касающиеся законности административных актов. По мнению автора, возникновение данных споров возможно в процессе применения и соблюдения норм публичного управления, разрешение их возможно в соответствии с установленной правовой процедурой [14, с. 170].

Указанную позицию поддерживает также Ю.М. Козлов, который отмечает, что «административно-правовой спор представляет собой спор о правах, возникающий между участниками управленческих отношений, при котором одна из сторон считает, что её права и законные интересы нарушены действиями другой стороны» [15, с. 183].

На наш взгляд, наличие в науке административного права указанных подходов к трактовке термина «административная юрисдикция» дало основание для их понимания в узком и широком смысле административной юрисдикции. Однако вариантов «широкого» понимания административной юрисдикции несколько. Рассмотрим каждый из них по отдельности.

Например, В.В. Дорохин считает, что «административная юрисдикция» – «круг полномочий по разрешению в предусмотренных законом случаях спорных вопросов применения норм публичного права (за исключением уголовного права), оценке действий конкретных лиц с точки зрения соответствия их этим нормам и применению в необходимых случаях административного принуждения» [16, с. 9].

В.В. Денисенко и другими авторами, разделяющими его точку зрения, выделены три ключевых аспекта рассматриваемого вида деятельности:

1. Исследование и разрешение спорных вопросов. В компетенцию органов, занимающихся административной юрисдикцией, входит проведение анализа и решение вопросов, связанных с применением правовых норм.

2. Правовая оценка поведения сторон. Органы юрисдикции оценивают действия или бездействия сторон на соответствие их нормам законодательства, нарушение которых влечет за собой возникновение определенных последствий.

3. Применение мер государственного принуждения. В случае признания действий лиц неправомерными, применяются меры, предусмотренные законодательством (наложение штрафов, арест и иные, предусмотренные законом, санкции) [17, с. 5].

Предмет административной юрисдикции включает такие действия как разбирательство и оценка поведения сторон, принимающих участие в административно-правовых отношениях, итогом чего может быть применение мер административного принуждения. В данной трактовке дефиниция «административная юрисдикция» — юридическая категория, т.е. категория, не просто описывающая функции, а устанавливающая наличие четких рамок и процедур для осуществления данных функций.

С точки зрения Н.Г. Салищевой, административный процесс представляет собой законодательно регламентированную деятельность, основная цель которой — разрешение споров между сторонами административного правоотношения, не находящихся в служебном подчинении по отношению друг к другу, а также применение мер административного принуждения [18, с. 19].

Административная юрисдикция затрагивает категории конкретных дел, рассматриваемых в рамках административного производства. То есть, данная дефиниция определяет, какие именно дела могут быть рассмотрены в административном процессе, а сам административный процесс регламентирует, каким образом эти дела должны быть разрешены. То есть, юрисдикционный подход предполагает прямую взаимосвязь между административной юрисдикцией и административным процессом. Такая взаимосвязь создает четкую структуру для разрешения споров и применения мер административного принуждения в рамках административного права. В соответствии с КоАП РК, ответственность за осуществление административной юрисдикции в стране несут органы внутренних дел.

Административно-юрисдикционная деятельность включает в себя разрешение конфликтов, возникающих в результате административных правонарушений. Деятельность сотрудников полиции осуществляется в соответствующих процессуальных рамках, что предполагает соблюдение определенных процедур и следования правилам при рассмотрении дел. Полиция имеет право применять меры административного принуждения к физическим, юридическим лицам, а также к должностным лицам, что может включать наложение штрафов, предупреждений и прочих санкционных действий,

направленных на восстановление правопорядка. Однако необходимо подчеркнуть, что данная деятельность не всегда может предотвратить противоправное поведение. Как правило, административно-юрисдикционная деятельность воздействует на уже совершенные противоправные деяния и не обладает превентивной функцией. Таким образом, меры административного воздействия применяются уже после того, как правонарушение уже совершено, что создает определенные ограничения в возможности воздействия на правопорядок [19, с. 327].

При осуществлении рассматриваемого вида деятельности ключевое значение имеют процессуальные формы, которые регламентированы законом. То есть, действия полиции могут быть законными и обоснованными только лишь при соответствии их установленным правилам и процедурам. Несмотря на то, что процессуальные формы достаточно просты, они, тем не менее, имеют формальный характер, т.е. даже самые простые процедуры должны соблюдаться, что, в свою очередь, обеспечивает законность действий сотрудников внутренних органов. В противном случае, их действия и решения могут вызвать вопросы в их правомерности, что может повлечь за собой юридические последствия, в том числе отмену решений или признания их недействительными.

В ходе осуществления административно-юрисдикционной деятельности сотрудники органов внутренних дел могут использовать соответствующие правовые акты:

- возбуждение административного производства: в соответствие с данным видом документов инициируется процесс рассмотрения административного правонарушения;
- процессуальное обеспечение: документы регламентируют порядок и условия проведения административного производства;
- пресечения: предполагается применение мер, направленных на остановку и недопущение дальнейшего совершения правонарушений.

Также осуществление административно-юрисдикционной деятельности характеризуется принятием решений, касающихся мер административного принуждения. Также характерной особенностью является то, что юрисдикционные полномочия имеют не только руководство органов внутренних дел, но и рядовые сотрудники полиции. Таким образом, достаточно большое количество сотрудников полиции имеют право на самостоятельное принятие решения в рамках своих полномочий, что влияет на эффективность реагирования на правонарушения и оперативность работы.

Среди всех субъектов административно-юрисдикционной деятельности, полиция на транспорте представляет собой достаточно обособленный элемент, административная деятельность которой обладает существенной спецификой. Своеобразие этой деятельности заключается прежде всего в том, что полиция на транспорте осуществляют охрану общественного порядка и обеспечивают производство по делам об административных правонарушениях, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Административно-юрисдикционную деятельность полиции составляют административные правонарушения, получившие распространение не только на объектах транспорта, но и в других сегментах экономики страны, сферах государственного управления и жизнедеятельности человека, в том числе общественных местах: на улицах, площадях, в парках, скверах, жилых массивах и т. д.

Для того чтобы в рамках общей юрисдикции полиции на транспорте подчеркнуть специфику их оперативно-служебной деятельности, важно отметить, что совершение многих из указанных административных правонарушений в условиях круглосуточного функционирования транспорта может привести к серьезным последствиям.

При этом сотрудники транспортной полиции, занимающиеся выявлением и пресечением правонарушений, во избежание несчастных случаев и иных чрезвычайных ситуаций должны обладать необходимыми знаниями об инфраструктуре транспортного комплекса, происходящих в нем технологических процессах и установленных правилах, а также навыками, необходимыми для предотвращения опасных последствий.

Предметом административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте являются составы административных правонарушений, предусмотренные главой 30 КоАП РК:

- ч.ч. 1, 2, 4 и 5 ст. 559 (Нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте);
- ст. 560 (Нарушение правил использования средств железнодорожного транспорта);
- ст. 562 (Повреждение транспортных средств общего пользования и их внутреннего оборудования);
- ч. 4 ст. 564 (Нарушение правил безопасности полетов);
- ст. 566 (Нарушение правил поведения на воздушном судне);
- ст. 625 (Нарушение правил обеспечения сохранности грузов на железнодорожном транспорте);
- ч. 1 ст. 630 (Повреждение дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений).

Таким образом, изучив предмет и содержание «административно-юрисдикционная деятельность полиции на транспорте» можно сделать вывод, что – это осуществляемая в строгой процессуальной форме деятельность полиции на транспорте, включающий рассмотрение и разрешения дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 30 КоАП РК, включающая производство по применению мер административного принуждения.

1.2 Особенности административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте

Вопросы обеспечения безопасности в сфере транспорта находятся на особом контроле у государства. Транспортная отрасль характеризуется повышенной степенью риска угроз национальной безопасности (совершение терактов, аварии и пр.). Задачи по обеспечению безопасности в данной сфере возложены на Департамент полиции на транспорте Министерства внутренних дел Республики Казахстан (далее — ДПТ).

В.А. Пичугин подчеркивает, что «полиция на транспорте является основным звеном государственной системы, посредством которого обеспечиваются общественный порядок и безопасность» [20, с. 13].

Поддерживая данную точку зрения, необходимо отметить, что, в соответствии с Положением о Департаменте полиции на транспорте Министерства внутренних дел Республики Казахстан, данный орган осуществляет комплекс функций, направленных на профилактику правонарушений и охрану общественного порядка на объектах воздушного и железнодорожного транспорта [21].

В соответствии со ст. 685 КоАП РК полиция на транспорте имеет право осуществлять производство по делам об административных правонарушениях, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Таким образом, можно говорить, что деятельность ДПТ обладает двойственностью характера, т.е. орган выполняет как правоохранительные функции, так и функции, связанные с административной юрисдикцией. А, возможность принятия решений по правонарушениям, делает ДПТ одним из важнейших элементов в системе административного правосудия.

Основные направления административно-юрисдикционной деятельности ДПТ включают в себя возбуждение и рассмотрение дел, наложение административных взысканий с последующим контролем за их исполнением. Вместе с тем, в обязанности полиции на транспорте входит комплекс дополнительных обязанностей: патрулирование, мероприятия превентивного характера, взаимодействие с общественностью, информирование граждан о правилах безопасности и правопорядка, а также иные действия, основной целью которых является предотвращение правонарушений.

Согласно Положению о деятельности ДПТ, сотрудники полиции осуществляют не только производство по делам об административных правонарушениях, отнесенных к их компетенции, но и участвуют в обеспечении исполнения наложенных административных взысканий.

Следует иметь в виду, что исполнение постановлений, вынесенных 14 по делам об административных правонарушениях, имеет немаловажное значение не только для обеспечения правопорядка. Это важно для защиты прав граждан и организаций, а также для профилактики и предупреждению повторных административных правонарушений.

Таким образом, административно-юрисдикционная деятельность сотрудников ДПТ представляет собой систематизированный комплекс процессуальных мероприятий, направленных на всестороннее установление фактических обстоятельств административного правонарушения, их надлежащую правовую квалификацию, соразмерное применение мер административного взыскания, а также на минимизацию риска повторного совершения аналогичных правонарушений.

Следует отметить, что в КоАП РК вопросам правонарушений в сфере транспорта и дорожного хозяйства посвящена специальная глава 30, что подчеркивает важность и специфику данных отношений.

Анализ норм КоАП РК свидетельствует о том, что за последние пять лет нормы, регулирующие ответственность в указанной области, подвергались многочисленным изменениям и дополнениям. Данный факт может говорить о том, что законодательство постоянно адаптируется к текущим условиям. Однако, детальный анализ показал, что внесенные изменения или дополнения, в первую очередь, включали увеличение размеров штрафных санкций и сроков административного ареста.

В связи с этим объективно возникает вопрос об эффективности политики ужесточения ответственности и её реальном влиянии на снижение числа совершаемых административных правонарушений.

Вместе с тем, проведенное исследование материалов административных производств, рассмотренных специализированными судами по делам об административных правонарушениях, совершенных в сфере транспорта и дорожного хозяйства, показывает наличие устойчивой тенденции к ежегодному увеличению количества выявленных правонарушений.

Следует подчеркнуть, что каждое административное правонарушение, совершенное на транспорте, связано с использованием источника повышенной опасности и потенциально создаёт угрозу жизни и здоровью граждан.

Таким образом, несмотря на ужесточение мер наказания, число совершаемых правонарушений продолжает расти. Это указывает на сомнительный характер репрессивных мер, а также на необходимость разработки более эффективных стратегий, направленных на снижение уровня правонарушений и обеспечения безопасности на транспорте.

Мы считаем, что большего эффекта можно добиться посредством улучшения непосредственной работы полиции: внедрение новых методов работы, улучшение подготовки сотрудников, использование современных технологий, усовершенствование методов взаимодействия с гражданами.

Особенности исполнения отдельных процессуальных действий в рамках производства по делам об административных правонарушениях предопределяются спецификой деятельности ДПТ, на который возложены задачи по обеспечению охраны общественного порядка и поддержанию общественной безопасности на объектах транспорта, транспортной инфраструктуры, а также в иных общественных местах.

Таким образом, административно-юрисдикционная деятельность полиции на транспорте занимает особое место в системе охраны общественного порядка, как уже отмечалось, она отличается специфическими чертами, связанными с особенностями транспортной инфраструктуры, высокой мобильностью объектов регулирования и значительным объемом правонарушений, происходящих в условиях массового перемещения людей и грузов.

Вместе с тем, хотелось бы выделить некоторые особенности

Первое, специфика объекта правоохранительной деятельности. Как мы знаем, главным объектом административно-юрисдикционной деятельности транспортной полиции являются отношения, складывающиеся на транспорте и в транспортной инфраструктуре – на вокзалах, станциях, в поездах, аэропортах, автобусных терминалах. Эти отношения характеризуются высокой степенью публичности и социальной значимости.

Второе, повышенные требования к обеспечению общественной безопасности, так как транспортная среда — это зона риска возникновения чрезвычайных ситуаций, актов терроризма, преступлений, что требует от полиции особого внимания к профилактике нарушений и быстрого реагирования на инциденты.

Третье, необходимость координации действий с различными ведомствами, что требует специальных навыков межведомственного взаимодействия.

Четвертая, динамичность и мобильность правонарушений, что требует оперативного принятия решений, использование мобильных подразделений, современных информационных технологий (видеонаблюдение, электронные базы данных).

Пятое, особенности процессуальных процедур, так как рассмотрение дел об административных правонарушениях на транспорте требует учета специфики транспортного процесса: ограниченности времени, необходимости минимального вмешательства в транспортные операции, мобильности оформления процессуальных документов, которое требует внедрения упрощенных или ускоренных процессуальных процедур при возбуждении и рассмотрении дел об административных правонарушениях.

И, шестое, значительная часть работы транспортной полиции направлена на предупреждение правонарушений посредством разъяснительной работы, проведения профилактических мероприятий и патрулирования.

Следует отметить, что в ходе выполнения своих основных задач ДПТ сталкивается с рядом проблем, как раз связанными с вышеперечисленными особенностями. Так, основной проблемой осуществления производства по делам об административных правонарушениях, выявленных на объектах транспорта, является то, что большинство лиц, в отношении которых ведется такое производство, являются транзитными пассажирами, и не проживают на территории обслуживания транспортной полиции.

Должностное лицо, осуществляющее производство по делам об административных правонарушениях в соответствии с требованиями КоАП РК направляет протокол об административном правонарушении на рассмотрение либо по месту совершения правонарушения, либо по месту жительства правонарушителя или по месту учета транспортных средств, судов (ст. 812 КоАП РК).

Вместе с тем, при направлении протоколов другой, не менее распространенной проблемой, является то, что правонарушитель может не прийти в суд для рассмотрения его дела. Это, в свою очередь, может вызвать сложности в процессе принятия решения об административном правонарушении, так как дело не может быть рассмотрено судом без присутствия правонарушителя.

При наложении взыскания в виде ареста, в обязательном порядке необходимо присутствие правонарушителя в судебном заседании. Неявка правонарушителя может затянуть судебный процесс. В случае исполнения решения суда о наложении ареста необходимо осуществить задержание правонарушителя, что может быть достаточно сложным, особенно с учетом отсутствия правонарушителя на месте. Все это лишний раз подчеркивает необходимость разработки более эффективных процедур и методов работы для органов, контролирующих соблюдение административного законодательства.

Несмотря на глубокие научные исследования категории срока давности привлечения к административной ответственности, вопрос об увеличении срока давности при совершении таких правонарушений, законодателем так и не решены.

Согласно действующему законодательству (ст. 62 КоАП РК), лицо не может быть привлечен к административной ответственности, если правонарушение совершено более двух месяцев назад. То есть, чтобы лицо было наказано, с момента совершения правонарушения не должно пройти более двух месяцев. Если же данный срок нарушен, то постановление либо любое другое решение о привлечении его к административной ответственности не может быть вынесено.

Необходимо отметить, что в действующем законодательстве существуют разные подходы к срокам давности. Так, например, А.К. Соловьевой справедливо указывается на то, что трудовым законодательством предусмотрен более длительный срок для наложения дисциплинарных взысканий, так как это оправдано более сложными процессами, касающимися трудовых отношений [22, с. 293].

В вопросе установления корректных сроков давности обращает на себя внимание высказывание судьи Верховного Суда Н.И. Мамонтова, где поднимается вопрос сложности и многоступенчатости процесса привлечения к административной ответственности [23].

Следует согласиться с мнением Н.И. Мамонтова, который отмечает, что: «...если принять во внимание все предусмотренные Кодексом сроки составления протокола об административном правонарушении, сроки рассмотрения дела

должностным лицом уполномоченного государственного органа, сроки вручения (направления) копии постановления, сроки подачи апелляционного ходатайства (протеста прокурором), сроки их рассмотрения вышестоящим должностным лицом уполномоченного государственного органа, сроки вручения (направления) копии постановления вышестоящего должностного лица уполномоченного государственного органа, сроки обжалования (опротестования) этого постановления, сроки рассмотрения ходатайства (протеста) судьей суда первой инстанции, то возникает реальная опасность при несоблюдении этих сроков того, что к моменту рассмотрения дела судьей суда первой инстанции срок давности привлечения лица к административной ответственности истечет. А это может повлечь за собой вынесение постановления об отмене постановлений должностного лица и вышестоящего должностного лица уполномоченного государственного органа и прекращения производства по делу за истечением срока давности привлечения лица к административной ответственности» [23].

И в этом вопросе открытым остается проблема реализации принципа неотвратимости наказания, за совершение противоправных действий (бездействий), что может привести к росту правонарушений и преступности, а также потере доверия к правосудию.

Таким образом, изучив актуальные вопросы административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте, с целью устранения случаев уклонения лиц, совершивших административные правонарушения, предлагаем, рассмотреть вопрос увеличения сроков давности до шести месяцев по привлечению к административной ответственности за административные правонарушения, совершаемые на транспорте и в дорожном хозяйстве.

Реализация данного предложения потребует внесения изменения в ст. 62 КоАП, включающее разработку и обсуждение соответствующего законопроекта, а также учет мнения всех соответствующих сторон (органы правопорядка, эксперты в области юриспруденции, представители общественности).

В этой связи предлагается ст. 62 КоАП РК изложить в следующей редакции:

«Статья 62. Освобождение от административной ответственности в связи с истечением срока давности

Лицо не подлежит привлечению к административной ответственности по истечении шести месяцев со дня совершения административного правонарушения, кроме дел об административных правонарушениях, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, осуществляемым полицией на транспорте случаев, предусмотренных настоящим Кодексом.»

Таким образом, изучив особенности «административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте, необходимо сделать вывод, что данная деятельность отличается высокой динамичностью, межведомственным характером, акцентом на профилактику, а также специфическими условиями применения законодательства об административных правонарушениях.

Конечно же эти особенности требуют от сотрудников полиции на транспорте высокой профессиональной подготовки, развитых навыков правоприменения и умения оперативно действовать в сложных и нестандартных ситуациях.

1.3 Зарубежный опыт административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте

Исследование вопросов административно-юрисдикционной деятельности позволило нам прийти к выводу о целесообразности рассмотрения зарубежного опыта в области обеспечения безопасности на транспорте, а именно изучение лучших практик, а также заимствование и адаптацию успешных подходов и решений.

Интересной для изучения является система обеспечения общественной безопасности на железных дорогах таких государств как Великобритания (современный европейский опыт), а также таких государств с крупнейшими сетями железных дорог, как США, Германии, Японии, Франции, КНР, Российской Федерации и Республики Узбекистан.

Так, например, Великобритания, являющаяся родоначальником железных дорог, имеет разветвленную железнодорожную транспортную сеть, что заставило создать специализированную полицию, призванную обеспечить безопасность на железных дорогах.

На протяжении продолжительного периода Великобритания, будучи полноправным членом Европейского союза, неизменно соблюдала установленные в его рамках требования, в том числе касающиеся обеспечения транспортной безопасности. Следует подчеркнуть, что современная система регулирования и обеспечения транспортной безопасности Соединённого Королевства в значительной степени формировалась под влиянием нормативно-правовых актов и регламентов, принятых на уровне Европейского союза. Влияние европейского права отразилось как на институциональной структуре, так и на содержательном наполнении мер безопасности, реализуемых на национальном уровне.

Особое значение в данном процессе имела интеграция Великобритании в Общую систему железнодорожного транспорта Европейского союза, в рамках которой была выстроена собственная модель управления железнодорожной отраслью. Данная модель во многом органически вписалась в наднациональную систему регулирования, действующую на территории ЕС. Существенную роль в этом процессе играет Агентство Европейского союза по железным дорогам, которое осуществляет функции координации, мониторинга и контроля над субъектами управления железнодорожным транспортом Великобритании, обеспечивая соблюдение единых стандартов безопасности, технической совместимости и качества транспортных услуг.

Таким образом, железнодорожный сектор Великобритании развивался не изолированно, а в тесной связке с европейским правовым пространством, что оказало долгосрочное влияние на принципы функционирования национальной системы транспортной безопасности.

Как отмечается П.А. Плехановым, «регулирующими и консультативными органами по обеспечению безопасности движения на железных дорогах Европы являются Европейская комиссия и Европейское железнодорожное агентство

Также он отмечает, что базовым нормативным документом, регулирующим вопросы безопасности на железных дорогах стран Европейского Союза, являлась Директива Европейского парламента и Совета ЕС 2004/49/ЕС «О безопасности железных дорог Сообщества» [25]. Данным документом установлены единые требования к безопасности и ответственности участников железнодорожного транспорта, согласно которым субъекты, имеющие отношение к железнодорожному транспорту, в обязательном порядке гарантируют безопасность и контроль рисков в рамках осуществляемой ими деятельности.

Система национального управления и организации обеспечения безопасности железнодорожного транспорта Великобритании включает в себя ряд ключевых институтов, каждый из которых выполняет специфические функции в рамках единой транспортной политики государства. Помимо уже упомянутой компании Network Rail, обеспечивающей эксплуатацию и техническое содержание железнодорожной инфраструктуры, особую роль в данной системе играют следующие субъекты.

Во-первых, Государственный секретарь по транспорту Великобритании в составе Департамента транспорта (Secretary of State for Transport for the Department for Transport) осуществляет стратегическое руководство транспортной отраслью. Его компетенция охватывает разработку транспортной политики, координацию деятельности отраслевых органов, а также общий надзор за функционированием всех видов транспорта, включая железнодорожный сектор. При этом особое внимание уделяется вопросам безопасности, устойчивости транспортной сети и обеспечению её эффективного функционирования в интересах общества [26].

Во-вторых, Управление железнодорожного и автомобильного транспорта (Office of Rail and Road, ORR) выполняет функции независимого государственного регулятора. В его полномочия входит надзор за соблюдением норм охраны труда и техники безопасности железнодорожными операторами, контроль за финансовой устойчивостью и эффективностью эксплуатации железнодорожной сети, лицензирование операторов железнодорожных активов, а также мониторинг состояния и развития автомобильной инфраструктуры в Англии. Управление осуществляет также сбор, обработку и публикацию официальной статистики в сфере железнодорожного транспорта, что позволяет обеспечивать высокий уровень транспарентности и подотчетности железнодорожной отрасли.

В-третьих, важное место в системе занимает группа операторов-перевозчиков — Train Operating Companies (TOCs), которые осуществляют управление пассажирскими железнодорожными линиями на основе франшиз, предоставляемых государством. Эти компании несут ответственность за организацию перевозок, предоставление качественных транспортных услуг и соблюдение стандартов безопасности. Грузовые железнодорожные перевозки осуществляются отдельными специализированными компаниями, такими как EWS и DB Cargo UK, которые действуют на полностью коммерческой основе, без получения государственной поддержки.

Для осуществления своей деятельности все операторы, как пассажирские, так и грузовые, обязаны получить сертификат безопасности. Получение или продление такого сертификата предполагает наличие собственной системы управления безопасностью, направленной на выявление, оценку, контроль и минимизацию рисков, связанных с эксплуатацией железнодорожной инфраструктуры. При этом в структуре каждой компании должна функционировать специализированная служба, ответственная за постоянный мониторинг состояния безопасности и реализацию мероприятий по её обеспечению.

В-четвертых, важным элементом системы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте Великобритании является Совет по безопасности и стандартам на железнодорожном транспорте (Rail Safety and Standards Board — RSSB). Эта независимая некоммерческая организация была учреждена в 2003 году представителями железнодорожной отрасли, включая сеть железных дорог, компании — операторов поездов и операторов подвижного состава. В соответствии с лицензионными требованиями большинство операторов железнодорожных перевозок обязаны вступить в RSSB и соблюдать установленные обязательства, закрепленные в их лицензиях и нормативных документах [27].

Особое значение в обеспечении транспортной безопасности принадлежит Британской транспортной полиции (British Transport Police, далее — БТП), которая представляет собой одну из форм Специальных полицейских сил Великобритании (Special Police Forces). Структура специальных полицейских формирований охватывает также:

олицию объектов ядерной энергетики (Civil Nuclear Constabulary), действующую на 16 ключевых ядерных объектах страны;

олицию Министерства обороны (The Ministry of Defence Police), ответственную за защиту военных объектов и соответствующей инфраструктуры;

оролевскую военную полицию (Royal Military Police), осуществляющую контроль за соблюдением правопорядка среди военнослужащих, расследование воинских преступлений, а также поддержание дисциплины в военных частях;

одную полицию Великобритании (Water Police);

специализированные антитеррористические подразделения, такие как South East Counter Terrorism Unit и другие.

БТП активно взаимодействует с территориальными полицейскими силами, объединёнными в систему «внутренних полицейских сил» (Home Office Police Forces). К числу этих территориальных подразделений относятся, в частности, столичная полиция Скотланд-Ярд, объединённые полицейские отряды, а также полиция графств и городских поселений, таких как Полиция Эйвона и Сомерсета, Полиция Бедфордшира, Полиция Кембриджшира, Полиция Чешира, Полиция лондонского Сити, Полиция Кливленда и другие. Такое взаимодействие обеспечивает эффективное распределение полномочий и координацию усилий между различными правоохранительными структурами в целях комплексного обеспечения безопасности как на объектах железнодорожного транспорта, так и в прилегающих общественных местах.

Кроме сотрудников полиции, в обеспечении правопорядка на объектах железнодорожной инфраструктуры активно участвуют офицеры по поддержке полицейского сообщества (Police Community Support Officers — PCSO). В составе Британской транспортной полиции (БТП) насчитывается 362 офицера обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

Правовой основой деятельности PCSO является Закон о реформе полиции 2002 года [29], в котором были закреплены базовые полномочия данной категории сотрудников. С 2007 года каждому офицеру PCSO предоставлен определённый перечень стандартных полномочий, обязательных для всех представителей этой службы вне зависимости от принадлежности к конкретной полицейской силе. Помимо общих стандартных функций, в рамках дискреционных полномочий, главный констебль или комиссар полиции может наделять офицеров PCSO дополнительными правами, в зависимости от потребностей конкретной полицейской структуры [30].

Необходимо подчеркнуть, что Британская транспортная полиция обладает всеми необходимыми юридическими инструментами для применения мер принуждения в рамках своей компетенции. Основания и процедуры применения подобных мер урегулированы соответствующими национальными нормативными правовыми актами, что обеспечивает их законность и эффективность.

Структура БТП включает в себя три уровня: констебли (рядовые полицейские), специальные констебли (полицейские, наделенные специальными полномочиями), PCSO. При этом общим координирующим органом всех трех уровней является Министерство транспорта Великобритании. Подобная подчиненность демонстрирует связь БТП и государственных структур. Следует подчеркнуть, что в обеспечении безопасности на железных дорогах ключевым элементом является сотрудничество с частным сектором. Такой формат позволяет эффективно распределять обязанности и ресурсы между различными участниками. Так, в рамках взаимодействия государственных органов и частных компаний, БТП заключает договора с операторами-перевозчиками, за счет которых происходит финансирование как непосредственно самой БТП, так и

констеблей и PCSO. Объем данного финансирования прямо пропорционален заключенным договорам: чем больше контрактов с операторами-перевозчиками, тем больше финансирования получает БТП для выполнения своего функционала.

Безопасность на железных дорогах является важным приоритетом для Великобритании и для этих целей использует строгие законодательные меры и современные технологии для предотвращения нарушений. Рассмотрим ключевые аспекты ответственности за правонарушения в этой сфере.

Основные законы, регулирующие безопасность на железных дорогах:

- устанавливает правила эксплуатации инфраструктуры.
- определяют стандарты безопасности.
- ужесточает наказание за проникновение на железнодорожные объекты.
- криминализирует действия, угрожающие безопасности движения (например, блокирование путей).

К правонарушениям относятся следующие виды:

а) несанкционированное проникновение на пути (Trespass) – переход путей в непопозоженном месте, фотосессии на рельсах. За данное правонарушение предусмотрено штраф (до 1 000 евро) либо уголовная ответственность (до 3 месяцев лишения свободы) при повторных нарушениях;

б) вандализм и повреждение инфраструктуры. К данным правонарушениям относятся граффити на вагонах, кража кабелей. Наказание предусматривается в виде штрафа (до 5 000 евро) либо уголовная ответственность (до 2 лет лишения свободы);

в) блокирование путей (Obstruction) – акции протеста, размещение предметов на рельсах. За данное правонарушение предусмотрено штраф и до 6 месяцев лишения свободы либо уголовная ответственность (до 10 лет лишения свободы) при наступлении последствий в виде сбоя в расписании транспортных средств или угрозе жизни;

г) нарушение правил переезда, в частности игнорирование сигналов светофора на железнодорожном переезде. Наказание предусматривается в виде штрафа (до 2 500 евро) и 6 штрафных баллов в водительском удостоверении.

Таким образом, Великобритания сочетает строгие законы, технологический контроль и просветительские программы для защиты железнодорожной инфраструктуры. Наибольший интерес для внедрения в национальное законодательство является опыт по применению в качестве меры воздействия - «водительский дефолт» (термин «дефолт» означает банкротство, несостоятельность, крах, невозможность исполнения обязательства и т.д.).

Суть рассматриваемой меры заключается в разработке и внедрении системы балльной оценки административных правонарушений в сфере дорожного движения. Согласно данной концепции, за каждое правонарушение водителю присваивается определенное количество баллов, причем детализация критериев начисления баллов должна быть закреплена в соответствующих ведомственных нормативных актах. При достижении установленного порогового значения баллов, которое, как правило, формируется в результате

систематического нарушения правил дорожного движения, предлагается принимать решение о лишении права на управления транспортным средством.

Внедрение подобной системы, на наш взгляд, могло бы стать эффективным инструментом противодействия регулярным правонарушениям в транспортной сфере. Балльная система позволила бы не только оперативно фиксировать случаи повторных правонарушений, но и осуществлять превентивное воздействие на поведение водителей, мотивируя их к более ответственному соблюдению требований законодательства.

Особую значимость данная мера приобретает с точки зрения обеспечения системности в оценке правомерности действий водителей. В отличие от существующей практики, где меры административного воздействия часто применяются по каждому факту нарушения изолированно, система баллов позволила бы учитывать весь комплекс поведения субъекта за определённый период времени, что обеспечивало бы более объективное и справедливое применение санкций.

Кроме того, использование балльной шкалы создало бы предпосылки для более гибкой дифференциации административных наказаний, позволяя учитывать, как тяжесть конкретного правонарушения, так и общее количество допущенных нарушений. Это, в свою очередь, способствовало бы индивидуализации подхода к административной ответственности и более точному соразмерному размеру штрафа или иных мер взыскания.

Таким образом, балльная система может рассматриваться как эффективный механизм не только борьбы с систематическими нарушителями, но и повышения общей правовой культуры участников дорожного движения, обеспечивая баланс между профилактикой правонарушений и реализацией принципа справедливости в административной юрисдикции.

Транспортная система США образует особый североамериканский тип. На ее формирование оказали воздействие обширность территории и особенности страны; большой объем выпускаемой продукции, высокий уровень товарности хозяйства; неравномерное размещение производства и населения; высокая транспортная подвижность населения; активность процессов межрайонного и международного разделения труда.

По всем основным количественным показателям, характеризующим размеры транспортной системы, США не имеют равных себе во всем мире. В самом деле, эта страна занимает, можно сказать, внеконкурентное первое место по протяженности железных, автомобильных дорог и трубопроводов, по грузообороту железнодорожного, по грузообороту и пассажирскому обороту автомобильного и воздушного транспорта, по размерам автомобильного парка, по числу и пропускной способности аэропортов. Можно добавить, что сеть путей сообщения США составляет около 1/3 мировой.

Законодательством США транспортным компаниям разрешено создавать свои собственные полицейские структуры, которые правомочны проводить расследования по фактам преступлений, совершенных на вверенных им

территориях, а также осуществлять арест лиц, совершивших противоправное деяние как внутри железнодорожной сети, так и за ее пределами. Основным законодательный акт, регулирующий сферу обеспечения безопасности на транспорте, — федеральный закон «О борьбе с преступностью», датированный 1990-м годом. Одним из разделов (1704) регламентируются полномочия сотрудников железнодорожной полиции, которых нанимают компании-перевозчики. В функции данных сотрудников входит обеспечение соблюдения законности в соответствующей юрисдикции, касательно защиты: - пассажиров, служащих, имущества, принадлежащего перевозчику; - инфраструктуры, материально-технической базы, принадлежащих на правах собственника в лице перевозчика или арендуемые им; - товаров и активов, транспортируемых в пределах и между штатами, а также между другими странами; - критически важных ресурсов и активов для национальной безопасности.

Крупнейшим железнодорожным перевозчиком в США является компания Amtrak, наделенная обширными полномочиями, включая найм сотрудников железнодорожной полиции, т.е. с несет персональную ответственность за безопасность на своих маршрутах с учетом требований местного законодательства. Безопасность на транспорте обеспечивается посредством применения многоуровневого подхода, представляющего собой совместную работу различных подразделений: полиции общественной безопасности, полиции по контролю за дорожным движением, специализированных полицейских сил (железнодорожный морской речной транспорт).

В Германии действует транспортная полиция (Bundespolizei), которая имеет четкую юрисдикцию на железных дорогах, в аэропортах и на внутренних водных путях, которая предполагает специализацию сотрудников по видам транспорта (железнодорожный, авиационный, морской транспорт). Кроме того, там активно используют новые технологий: автоматизированные системы контроля и анализа пассажиропотоков.

Во Франции транспортная полиция (например, SNCF Police Ferroviaire) может на месте оперативно применять меры административного воздействия: штрафы, предписания, задержания на короткий срок. Мобильность административных процедур осуществляется путем упрощения оформления протоколов и решений, которые прямо составляются на месте правонарушения через электронные системы.

В Японии транспортная полиция делает упор на воспитание правосознания граждан, а не только на репрессивные меры. Большое внимание уделяется разъяснительной работе с пассажирами, которая достигается путем постоянной информационной профилактики: стенды, объявления, публичные кампании.

В Китае Поддержание порядка на транспорте и безопасность на транспортных объектах является прерогативой народной полиции КНР. Правоохранительные органы, осуществляющие свою деятельность на транспорте, одновременно подчиняются сразу двум министерствам: -

Министерство общественной безопасности (по вопросам оперативной деятельности); - Министерство транспорта (по организационным вопросам [31].

Характерной особенностью структуры Министерства общественной безопасности КНР является его интеграция различных силовых подразделений, включая народную полицию, сотрудников пограничного контроля, государственной безопасности, исправительно-трудовых учреждений, а также представителей народных судов и народной прокуратуры. Кроме того, в состав Министерства входят войска вооружённой народной полиции [32].

Функции по обеспечению безопасности на транспорте возложены на различные подразделения правоохранительных органов: полицию общественной безопасности, дорожную полицию, железнодорожную полицию, а также речную и морскую полицию. Согласно статье 6 Закона КНР «О народной полиции», одной из задач народной полиции является поддержание общественного порядка и обеспечение безопасности на объектах транспорта [33].

Спецификой деятельности правоохранительных органов КНР в транспортной сфере является их двойное подчинение: по вопросам оперативно-служебной деятельности они подчиняются Министерству общественной безопасности КНР, тогда как в организационно-штатных и административных вопросах — Министерству транспорта КНР, в зависимости от вида транспортной отрасли. Такая система позволяет эффективно координировать усилия правоохранительных органов с владельцами объектов транспортной инфраструктуры, способствуя повышению уровня безопасности.

Иными словами, весь комплекс мероприятий по обеспечению транспортной безопасности организуется под руководством народной полиции КНР. Сотрудники народной полиции осуществляют общее руководство всеми службами обеспечения безопасности на транспорте, включая подразделения железнодорожной охраны и службы безопасности аэропортов.

Дополнительно Министерство транспорта КНР отвечает за организацию материально-технического обеспечения правоохранительных органов, их мобилизационную готовность и кадровое комплектование, что направлено на поддержание высокого уровня безопасности на транспортных объектах.

Железнодорожная народная полиция КНР осуществляет сопровождение товарных составов на протяжении маршрута следования. Благодаря этой системе преступления, связанные с хищением грузов с подвижного состава, в китайской железнодорожной системе являются редкостью, вследствие чего в железнодорожной народной полиции отсутствуют специализированные подразделения по борьбе с преступлениями в отношении грузов.

В оперативной деятельности сотрудники железнодорожной охраны и народной полиции широко применяют специальные технические средства и криминалистическую технику, что позволяет своевременно выявлять и изымать запрещённые к обороту предметы и вещества.

Следует подчеркнуть, что основная задача по досмотру пассажиров и выявлению запрещённых предметов возложена на сотрудников служб охраны,

тогда как представители правоохранительных органов привлекаются к месту происшествия для проведения необходимых процессуальных действий по поступившим сигналам.

На современном этапе развития железнодорожного транспорта в России общественной безопасности на железнодорожном транспорте, представляющий собой комплекс применяемых уполномоченными органами власти административно-правовых средств управленческого воздействия на общественные отношения, складывающиеся при функционировании сил обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте» [34, с. 22].

Для обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта принимают участие государственные и негосударственные организации, к которым относятся:

- линейные подразделения транспортной полиции, входящие в структуру Министерства внутренних дел России и отвечающих за безопасность на транспорте;

- Министерство транспорта (Минтранс), в задачи которого входит осуществление общей политики и регулирования в сфере транспорта;

- «Росжелдор», представляющее собой Федеральное агентство по вопросам железнодорожного транспорта;

- ОАО «РЖД», осуществляющее управление железнодорожной инфраструктурой;

- Министерство по чрезвычайным ситуациям, в компетенцию которого входит реагирование на чрезвычайные ситуации;

- Федеральная служба безопасности, прерогатива - вопросы безопасности и контрразведки;

- ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта», представляющая собой специальную службу охраны, которая обеспечивает безопасность на железных дорогах.

Как мы видим, в обеспечении безопасности задействовано множество организаций, что приводит к конкуренции между ними. На наш взгляд, подобная конкуренция за статус ведущего органа в рассматриваемой сфере, может создавать определенные сложности в координации действий и распределении обязанностей, тогда как эффективное сотрудничество между ними необходимо для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте.

На железнодорожном транспорте в рамках обеспечения общественной безопасности ключевую роль играет полиция, входящая в состав органов внутренних дел на транспорте (ОВДТ). Она уполномочена на выполнение задач, связанных с безопасностью на железных дорогах.

Безопасность на железнодорожном транспорте регулируется определенной системой норм и правил, важной частью которой являются различные нормативные правовые акты, в том числе законодательные акты и акты

государственного управления. Данные нормативные правовые акты представляют собой комплексный механизм, обеспечивающий защиту пассажиров и инфраструктуры от различного рода угроз, и устанавливают правила взаимодействия между различными организациями (железнодорожные компании, правоохранительные органы, службы безопасности), что позволяет оперативно реагировать на угрозы и координировать действия в критических ситуациях. Способность нормативных документов регулировать как внутренние процессы, так и взаимодействие с внешними структурами позволяют создавать безопасную среду для транспортировки пассажиров и грузов. Немаловажное значение имеют нормативные акты МВД, регламентирующие деятельность ОВДТ, определяя их полномочия, обязанности и способы взаимодействия с другими структурами.

Обеспечение безопасности на воздушном транспорте в России обладает рядом специфических особенностей. Это связано с относительной ограниченностью обслуживаемой территории, значительной концентрацией людей и материальных ценностей на ней, интенсивностью миграционных процессов, потенциальной возможностью захвата самолета преступниками и другими факторами.

Обеспечение транспортной безопасности в сфере воздушного транспорта предполагает не только меры по защите непосредственных объектов инфраструктуры — аэропортов, но и самих воздушных транспортных средств. Таким образом, авиационная безопасность представляет собой подмножество общей концепции транспортной безопасности и охватывает все аспекты защиты в сфере воздушного транспорта.

В целом, охрана общественного порядка на объектах водного транспорта, железнодорожного и воздушного транспорта в России возлагается на органы внутренних дел.

Административная ответственность, как отмечается в научной литературе, представляет собой «меры административного (судебного) органа, принятые в отношении административного правонарушения, в процессе реализации которых с правонарушителя истребуется объяснение о совершённом деянии, само деяние подвергается официальной (правовой) оценке и на основе этой оценки к лицу применяется одно из административных наказаний, предусмотренных ст. 3.2 КоАП РФ» [35].

Сотрудники полиции может быть применено: предупреждение (ст. 3.4 КоАП РФ) и административный штраф (ст. 3.5 КоАП РФ).

В соответствии с пунктом 12.9 Типового положения «О линейном отделе» линейный отдел осуществляет: «1) производство по делам об административных правонарушениях, отнесенных к компетенции органов внутренних дел; 2) обеспечивает в пределах компетенции исполнение административных наказаний».

За нарушение правил поведения на железнодорожном транспорте, а также за совершение действий, угрожающих безопасности движения, КоАП РФ

предусмотрена административная ответственность за 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 (ч. 1 ст. 11.1 КоАП РФ); проход по железнодорожным путям в неустановленных местах (ч. 5 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, если эти действия не содержат уголовно наказуемого деяния (ч. 6 ст. 11.1 КоАП РФ); посадка или высадка граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, крышах вагонов или в других не приспособленных для проезда пассажиров местах, а равно самовольная без надобности остановка поезда либо самовольный проезд в грузовом поезде (ч. 1 ст. 11.17 КоАП РФ); (ч. 2 ст. 11.17 КоАП РФ).

Также КоАП РФ предусмотрена ответственность за: действия, угрожающие безопасности полетов (ст. 11.3 КоАП РФ); нарушение правил использования воздушного пространства (ст. 11.4 КоАП РФ); нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов (ст. 11.5 КоАП РФ); нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов (ст. 11.14 КоАП РФ); нарушение правил пожарной безопасности на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте (ст. 11.16 КоАП РФ); нарушение правил провоза ручной клади, багажа и грузобагажа (ст. 11.19 КоАП РФ).

К субъектам, реализующим меры административной ответственности на воздушном транспорте в России, относятся судьи, органы российской транспортной инспекции, органы, осуществляющие государственное регулирование в области авиации [36, с. 35].

В сфере обеспечения авиационной безопасности в Российской Федерации административная ответственность может наступать независимо от наличия имущественного ущерба. При этом она основывается на таких принципах, как законность, отсутствие ответственности без вины, целесообразность применения санкций, неизбежность привлечения к ответственности, а также индивидуализация административных мер. Как подчёркивается в научной литературе, «административная ответственность в России в сфере обеспечения авиационной безопасности может наступать и без причинения имущественного ущерба; она базируется на принципах законности, отсутствия ответственности без вины, целесообразности ответственности, неотвратимости ответственности, индивидуализации мер административной ответственности» [37, с. 22].

В целом, анализ КоАП РФ показывает, что в России за нарушение правил транспортной безопасности в основном предусмотрено наказание, как административный штраф.

Решение задач по обеспечению транспортной безопасности в Республике Узбекистан возложено на Главное управление обеспечения безопасности на транспорте Министерства внутренних дел Узбекистана.

Основными задачами данного подразделения МВД Узбекистана является:

- координация охраны общественного порядка. Орган ответственен за организацию работы по охране общественного порядка, а также проведение деятельности по профилактике правонарушений на транспорте (метрополитен, железнодорожный, воздушный транспорт);

- обеспечение безопасности передвижения пассажиров. Управление ответственно за обеспечение сохранности грузов, перевозящихся на железнодорожном и воздушном транспорте, а также должно выступать в качестве гаранта безопасности пассажиров, передвигающихся данными видами транспорта;

- организация деятельности по выявлению и пресечению террористических угроз, незаконного оборота запрещенных к реализации наркотических средств, оружия, а также иных опасных веществ на транспорте с целью защиты пассажиров и транспортной инфраструктуры;

- использование современных информационно-коммуникационных технологий с целью осуществления общей координации и централизованного управления обеспечением безопасности на транспорте и его объектах, транспортной инфраструктуре, а также прилегающей территории.

Правовой основой обеспечения безопасности на транспорте являются Кодекс об административных правонарушениях Республики Узбекистан (далее - КоАП РУ), а также нормы, содержащиеся в нормативных правовых актах МВД Узбекистана.

Административная ответственность за правонарушения на транспорте предусмотрена статьями 113-152 КоАП РУ (Глава XI. Административная ответственность за правонарушения на транспорте, в области дорожного хозяйства и связи).

Таким образом, административная ответственность за нарушения правил безопасности на железнодорожном транспорте является необходимым элементом обеспечения безопасности. Несмотря на наличие систем административного взыскания в каждой из рассмотренных стран, их эффективность и совершенство могут значительно различаться.

Так, в Казахстане и в ряде зарубежных стран, особенно в Российской Федерации и Республике Узбекистан методы, формы и правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности схожи по своей сущности, но имеют и ряд специфических особенностей. Следует отметить, что в зарубежных странах большое значение в обеспечении общественной безопасности на транспорте имеет внедрение современных технологий, которые полагаем также актуальным и в Казахстане. Кроме того, учитывая стремительное развитие всех видов транспорта и возрастающее взаимодействие между Казахстаном и зарубежными странами актуальный характер приобретает вопрос подготовки

высококвалифицированных кадров для подразделений полиции на транспорте, для обеспечения безопасности на объектах транспорта.

Еще одним положительным моментом зарубежного законодательства является применение различного рода административных взысканий. Так, в некоторых зарубежных странах предусмотрено лишение водительских прав на определенный период и конфискация транспортного средства. В некоторых странах предусмотрено в качестве меры воздействия - «водительский дефолт», которая заключается в том, чтобы каждому правонарушению присвоить определенные баллы, и в случае накопления критической массы баллов, которая, скорее всего, будет иметь место при множественности нарушений, принимать решение о лишении права на управление транспортным средством, в т.ч. на железнодорожном транспорте.

Таким образом, изучение международного опыта в рамках административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте, показало о необходимости внедрения в Казахстане:

- мобильных технологии в административном производстве (электронные протоколы, электронная база правонарушений);
- риск-ориентированную модель контроля пассажирских потоков;
- усилить профилактическую и просветительскую работу с пассажирами.

Особенности производства по делам об административных правонарушениях, осуществляемых полицией на транспорте

2.1 Общая характеристика производства по делам об административных правонарушениях, осуществляемых полицией на транспорте

Одним из основных направлений деятельности полиции на транспорте является осуществление производства по делам об административных правонарушениях. Ежедневно на транспорте к административной ответственности привлекаются более одной тысячи людей. Так, за 2024 год по делам об административных правонарушениях, осуществляемых полицией на транспорте, к административной ответственности привлечены свыше 15 тыс. человек.

Более того, в структуре административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте существуют специальные составы административных правонарушений, которые предусмотрены КоАП РК.

В этой связи, необходимо четкое правовое регулирование, установление конкретных задач и принципов в производстве по делам об административных правонарушениях, осуществляемых полицией на транспорте.

Для лучшего представления производства по делам об административных правонарушениях, осуществляемых полицией на транспорте, следует раскрыть значение понятия «производство по делам об административных правонарушениях».

Для лучшего понимания сути производства по делам об административных правонарушениях, необходимо разобраться непосредственно с самим термином «производство по делам об административных правонарушениях». В настоящий момент в законодательстве данная дефиниция не закреплена, что вызывает различные трактовки данной процессуальной деятельности. В юридической науке также отсутствует единый подход к определению данного термина. Так, с точки зрения Д.Н. Бахрах «Производство по делам об административных правонарушениях трактуется как деятельность, направленная на практическое применение административных наказаний» [38, с. 518]. Однако, данная трактовка упускает ключевые моменты, которые связаны с непосредственным процессом рассмотрения дела, а не только лишь с наказанием.

По мнению И.В. Пановой под производством по делам об административных правонарушениях следует понимать часть административного процесса, имеющий свою специфическую процедуру рассмотрения дела по наложению административного наказания на виновное лицо [39, с. 203]. Действительно, производство по делам об административных правонарушениях представляет собой определенный порядок рассмотрения и разрешения определенных категорий дел.

Е.В. Щепилов предлагает более широкую трактовку дефиниции «производство по делам об административных правонарушениях». В его

понимании данный процесс не ограничивается лишь наказанием правонарушителей, но включает ряд важных аспектов:

1. Комплексное установление обстоятельств дела. Необходимо учитывать все факторы, имеющие отношение к правонарушениям, а не только лишь сам факт нарушения.

2. Беспристрастность. В процессе не должна допускаться предвзятость, он должен протекать объективно и справедливо.

3. Своевременность. Необходимо строго соблюдать временной регламент во избежание волокиты. 4. Выявление первопричин. Должен быть проведен анализ причин, способствующих совершению правонарушения для того, чтобы в последующем не допустить его повторения.

Автором подчеркивается, что процесс по делам об административных правонарушениях должен быть не только карательным, но и превентивным [40,

В.Т. Батычко видит в этом термине административно-процессуальную деятельность, т.е. это процесс, который регулируется специальными правовыми нормами, в рамках которого происходит рассмотрение дела о привлечении правонарушителя к административной ответственности [41, с. 122]. Исходя из данного определения, можно предположить, что производство по делам — это неотъемлемая составная часть более широкого административного процесса.

Обращает на себя внимание точка зрения Н.Н. Цуканова, согласно которой производство по делу об административных правонарушениях включает в себя действия органов, обладающих властными полномочиями, собирающих необходимые материалы, необходимые для реализации административных норм и их дальнейшего рассмотрения [42, с. 123].

Таким образом, в юридической науке имеются разные походы к определению производства по делам об административных правонарушениях. При этом не возникает спора, что производство по делам об административных правонарушениях является особым видом процессуальной деятельности уполномоченных органов (должностных лиц), в рамках которого налагается административное взыскание.

Соглашаясь с мнениями некоторых ученых, следует отметить, что действительно очень затруднительно дать четкое и конкретное определение «производства по делам об административных правонарушениях». На наш взгляд, это связано с наличием множества компонентов и существенных признаков, которые необходимо уместить в одном определении.

Таким образом, проанализировав мнения ученых-правоведов, полагаем, что под «производством по делам об административных правонарушениях» необходимо понимать урегулированную нормами Кодекса об административных правонарушениях, деятельность субъектов, которые осуществляют сбор необходимых материалов для возбуждения, рассмотрения и вынесения мотивированного решения по делу об административных правонарушениях, с

последующим привлечением к ответственности, наложением административного взыскания и его исполнения.

В соответствии с КоАП к задачам производства по делам об административных правонарушениях (ст. 737 КоАП РК) относятся:

- 1) своевременное, всестороннее, полное и объективное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в соответствии с КоАП;
- 2) обеспечение реализации прав и обязанностей участников производства;
- 3) выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений;
- 4) обеспечение исполнения постановления по делу об административном правонарушении, предписания о необходимости уплаты штрафа.

В теории административного права встречаются различные подходы к определению понятия стадии производства по делам об административных правонарушениях. В обобщенном виде стадия рассматривается как определенный комплекс последовательных и взаимосвязанных административно-исполнительских действий, необходимых для принятия юридически значимого решения по делу об административном правонарушении. Наряду с этим, стадия производства трактуется как относительно самостоятельный этап административного процесса, который, помимо выполнения общих задач всего производства, обладает собственными целями, характерной системой документов и иными специфическими признаками. Также стадия определяется как самостоятельная часть административной деятельности, необходимая для достижения итогового результата производства. В другом понимании стадия характеризуется наличием специфических задач, особого круга участников, а также совокупности процессуальных действий, осуществляемых в строго определённой логической последовательности и завершающихся принятием соответствующего юридического акта. Ещё одна трактовка определяет стадию как отдельный элемент производства, в рамках которого устанавливаются самостоятельные принципы процессуального регулирования, закрепляется присущий ей порядок осуществления действий, определяются субъекты, наделённые определёнными правами и обязанностями, а также фиксируются установленные законом сроки выполнения процессуальных процедур, итогом которых становится вынесение итогового процессуального документа или предусмотренные законодательством относительно самостоятельные элементы единого процесса привлечения лица, совершившего административное правонарушение, к административной ответственности» [43].

Нет единого подхода и к признакам, отражающим суть стадии производства. Д.Н. Бахрах выделяет, наиболее характерные, по его мнению, признаки: каждая стадия обладает своими уникальными целями и задачами; на каждой стадии в качестве участников могут быть разные лица с разными правами и обязанностями, исходя из конкретной стадии; стадия не статична, она характеризуется динамичностью в процессе ее производства, т.е. может

меняться, исходя из обстоятельств дела и действий участников; каждая стадия предполагает выполнение определенных специфических действий, имеющих свои юридические последствия; на каждой стадии рассматриваются разные факты юридического характера, имеющие значение для дела; результаты, полученные в ходе рассмотрения каждой стадии, имеют свои специфические особенности, которые должны быть оформлены должным образом в процессуальных документах [38, с.518]. Таким образом, Д.Н. Бахрах делает акцент на признаки, определяющие стадию.

В отличие от него, Н.М. Конин предлагает более структурированный подход с выделением трех ключевых элементов каждой стадии:

1. Основание и условия выполнения. Подразумевается наличие правовых и фактических условий, необходимых для выполнения для начала и завершения стадии.

2. Субъекты и участники. На каждой стадии имеются участники, выполняющие свойственные им роли или полномочия.

3. Конкретное содержание, как указатель, что именно должно быть выполненной на стадии. Представляет собой описание действий, необходимых для выполнения на конкретной стадии, а также решений, которые должны быть приняты [44, с. 307-308].

Н.Г. Салищевой и А.Ю. Якимовым выделены характерные признаки стадий производства:

- наличие уникальных задач: каждая стадия административного производства имеет своих специфические задачи, требующие решения;

- специфический круг участников: каждая стадия требует участия определенных лиц, имеющих разные роли и полномочия, выполняющих свою собственную функцию в процессе;

- совокупность определенных процессуальных действий: на каждой стадии должны быть выполнены свойственные ей действия для обеспечения законности и эффективности (допрос, сбор доказательной базы, подготовка документов и пр.);

- наличие определенной логической последовательности: каждая стадия должна выполняться в строго определенном порядке, не допускается выполнений действий в произвольном порядке, поскольку подобные действия нарушают законность процесса;

- принятие решения: каждая стадия характеризуется принятием соответствующего обоснованного решения, имеющего юридическую силу (привлечение к ответственности, о прекращении дела, о направлении дела в суд)

С точки зрения О.М. Соловьевой, стадии обладают следующими признаками:

- наличие порядка осуществления процессуальных действий согласно определенным правилам и процедурам, установленным законом;

- специфический круг участников, наделенных различными правами и обязанностями;

- четкий временной регламент, с определенным сроком, в течение которого должны быть выполнены, свойственные конкретной стадии, действия; - уникальность принципов стадии, определяющие алгоритм действий на каждой конкретной стадии (открытость, справедливость и пр.);

- принятие процессуального документа, предполагающее принятие документа, в котором фиксируются результаты действий, проведенной на конкретной стадии (решение суда, протокол заседания) [22, с. 15].

Рядом авторов (В.Я. Кикотя, П.И. Кононова, И.Ш. Килясханова) указывают, что «относительную самостоятельность; логическую взаимосвязь с этапами и другими стадиями производства; наличие собственных целей и задач, неисполнение которых препятствует реализации следующей стадии и дальнейшему нормальному развитию производства; наличие специфического круга участников; особый процессуальный порядок реализации процессуальных действий, образующих самостоятельную стадию» [45, с. 506].

М.А. Лапина считает, что «одна стадия отличается от другой кругом участников производства, совершением разного вида действий, оформлением специальных процессуальных документов, подводящих итог деятельности на данном этапе» [46].

А.В. Мартынов придерживается аналогичной точки зрения, но несколько расширяет признаки, добавив признак уникальности задач (каждая стадия характеризуется наличием специфических задач, обязательных к выполнению), а также признак взаимосвязи стадий (стадии не могут быть изолированы, они взаимосвязаны и обладают взаимным влиянием друг на друга, что подчеркивает целостность процесса [47].

Признаки стадии по М.К. Керимову выглядят следующим образом: «каждой стадии присущи свои собственные цели и задачи, определяемые в соответствии с законодательством; участниками каждой стадии являются определенные органы и должностные лица, в рамках своих полномочий, осуществляющие производство по делу; процессуальные действия, выполняемые в определенной последовательности, специфичны для каждой стадии; принятие итогового процессуального решения, учитывающее результаты каждой стадии» [48].

Согласно сложившейся общей позиций при производстве по делам об административных правонарушениях имеет место такие стадии, как возбуждение дела, рассмотрение дела, пересмотр дела, исполнение решения по делу.

В научной литературе встречаются также иные мнения. Некоторые ученые склоняются к мнению, что в структуру первой стадии входят возбуждение дел и административное расследование. Другие считают, что она ограничивается лишь административным расследованием. Так, А.П. Шергиным выделяются такие стадии как: первичные процессуальные действия, в рамках которых проводятся

все необходимые действия, нужные для начала производства; рассмотрение дела по существу, когда происходит основное рассмотрение дела и принятия решения по существу; обжалование и пересмотр постановления, где возможен пересмотр ранее принятых решений; осуществление исполнения принятых в ходе производства решений [10, с.44].

По мнению Н.К. Кони́на: «производство по административным правонарушениям состоит из трех обязательных стадий, играющих ключевую роль в процессе обеспечения законности и правопорядка: возбуждение административного дела (административного преследования), рассмотрение и вынесение постановления по делу об административном правонарушении, исполнение постановления о привлечении к административной ответственности, и одна факультативная – пересмотр постановлений о привлечении к административной ответственности» [43, с. 29].

С позиции Ф.П. Васильевой начальной стадией является установление факта административного правонарушения, виновности и личности правонарушителя; составление протокола об административном правонарушении (второстепенная стадия); рассмотрение протокола (дела); вынесение постановления; кассационное производство; исполнение постановления (решения) и пересмотр дела в порядке надзора [49, с. 64].

О.М. Соловьева предлагает выделять такие стадии производства по делам об административных правонарушениях, как «возбуждение дела и административное расследование (если законом предусмотрено), его рассмотрение, обжалование (пересмотр) постановлений по делу и исполнение данных постановлений» [11].

В.В. Дорохин считает, что стадиями производства являются «возбуждение дела об административном правонарушении; рассмотрение дела (подготовка к рассмотрению дела об административном правонарушении, непосредственное рассмотрение дела и вынесение постановления по делу); стадия пересмотра постановления, не вступившего в законную силу» [16, с. 60].

М.К. Керимов отмечает следующие стадии производства по делам об административных правонарушениях: «1) возбуждение дела об административном правонарушении; 2) административное расследование; 3) рассмотрение дела об административном правонарушении; 4) пересмотр постановлений и решения по делу об административном правонарушении; 5) исполнение постановления по делу об административном правонарушении» [48].

Заслуживает внимания мнение группы ученых, не рассматривающих исполнение постановления по делу самостоятельной стадией. С их точки зрения оно представляет собой отдельный вид административно юрисдикционного производства.

Все вышеперечисленные определения имеют право на жизнь, однако, на наш взгляд, некоторые из них имеют ряд существенных недочетов:

Во-первых, определение, данное Д.Н. Бахрах, не в полной мере позволяют отразить специфику и сущность стадии производства ввиду того, что концепция

учебников и учебных пособий не позволяет глубоко исследовать указанный вопрос.

Во-вторых, в определении, предложенном М.К. Керимовым, принимается во внимание только процесс привлечения лица, совершившего административное правонарушение, к административной ответственности, но не учитывается тот факт, что в целом производство по делам об административных правонарушениях направлено также на защиту прав и законных интересов лица, привлекаемого к административной ответственности, а его механизмы, в том числе и стадии производства, выступают гарантией для недопущения незаконного и неправомерного привлечения лица к административной ответственности.

В-третьих, определения Н.Г. Салищевой, А.Ю. Якимова, О.М. Соловьевой сформулированы на основе перечисления признаков стадий производства, что представляется не совсем верным, так как, учитывая существующее многообразие подходов к признакам стадии производства, не позволит сформировать точного представления о понятии стадии производства.

В-четвертых, выделение О.М. Соловьевой в качестве признака стадии – наличие собственных принципов каждой стадии, вызывает сомнение и требует дополнительной аргументации. На наш взгляд, стадии в своей совокупности представляют единую систему производства по делам об административных правонарушениях. Единство системы формируется, в том числе, на основании общих руководящих начал, которыми относительно производства по делам об административных правонарушениях выступают его принципы. Если каждая стадия производства по делам об административных правонарушениях будет базироваться на множестве собственных принципов, то общие цели и задачи производства по делам об административных правонарушениях могут быть реализованы менее эффективно либо вообще не достигнуты.

В-пятых, вызывает некоторые сомнения признак самостоятельности стадии производства по делам об административных правонарушениях предлагаемое вышеуказанными учеными. Так, по нашему мнению, стадия, представляя собой, элемент производства по делам об административных правонарушениях, складывается из совокупности процессуальных действий, совершение которых должно быть достаточным для достижения ее целей и реализации задач. Соответственно, можно констатировать, что каждая стадия обладает признаком самостоятельности.

Однако указанная самостоятельность является относительной в связи с тем, что стадии в целом составляют систему – совокупность взаимосвязанных между собой элементов, образующих единство (производство по делам об административных правонарушениях), они логически вытекают одна из другой, и, следовательно, автономно друг от друга существовать не могут, так как это будет препятствовать реализации общих задач производства по делам об административных правонарушениях.

Таким образом, производство по делам об административных

правонарушениях, осуществляемое полицией на транспорте, представляет собой совокупность процессуальных действий, предусмотренных КоАП РК. Эти действия направлены на выявление, фиксацию, расследование, рассмотрение и разрешение дел об административных правонарушениях, совершенных на объектах транспортной инфраструктуры — железнодорожной, воздушной, водной и автомобильной — а также в процессе эксплуатации транспортных средств.

Производство по делам об административных правонарушениях в транспортной сфере следует рассматривать как особую форму юрисдикционной деятельности полиции, основной целью которой является поддержание общественного порядка и обеспечение безопасности на объектах транспорта. Его специфика обусловлена сложными условиями работы, необходимостью быстрой реакции и взаимодействия с транспортной инфраструктурой.

При этом эффективное осуществление административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте напрямую зависит от четкого и системного законодательного регулирования ее компетенции. Однако, на наш взгляд, действующее правовое регулирование в Казахстане в этой сфере сталкивается с рядом проблем, которые затрудняют полноценную реализацию задач по обеспечению правопорядка на объектах транспортной инфраструктуры.

Первое, неопределенность разграничения полномочий между транспортной полицией и другими службами полиции.

Второе, ограниченность перечня административных правонарушений, находящихся в ведении транспортной полиции.

Третье, отсутствие новых технологий в практической деятельности транспортной полиции.

Полагаем, положительное решение поставленных проблемных вопросов, позволит эффективно применять административно-юрисдикционную деятельность транспортной полиции в рамках обеспечения общественного порядка и безопасности.

2.2 Возбуждение и рассмотрение дел об административных правонарушениях, осуществляемых полицией на транспорте

Рассмотрение дел об административном правонарушении представляет собой одну из главных задач производства по делам об административных правонарушениях, а также влияет на дальнейший ход событий развития производства по делам об административных правонарушениях.

Стадия возбуждения производства об административном правонарушении дела является первой, осуществляемой сотрудниками полиции на транспорте и, связана с началом необходимых действий, которые нацелены на сбор доказательств, подтверждающих фактов административного правонарушения лица либо наоборот, опровергающих.

Как отмечает А.М. Бекмагамбетов «без надлежащего возбуждения дела невозможно его дальнейшее движение и последующее объективное рассмотрение. На этой начальной стадии формируется основная доказательственная и фактическая база дела, от качества которой зависит справедливость рассмотрения и даже эффективность исполнения постановления по делу» [50, с. 72].

Таким образом, возбуждение производства по делу об административном правонарушении является первой стадией, с которой начинается производство по делу, а также без нее невозможно дальнейшее движение дела и осуществление каких-либо процессуальных действий. Данная стадия также важна, потому что на ней формируется в большей части доказательственная и фактическая база по делу об административном правонарушении. Поэтому субъект административной юрисдикции должен качественно осуществлять свою деятельность, так как от этой стадии зависит рассмотрение дела и в некоторых случаях исполнение постановлений по делам об административных правонарушениях.

В соответствии с п. 3 ч. 2 ст. 685 КоАП РК полиция на транспорте имеет право осуществлять производство по делам об административных правонарушениях, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, предусмотренные:

- частями 1, 2, 4 и 5 статьи 559 КоАП РК (Нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте);
- статьи 560 КоАП РК (Нарушение правил использования средств железнодорожного транспорта);
- статьи 562 КоАП РК (Повреждение транспортных средств общего пользования и их внутреннего оборудования);
- частью 4 статьи 564 КоАП РК (Нарушение правил безопасности полетов);
- статьи 566 КоАП РК (Нарушение правил поведения на воздушном судне);
- статьи 625 КоАП РК (Нарушение правил обеспечения сохранности грузов на железнодорожном транспорте);
- частью 1 статьи 630 КоАП РК (Повреждение дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений).

Анализ норм вышеуказанных статей, регламентирующих производство по делам об административных правонарушениях, показывает, что возбуждение дела не сводится лишь к решению сотрудника полиции на транспорте о начале производства. Основанием для возбуждения дела об административном правонарушении в соответствии со ст. 802 КоАП РК является наличие достаточных данных, указывающих на признаки административного правонарушения при отсутствии обстоятельств, исключающих производство по делу, предусмотренных статьей 741 КоАП РК.

Следует отметить, что законодатель в ст. 802 КоАП РК использует словосочетание «обнаружение административного правонарушения». Исходя из этого, действия сотрудника полиции на транспорте на стадии возбуждения дела

об административном правонарушении можно охарактеризовать, как выявление административного правонарушения.

И, как справедливо отмечает А.О. Дрозд, поводом к возбуждению дела об административном правонарушении, являются «данные, указывающие на наличие события административного правонарушения и позволяющие должностному лицу, уполномоченному составлять протоколы об административных правонарушениях, выявить административное правонарушение» [51, с. 7].

Согласно ст. 802 КоАП РК поводами к возбуждению дела об административном правонарушении являются:

1) непосредственное обнаружение уполномоченным должностным лицом факта совершения административного правонарушения с учетом положений частей третьей и пятой статьи 802 КоАП РК;

2) материалы, поступившие из правоохранительных органов, а также других государственных органов, органов местного самоуправления;

3) сообщения или заявления физических и юридических лиц, а также сообщения в масс-медиа;

4) показания сертифицированных специальных контрольно-измерительных технических средств и приборов наблюдения, работающих в автоматическом режиме и фиксирующих совершение административного правонарушения на транспорте и в дорожном хозяйстве посредством фото-, видеосъемки дорожной ситуации, определения скорости и направления движения транспортного средства, его весовых и (или) габаритных параметров, осевых нагрузок, действий других участников дорожного движения;

5) показания контрольно-измерительной аппаратуры и (или) средств радиотехнического контроля.

Перечисленные поводы являются основаниям и по делам об административных правонарушениях, осуществляемых полицией на транспорте.

Рассмотрим подробнее каждый из вышеперечисленных поводов.

Первый повод отличается от других тем, что вопрос о возбуждении дела об административном правонарушении на транспорте решается по инициативе сотрудника департамента полиции на транспорте. При этом непосредственное обнаружение сотрудником полиции на транспорте административного правонарушения не является препятствием для дальнейшего разрешения им конкретного дела по существу.

Вторым поводом к возбуждению дела об административном правонарушении, осуществляемой полицией на транспорте являются материалы, поступившие из правоохранительных органов, а также других государственных органов, органов местного самоуправления. В данном поводе речь идет о тех материалах, которые содержат в себе информацию о событии административного правонарушения, – ориентировки, сообщения и др.

Третьим поводом к возбуждению дела об административном правонарушении, осуществляемой полицией на транспорте являются сообщения

и заявления физических и юридических лиц, а также сообщения в средствах массовой информации, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения. Следует также отметить, что анонимные сообщения об административных правонарушениях не могут быть поводами к возбуждению дела об административном правонарушении. Публикация в средствах массовой информации сообщений, статей, репортажей является основанием для проведения проверки этой информации и поводом к возбуждению административного дела, осуществляемой полицией на транспорте если, опубликованное сообщение подтвердится.

Четвертым поводом является показания сертифицированных специальных контрольно-измерительных технических средств и приборов наблюдения, работающих в автоматическом режиме и фиксирующих совершение административного правонарушения на транспорте и в дорожном хозяйстве посредством фото-, видеосъемки дорожной ситуации, определения скорости и направления движения транспортного средства, его весовых и (или) габаритных параметров, осевых нагрузок, действий других участников движения.

На сегодня информация, полученная с помощью технических средств наблюдения, является наиболее ценной, поскольку способствует эффективному раскрытию дел. К примеру, в июле 2023 года в Карагандинской области двое несовершеннолетних (16 и 17 лет) в целях «развлечения» разместили крупные камни и металлолом на железнодорожных путях участка Караганда-Астана. Через 20 минут грузовой поезд, следовавший в сторону г. Астана, совершил экстренное торможение, чтобы избежать столкновения с препятствием. В результате инцидента возник риск схода вагонов с рельсов, перекрыто движение на участке на 1,5 часа, нанесен в следствие повреждения тормозной системы локомотива ущерб инфраструктуре АО «Қазақстан темір жолы».

Сотрудники транспортной полиции специальных средств и приборов наблюдения, работающих в автоматическом режиме, задержали нарушителей. Их действия были зафиксированы камерой видеонаблюдения, установленной на ближайшей станции. Действия подростков были квалифицированы по ч. 1 ст. 599 КоАП РК как размещение посторонних предметов на железнодорожных путях, создающее угрозу безопасности движения.

Пятый повод к возбуждению дела об административном правонарушении, осуществляемой полицией на транспорте, связан с использованием показаний контрольно-измерительной аппаратуры и (или) средств радиотехнического контроля. Этот повод основан на результатах измерений, полученных с помощью специализированных устройств, которые могут фиксировать нарушения, например, связанные с дорожным движением. Например, в случае нарушения правил, касающихся движения грузового транспорта по специальным маршрутам, система «Платон» может зафиксировать данные о проезде груза по запрещенным участкам дороги. Показания системы будут достаточным основанием для возбуждения дел об административных правонарушениях.

Оценивая основание административной ответственности в исследуемой сфере, следует признать, что административные правонарушения на транспорте, являются наиболее обширным сегментом правовой ответственности за нарушения, совершаемые по поводу эксплуатации транспортных средств. При этом многие составы административных правонарушений сконструированы по типу бланкетных правовых норм. Исследователи совершенно справедливо оценивают бланкетные нормы как средство своеобразной «законодательной экономии», когда фактически предотвращается необоснованное загромождение подлежащих применению нормативных правовых актов.

Вместе с тем, именно бланкетный характер норм нередко приводит к возникновению коллизий или даже правового вакуума, что неизбежно затрудняет правоприменение. Учитывая специфику административной ответственности, которая тяготеет к максимальной конкретизации и детализации признаков, нередко дефекты в трактовке понятия могут привести к неправильной реализации соответствующей нормы.

В результате возбуждения дела об административном правонарушении согласно ч. 4 ст. 802 КоАП РК составляется: протокол о применении мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении, предусмотренном ст. 785 КоАП РК; протокол об административном правонарушении.

Меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении согласно п. 1 Нормативного постановления Верховного Суда Республики Казахстан от 9 апреля 2012 года № 1 «О применении мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях» «представляют собой специфические средства административно-правового принуждения. Они применяются уполномоченными должностными лицами в пределах своих полномочий в целях пресечения административного правонарушения, установления личности подозреваемого в его совершении, составления протокола об административном правонарушении, когда невозможно его составление на месте совершения административного правонарушения предотвращения непосредственной угрозы жизни или здоровью людей, угрозы аварии или техногенных катастроф, и в случаях, когда непринятие таких мер воспрепятствует своевременному, всестороннему, полному и объективному выяснению обстоятельств дела, разрешению его в соответствии с законом, обеспечению исполнения вынесенного постановления»

Меры обеспечения могут применяться в связи с совершением административного правонарушения до возбуждения дела об административном правонарушении (кроме личного досмотра, досмотра вещей, находящихся при физическом лице), в период производства по делу и на стадии исполнения постановления по делу об административном правонарушении.

Согласно ст. 785 КоАП РК к мерам обеспечения производства по делу об административном правонарушении, производство по которым осуществляется полицией на транспорте относятся:

- 1) доставление к месту составления протокола об административном правонарушении;
- 2) административное задержание физического лица;
- 3) привод;
- 4) личный досмотр и досмотр вещей, находящихся при физическом лице;
- 5) досмотр транспортных средств, маломерных судов;
- 6) изъятие документов, вещей и товаров;
- 7) отстранение от управления транспортным средством или маломерным судном и освидетельствование его на состояние алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения;
- 8) задержание, доставление и запрещение эксплуатации транспортного средства или маломерного судна;
- 9) осмотр;
- 10) медицинское освидетельствование физического лица на состояние алкогольного, наркотического или токсикоманического опьянения;
- 11) приостановление либо запрещение деятельности или отдельных ее видов в порядке статьи 48 КоАП РК.

Так, в целях предотвращения дальнейших нарушений и обеспечения безопасности в октябре 2023 года в аэропорту г. Алматы был снят с рейса пассажир, поскольку после объявления бортпроводников о запрете использования электронных устройств во время взлета отказался выключать мобильный телефон. При повторном требовании экипажа пассажир начал агрессивнo себя вести, пытался открыть сумку, утверждая, что «ничего не случится». Бортпроводники вызвали сотрудников авиационной безопасности, которые сняли с рейса пассажира и передали его сотрудникам транспортной полиции. Действия пассажира были квалифицированы по ч. 1 ст. 606 КоАП РК и по решению суда был наложен штраф в размере 20 МРП.

Другим примером обеспечения производства по делу об административном правонарушении может служить отстранение от управления транспортным средством и изъятие документов (путевой лист, разрешение на перевозку спецтехники, техпаспорт автомобиля), экспертиза) направлены на сбор неопровержимых доказательств. Обстоятельства дела следующие. В марте 2023 года в Акмолинской области водитель грузового автомобиля, принадлежащего ООО «СтройТех», перевозил спецтехнику (экскаватор) с нарушением правил погрузки. Из-за превышения допустимой высоты ковш экскаватора зацепил металлическую балку железнодорожного переезда на участке Кокшетау-Атбасар, что привело к деформации конструкции переезда, повреждению сигнального оборудования и временному закрытию переезда для движения поездов и автотранспорта. Нарушение зафиксировали камеры видеонаблюдения и сотрудники полиции на транспорте, прибывшие по вызову

дежурного по станции. Сотрудники полиции на транспорте запретили движение грузовика до устранения нарушений и изъяли документы.

Следует отметить, что на основании ч. 3 ст. 36 КоАП РК, правом на задержание лица, совершившего посягательство, наряду со специально уполномоченными на то лицами, обладают также потерпевшие и другие физические лица. Но так как задержанию в сфере дорожного движения почти всегда предшествует доставление, значит и правом доставления, могут пользоваться все законопослушные граждане Казахстана, что соответствует принципу «нулевой терпимости» к административным правонарушениям, реализация которого была официально провозглашена в 2012 году.

Для активного участия граждан в реагировании на факты административных правонарушений сформирована достаточная нормативная база. Так, согласно ст. 7 Закона Республики Казахстан «Об участии граждан в обеспечении общественного порядка» от 9 июля 2004 года [53], граждане, участвующие в обеспечении общественного порядка, наделены правом применять меры принуждения. Пункт 3 этой статьи также определяет, что граждане имеют право «применять в целях пресечения правонарушений и задержания правонарушителей физическую силу и другие средства, если иными способами достичь указанных целей не представляется возможным. При этом не должно быть допущено превышение необходимых для этого мер». Доставление физического лица и транспортного средства к месту составления протокола об административном правонарушении, предусмотренном главой 30 КоАП РК, не имеет такого распространения, как в ряде иных составов административных правонарушений, поскольку данные деликты в подавляющем большинстве случаев являются очевидными.

В правоприменительной деятельности ОВД нередки случаи, когда применение доставления не соответствует целям, перечисленным в ч. 1 ст. 785 КоАП РК и противоречит абзацу 3 п. 1 Нормативного постановления Верховного суда РК от 9 апреля 2012 года № 1, в соответствии с которым «применение мер обеспечения должно быть правомерным, отвечать критериям разумности, необходимости и достаточности» [52]. Вместе с тем, имеют место ситуации, когда суды и должностные лица, уполномоченные рассматривать дела об административных правонарушениях, игнорируют эти понятия, достаточно произвольно применяя данную меру обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

Досмотр транспортного средства как мера обеспечения представляет собой обследование транспортного средства, маломерного судна, проводимое без нарушения их конструктивной целостности, осуществляется в целях обнаружения и изъятия орудий совершения правонарушения либо предметов административного правонарушения. Учитывая ощутимую степень вмешательства, равно как потенциальные возможности фальсификаций, досмотр транспортного средства производится уполномоченными на то должностными лицами, перечисленными в ст. 787 КоАП РК, с обязательным участием двух

понятым. В тех ситуациях, когда привлечение понятых по тем или иным обстоятельствам является невозможным, допускается проведение досмотра без участия понятых, но с применением при этом технических средств фиксации его хода и результатов (ч. 2 ст. 792 КоАП РК). Также досмотр при наличии безотлагательных обстоятельств может быть произведен и без присутствия лица, во владении которого оно находится, либо его представителя или лица, управляющего транспортным средством на законном основании, при условии фиксации его проведения с помощью технических средств.

В соответствии с ч. 3 ст. 792 КоАП РК основаниями для производства досмотра транспортных средств являются:

1) наличие достаточных оснований считать, что в транспортном средстве имеются орудия совершения либо предметы административного правонарушения;

2) управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения, если водитель оказывает неповиновение законным требованиям уполномоченных должностных лиц;

3) проведение уполномоченными должностными лицами мероприятий по задержанию разыскиваемых транспортных средств;

4) если имеются достаточные основания считать, что перевозимый на транспортном средстве груз не соответствует представленным документам;

5) необходимость проведения сверки узлов и агрегатов транспортного средства с данными согласно представленным документам;

6) выявление неисправностей транспортного средства, при наличии которых эксплуатация запрещена;

7) задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации.

Изъятие документов и вещей в качестве меры обеспечения представляет собой принудительное лишение физического или юридического лица возможности пользоваться и распоряжаться теми или иными документами или вещами. Особенность данной меры обеспечения заключается в том, что она применяется в отношении административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения только в том объеме, который соответствует характеру данных правонарушений. Она, как правило, используется в совокупности с другими мерами обеспечения в силу возникновения конкретных обстоятельств, требующих ее применения.

Например, при задержании правонарушителя производится его водворение в специальное помещение, где, согласно Правилам внутреннего распорядка, утвержденным приказом МВД РК от 24 июля 2018 года № 531 [54], запрещено хранить вещи и документы, находящиеся при физическом лице. В данной ситуации необходимость изъятия документов и вещей возникает параллельно с реализацией другой меры обеспечения - задержания. В целом, сочетание более одной меры обеспечения не является редкостью в правоприменительной

практике, что обусловлено непосредственно законодательным определением порядка их применения.

Наиболее существенным аспектом в контексте данной меры для лица, совершившего правонарушение в транспортной сфере, является изъятие водительского удостоверения. Как совершенно справедливо указывают по данному поводу исследователи, наличие водительского удостоверения, как минимум, свидетельствует о специфике субъекта правонарушения.

Фактически данная мера обеспечения относится к частной разновидности изъятия вещей и документов, хотя и трактуется в рамках другой самостоятельной меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

Протокол об административном правонарушении является источником доказательств, в котором фиксируются событие и обстоятельства совершения административного правонарушения. Кроме того, протокол зачастую является основным, а возможно и единственным доказательством по делу об административном правонарушении.

В ч. 1 ст. 803 КоАП РК закреплено, что протоколы об административных правонарушениях составляются в письменной форме уполномоченным на то должностным лицом, за исключением случаев, предусмотренных статьей электронная форма протокола об административном правонарушении с использованием Единого реестра административных производств.

Сотрудник полиции на транспорте в своей практической деятельности к составлению протокола зачастую относятся без должного внимания, что, несомненно, снижает эффективность применения административной практики.

Изучение протоколов об административных правонарушениях, составленных сотрудниками полиции на транспорте, позволило нам выявить существенные недостатки по их оформлению.

К ним относятся, прежде всего, следующие:

- в протоколах не всегда фиксируются объяснения правонарушителей;
- не указываются документы и вещественные доказательства, исследованные при рассмотрении дела;
- отсутствует специальное звание лица, составившего протокол; нет наименования органа внутренних дел;
- не указано точное место совершения правонарушения;
- отсутствует характеристика конкретного административного правонарушения;
- не указан нормативно-правовой акт, на который ссылались при квалификации административного правонарушения;
- не приведены данные документов, удостоверяющих личность правонарушителя;
- сведения о совершенных административных правонарушениях в течение года по информационным банкам данных органов внутренних дел;

перечень документов, прилагаемых к протоколу, например, рапорт сотрудника полиции, заявление

Сложной или особой называется форма, которая включает в себя этап рассмотрения дел об административных правонарушениях, осуществляемых полицией на транспорте. Понятие рассмотрения дел не дано КоАП РК несмотря на то, что есть статьи, регулирующие порядок его проведения.

Как уже отмечалось задачами производства по делам об административных правонарушениях, являются не только своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, но и его полное и всестороннее рассмотрение. Эти задачи реализует и административное рассмотрение дел об административном правонарушении. И если хорошо рассмотреть дело, то решение по делу об административном правонарушении будет правильным и справедливым, а назначенная мера взыскания правонарушителю соразмерно степени совершенного им противоправного деяния.

Вынесение справедливого решения по делу об административных правонарушениях, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры возможно только через полное установление всех обстоятельств административного дела, проведение объективного и всестороннего административного рассмотрения и использование полицией на транспорте всех имеющихся у него средств для проведения качественного рассмотрения.

Характерными особенностями рассмотрения дел об административных правонарушениях, производство по которым вправе осуществлять полиция на транспорте является:

подготовка дела к рассмотрению и слушанию;

анализ собранных материалов, обстоятельств дела;

- вынесение предписания о необходимости уплаты штрафа;

принятие постановления;

объявления постановления.

При рассмотрении дел следует учитывать, как общие положения КоАП РК, регулирующие порядок рассмотрения, так и ряд особенностей, присущих производству по делам об административных правонарушениях, производство по которым вправе осуществлять полиция на транспорте, например, особенности, которые связаны с вещественными доказательствами.

Также следует иметь ввиду, что процесс доказывания по делам о правонарушениях, совершенных на транспорте, усложняется трудностями, возникающими в процессе осмотра места происшествия. Во многих случаях место происшествия отличается большой протяженностью, удаленностью, сложностью рельефа, а подчас быстро меняющаяся обстановка, связанная с мероприятиями по восстановлению движения либо ликвидации последствий катастрофы, требует от сотрудников полиции на транспорте оперативности и быстрой организации своей деятельности.

Предмет доказывания по делам по делам об административных правонарушениях, совершаемых на объектах транспорта и транспортной

инфраструктуры, имеет свои отличительные особенности, которые вытекают из сложной структуры самого события, состоящего как двух частей: нарушения правила (например, правила об остановке поезда перед запрещающим сигналом светофора) и собственно катастрофы (например, столкновения поездов). Обе эти части должны быть хорошо и тщательно исследованы, и доказаны, равно как установлена причинная связь между первым (нарушение правила) и вторым (крушение).

Несмотря на подробное нормативное регулирование, на практике выявляется ряд существенных проблем при возбуждении и рассмотрении административных дел в сфере транспорта. К основным проблемам можно отнести следующие:

1. Недостатки при составлении протоколов об административных правонарушениях. Протокол является одним из главных процессуальных документов и важнейшим источником доказательств, фиксирующим событие и обстоятельства правонарушения.

Однако на практике нередки случаи формального и небрежного отношения сотрудников транспортной полиции к составлению протокола. Исследование реальных протоколов выявляет типичные ошибки и упущения: не фиксируются объяснения правонарушителя; не перечисляются собранные при рассмотрении вещественные доказательства и документы; отсутствуют указание специального звания составившего протокол и наименование органа внутренних дел; иногда не указан точный место и время совершения правонарушения; не дается четкая квалификация деяния и ссылка на нарушенную норму (например, норма КоАП РК); не приводятся данные документа, удостоверяющего личность нарушителя; не отражены сведения о предыдущих правонарушениях лица за год и др.

Подобные недостатки протокола означают неполное соблюдение требований процессуального закона. Так, согласно ст. 803 КоАП РК, в протоколе должны содержаться все существенные данные о правонарушении и лице, его совершившем, а также отметки о разъяснении лицу его прав.

Тем не менее, как отмечает С. Абдухалыков, зачастую протоколы заполняются шаблонно, без необходимых деталей. В результате впоследствии дела возвращаются судьями для устранения недостатков либо постановления по ним отменяются. Неполно или неверно оформленный протокол подрывает эффективность всего производства, так как именно на его основании выносится постановление [55].

2. Несоблюдение процессуальных сроков. Закон устанавливает строгие сроки на основных этапах производства. В частности, дело об административном правонарушении должно быть рассмотрено уполномоченным органом, как правило, в течение 15 суток со дня поступления материалов (ст. 817 КоАП РК).

Кроме того, существуют сроки давности привлечения к ответственности: лицо не может быть привлечено по истечении двух месяцев со дня совершения правонарушения (если не начато производство) либо более длительных специальных сроков для отдельных категорий дел.

На практике нередко происходит затягивание рассмотрения дел: протокол может несвоевременно направляться по подведомственности, разбирательство откладывается, дополнительные проверки длятся дольше положенного. В результате может истечь двухмесячный срок давности, после чего привлечение нарушителя к ответственности становится невозможным. Вместе с тем, несоблюдение сроков рассмотрения противоречит задачам оперативности и неотвратимости наказания, закрепленным в административном процессе, и ведет к уходу виновных от ответственности.

Например, в 2019 году выяснилось, что из десятков тысяч нарушений правил дорожного движения, совершенных водителями с иностранными номерами, взыскано лишь около 6,5% штрафов, поскольку большинство постановлений не успевали вынести и исполнить до истечения срока давности.

3. Формализм при рассмотрении дел. Еще одной проблемой является поверхностный, формальный подход при рассмотрении дел как должностными лицами органов внутренних дел, так и судами. В ряде случаев решение по делу выносится без всестороннего анализа всех обстоятельств и доказательств, фактически ограничиваясь содержанием протокола. Такой подход противоречит принципу полного, объективного и всестороннего выяснения обстоятельств дела. Зачастую лицо, рассматривающее дело (начальник подразделения полиции либо судья), не приглашает свидетелей, не исследует вещественные доказательства надлежащим образом, ограничиваясь чтением материалов. Формализм может проявляться и в том, что при наличии процессуальных нарушений (например, ошибок в протоколе, отсутствии подписи правонарушителя) дело все равно доводят до постановления, рассчитывая на то, что лицо не будет обжаловать.

По мнению А.М. Бекмагамбетова, подобный формализм порожден в том числе перегруженностью уполномоченных органов и недостаточным контролем качества рассмотрения дел. В результате страдает справедливость: неправильно оформленные или не полностью доказанные дела тем не менее заканчиваются штрафами, либо наоборот – дела разваливаются при обжаловании из-за допущенных на стадии рассмотрения упущений [50, с. 73]

Трудности сбора доказательств в транспортной сфере. Административные правонарушения на транспорте часто отличаются особыми условиями, усложняющими сбор доказательств. Место происшествия может иметь большую протяженность (например, участок железной дороги), быть труднодоступным или быстро изменяться в результате ликвидации последствий аварии. Сотрудникам полиции на транспорте зачастую приходится работать в условиях дефицита времени – например, необходимо оперативно восстановить движение поездов или рейсов, что оставляет мало возможностей для тщательного осмотра.

Кроме того, многие нарушения происходят в пути (на борту поезда, самолета), и к моменту прибытия полиции обстановка уже изменена. В таких случаях фиксировать доказательства приходится с помощью технических средств (видеокамер, средств радиосвязи, приборов контроля), которые могут быть не всегда доступны или исправны.

Как отмечают исследователи, предмет доказывания по делам о нарушениях на транспорте имеет сложную структуру – нередко нужно установить, как сам факт нарушения правил, так и наступление последствий (например, аварии) и причинную связь между ними. Если упустить эти нюансы, дело будет рассмотрено неполно. На практике нередки ситуации, когда из-за недостатка доказательств дела о происшествиях на транспорте прекращаются за недоказанностью, либо виновные лица уходят от ответственности. Особенно проблематично устанавливать нарушения, совершенные в движении: например, бросание предметов на пути, повреждение инфраструктуры «по ходу» движения транспорта – требуются либо специальные оперативные меры, либо помощь очевидцев.

Таким образом, процесс доказывания здесь объективно сложнее, что требует от транспортной полиции более высокой квалификации и технического оснащения.

4. Неэффективность мер обеспечения и исполнения постановлений. Меры обеспечения производства (доставление нарушителя, административное задержание, отстранение от управления транспортным средством, изъятие документов, арест транспортного средства и др.) призваны пресечь правонарушение и обеспечить успешное рассмотрение дела. Тем не менее, на практике их применение не всегда соответствует критериям законности и необходимости.

Так, имеют место случаи, когда нарушителей задерживают или доставляют без достаточных оснований, формально ссылаясь на нормы КоАП, что фактически нарушает их права. Суды иногда закрывают на это глаза, узаконивая необоснованное применение мер принуждения.

С другой стороны, действительно необходимые меры обеспечения могут применяться несвоевременно или неполно: например, несвоевременное изъятие видеозаписей с камер приводит к утрате доказательств, непринятие мер по задержанию транспортного средства позволяет нарушителю скрыться.

После вынесения постановления по делу проблемой становится исполнение назначенного взыскания (обычно штрафа). Механизмы взыскания штрафов в отношении нарушителей на транспорте не всегда действенны. Если нарушитель – иностранное лицо или не местный житель, бывают трудности с уведомлением и взысканием. Так, до интеграции баз данных полиции и страховых компаний многие водители с иностранными номерами избегали уплаты штрафов, покидая пределы Казахстана (пример упоминался выше, процент неуплаты штрафов был крайне высок). Сейчас ситуация улучшилась благодаря автоматизации (например, предписания высылаются по адресу регистрации транспортного средства, данные о которых получены через страховую компанию), однако проблема полной взыскаемости остается актуальной.

Кроме того, исполнение постановлений осложняется, когда у нарушителя недостаточно имущества для взыскания, либо отсутствует действенный контроль

за добровольной уплатой. В итоге значительная часть административных штрафов в транспортной сфере может оставаться непогашенной, что снижает превентивный эффект наказания.

Таким образом, практика возбуждения и рассмотрения дел, которые ведет полиция на транспорте, сталкивается с целым рядом проблем: от процессуальных нарушений (ошибки в протоколах, срыв сроков) и формализма при вынесении решений до объективных сложностей сбора доказательств и исполнения принятых мер.

Исходя из анализа проблем и с учетом отечественного и зарубежного опыта, можно выдвинуть ряд обоснованных предложений по совершенствованию процесса возбуждения и рассмотрения дел об административных правонарушениях, совершаемых на транспорте.

Необходимо активизировать работу по цифровизации процессов. Необходимо перейти к максимально возможному использованию электронных технологий на всех стадиях.

Рекомендуется полностью внедрить электронный протокол об административном правонарушении с использованием Единого реестра административных производств, поскольку она уже предусмотрена ч.1 ст. 803 КоАП РК. Оформление материалов через планшеты или компьютеры позволит сразу проверять заполнение всех необходимых граф и реквизитов, предупреждая ошибки.

Кроме того, цифровизация облегчит соблюдение сроков – система сможет автоматически напоминать должностным лицам о приближающихся процессуальных датах, формировать повестки и уведомления сторонам.

Также следует развивать системы автоматической фиксации нарушений на транспорте: больше камер на опасных участках дорог и путей, датчиков контроля габаритов, скорости, веса. Автоматизация выявления нарушений разгрузит инспекторов и обеспечит неотвратимость наказания (нарушитель получит постановление по почте или онлайн). Цифровые технологии способны сократить проявления коррупции, так как уменьшается прямой контакт нарушителя с должностным лицом и субъективное усмотрение при принятии решения.

Следует усилить работу и по повышению квалификации и специализации кадров. Кадровое обеспечение полиции на транспорте требует улучшения: нужны специалисты, хорошо разбирающиеся как в транспортной специфике, так и в административном праве. Регулярное обучение сотрудников правилам составления протокола, сбору доказательств на месте происшествия, применению мер обеспечения – залог уменьшения ошибок.

Предлагается внедрить обязательные курсы повышения квалификации по административному производству для сотрудников полиции, возможно с привлечением судебных экспертов и прокуроров для разбора типичных ошибок.

Кроме того, целесообразно развивать узкую специализацию внутри департамента полиции на транспорте: отдельно подготовленные инспекторы для авиации, для железной дороги, для водного транспорта, поскольку каждая из этих

сфер имеет свои особенности. К примеру, инспектор, специализирующийся на железнодорожных правонарушениях, должен знать технические аспекты движения поездов, сигнальных систем, чтобы лучше понимать состав правонарушения и собирать доказательства.

Кадровая политика должна быть нацелена и на воспитание ответственности – следует усилить внутренний контроль качества работы: например, по количеству дел, возвращенных на дооформление или отмененных судом, оценивать работу подразделений и принимать меры.

Введение элементов административной медиации. Для некоторых категорий правонарушений на транспорте можно рассмотреть возможность использования механизмов примирения и медиации. Действующее административное законодательство не содержит института примирения сторон, однако в целях гуманизации и разгрузки системы стоит изучить, как это могло бы работать. Например, в случаях, когда нарушитель возместил причиненный ущерб инфраструктуре добровольно и урегулировал конфликт с потерпевшей организацией (скажем, отремонтировал поврежденный переезд за свой счет), целесообразно предоставить возможность освобождения от административного наказания либо замены штрафа предупреждением.

Административная медиация могла бы применяться, конечно, не при грубых нарушениях, а при относительно незначительной вреде или отсутствии прямой угрозы безопасности. Посредничество независимого медиатора между нарушителем и, допустим, представителем железной дороги могло бы привести к заключению соглашения: о компенсации ущерба, публичных извинениях, обязательстве пройти обучающий курс.

Такой подход уже используется в ряде стран для экономии судебных ресурсов и повышения удовлетворенности сторон. Например, в странах ЕС (Германии, Франции, Польше) широко используется модель «внесудебного урегулирования» в транспортной сфере, в том числе при: оспаривании штрафов за нарушение перевозок; спорных ситуациях по тахографам и времени вождения; неправильной классификации груза; административных недочетах.

Например, по законодательству Польши если перевозчику выносится штраф (например, за превышение времени вождения), он может обратиться к административному омбудсмену по транспорту или в службу медиации при Генеральной инспекции транспорта, где в течение 10 дней рассматривается спор. Если стороны приходят к согласию (например, штраф заменяется предупреждением), дело закрывается без суда. Во Франции существуют процедуры медиации по всем мелким правонарушениям.

Внедрение медиации позволит снизить нагрузку на суды, повышение доверия к контролирующим органам, а также быстрое и справедливое решение спорных ситуаций.

Так, например водитель или ТОО оспаривает протокол по ст. 591 КоАП РК (нарушение правил эксплуатации транспорта). Вместо подачи жалобы в суд, он подаёт обращение медиатору. Тот связывается с инспектором, и стороны

достигают соглашения: признание нарушения с минимальным штрафом или предупреждением. Потребуется законодательных изменений, но в перспективе может стать полезным инструментом, особенно когда основной целью является не наказание, а воспитательное воздействие.

Необходимо также обеспечить единообразие практики возбуждения и рассмотрения дел на транспорте по всей стране. Несмотря на существование норм по производству дел об административных правонарушениях и нормативных постановлений Верховного суда, на практике в разных регионах могут быть различные подходы.

Рекомендуется разработать подробные методические рекомендации для сотрудников транспортной полиции, где пошагово описаны действия на каждой стадии – от момента обнаружения правонарушения до этапа исполнения постановления. Такие стандарты должны включать образцы правильно заполненных документов, алгоритмы сбора доказательств в типичных ситуациях (например, при ДТП на железнодорожном переезде, при нарушении на борту самолета и т.д.).

Также стоит организовать регулярный обмен опытом между подразделениями: проведение республиканских семинаров, разбор реальных дел, в том числе с участием судей, чтобы выработать общие позиции.

Верховному Суду Республики Казахстан необходимо принять отдельное нормативное постановление, посвященное особенностям дел, рассматриваемых полицией на транспорте, обобщив судебную практику по таким делам. Это дало бы ориентир как для полицейских, так и для судов первой инстанции, и позволило бы исключить разночтения. Унификация практики повысит предсказуемость и справедливость процесса: каждое дело будет рассматриваться по одинаковым стандартам, независимо от региона или должностного лица.

Таким образом возбуждение и рассмотрение дел об административных правонарушениях на транспорте, осуществляемое сотрудниками полиции на транспорте, представляет собой сложный многоэтапный процесс, от эффективности которого зависит состояние правопорядка в транспортной сфере.

Проведенный анализ показывает, что при всей проработанности законодательства на практике существуют серьезные проблемы: от процедурных ошибок и формального подхода до объективных затруднений, обусловленных спецификой транспорта. Эти проблемы ведут к тому, что либо нарушители избегают наказания (из-за нарушений процедуры, нехватки доказательств, истечения сроков), либо права участников производства ущемляются необоснованными действиями.

Для решения указанных проблем необходимо совершенствование административного производства должно идти по нескольким направлениям – нормативному, организационному, техническому и кадровому. Предложенные меры по цифровизации, обучению кадров, внедрению медиации способны обеспечить более оперативное, качественное и справедливое производство по делам об административных правонарушениях на транспорте. При этом

отметим, что улучшение практики возбуждения и рассмотрения дел, связанных с административными правонарушениями на транспорте, является важнейшим условием укрепления законности и профилактики происшествий в данной сфере.

2.3 Административное взыскание и меры административно-правового воздействия, применяемые полицией на транспорте

Административное взыскание представляет собой меру государственного воздействия на лицо, совершившее административное правонарушение.

Действующая система административных взысканий в КоАП РК является результатом определенной эволюции, в результате которой вырабатывались наиболее оптимальные и соразмерные общественной опасности тех или иных административных правонарушений меры воздействия.

Динамика законодательных изменений в рамках КоАП РК нередко затрагивает именно санкции составов административно-правовых правонарушений, что подтверждает значимость института административного взыскания не только в контексте регрессной ответственности (по факту совершенного правонарушения), но в рамках позитивной ответственности (т.е. как упреждающий, сдерживающий фактор для потенциальных правонарушителей).

Следует отметить, что деятельность по привлечению к ответственности за совершенное административное правонарушение является лишь одной из составляющих административно-юрисдикционной деятельности.

Как совершенно справедливо по этому поводу указал В.В. Головкин, можно выделить «наиболее значимые виды административно-юрисдикционных производств: регистрационное; экзаменационное; лицензионное; разрешительное; процессуально-обеспечительное; ограничительное; по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения; исполнительное; по предложениям, заявлениям и жалобам граждан» [19, с. 9].

Как указывает Т.В. Великая, «привлечение лиц к административной ответственности в правовом государстве обуславливает необходимость законодательного разделения правомочий по возбуждению дел об административных правонарушениях и их рассмотрению таким образом, чтобы возбуждение дел осуществлялось должностными лицами органов исполнительной власти в процессе охраны общественного порядка, а их рассмотрение - судебными органами, призванными принимать решения в условиях, исключающих ведомственную заинтересованность» [56, с. 11].

Возраст, по достижении которого наступает административная ответственность определен ст. 28 КоАП РК. К административной ответственности подлежит физическое вменяемое лицо, достигшее к моменту окончания или пресечения административного правонарушения шестнадцатилетнего возраста. Вместе с тем, необходимо иметь в виду, что

удостоверения на право управления транспортными средствами могут получить лица, достигшие 18-ти лет.

В положениях КоАП РК существует закреплённая система административных взысканий и мер административно-правового воздействия, которые применяются за совершение административных правонарушений. Особенности деятельности полиции на транспорте следует признать то, что они уполномочены осуществлять такое производство по специфическим составам административных правонарушений.

Из мер взысканий, предусмотренных ст. 41 КоАП РК, за административные правонарушения, производство которых осуществляется полицией на транспорте предусмотрены предупреждение и административный штраф.

Безусловно, по всем видам административных правонарушений, производство по которым осуществляется полицией на транспорте является административный штраф, и только лишь по ч. 1 и ч. 5 ст. 559 КоАП РК (Нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте), ч. 2 ст. 560 КоАП РК (Нарушение правил использования средств железнодорожного транспорта) и ч. 2 ст. 566 КоАП РК (Нарушение правил поведения на воздушном судне) предусмотрено также и предупреждение (таблица 1).

Таблица 1 - Анализ мер взысканий по составам административных правонарушений производство, по которым осуществляется полицией на транспорте

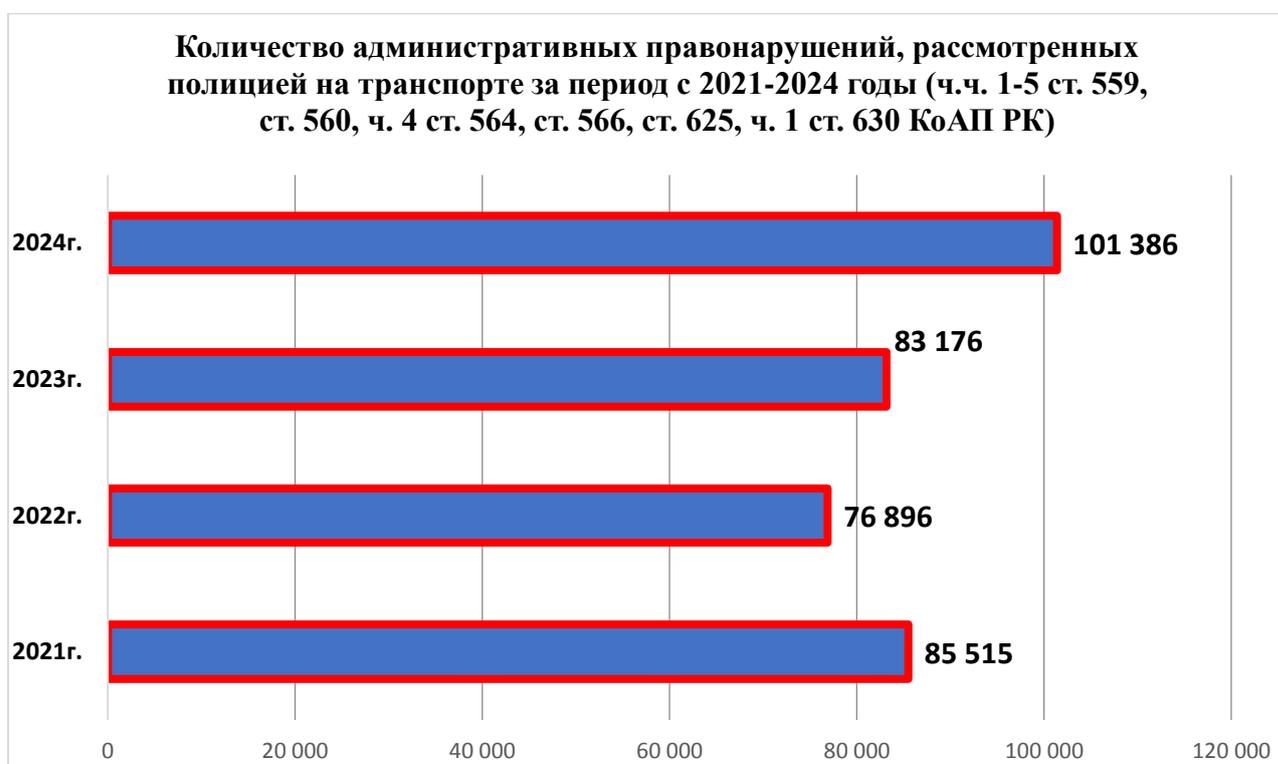
№	Статьи КоАП РК	Мера взыскания
	Ч. 1 ст. 559	Штраф
	Ч. 2 ст. 559	Штраф
	Ч. 4 ст. 559	Штраф
	Ч. 5 ст. 559	Штраф, предупреждение
	Ч. 1 ст. 560	Штраф
	Ч. 2 ст. 560	Штраф, предупреждение
	Ст. 562	Штраф
	Ч. 4 ст. 564	Штраф
	Ч. 1 ст. 566	Штраф
	Ч. 2 ст. 566	Штраф, предупреждение
	Ч. 3 ст. 566	Штраф
	Ч. 1 ст. 625	Штраф
	Ч. 2 ст. 625	Штраф
	Ч. 1 ст. 630	Штраф

Штраф – как самая распространённая на практике в отношении правонарушителей мера выражается в денежном взыскании в случаях и

пределах, предусмотренных административными санкциями Особенной части КоАП РК.

Так, за период с 2021 по 2024 годы по республике было зарегистрировано которым осуществляется полицией на транспорте (части 1-5 ст. 559, ст. 560, ч. 4 ст. 564, ст. 566, ст. 625, ч. 1 ст. 630 КоАП РК). Из них в 2021 г. – 83 515, 2022 г. – (диаграмма 1).

Диаграмма 1 – Количество административных правонарушений, рассмотренных полицией на транспорте за период с 2021-2024 годы (части 1-5 ст. 559, ст. 560, ч. 4 ст. 564, ст. 566, ст. 625, ч. 1 ст. 630 КоАП РК)



Штраф – как самая распространенная на практике в отношении правонарушителей мера выражается в денежном взыскании в случаях и пределах, предусмотренных административными санкциями Особенной части КоАП РК.

В связи с ежегодными инфляционными процессами штраф в Республике Казахстан традиционно выражается в размере, соответствующем определенному кратному количеству МРП, устанавливаемых Правительством РК и действующих на момент наложения административного взыскания. Размер штрафа, налагаемого на физическое лицо, не может превышать двухсот МРП.

В связи с ежегодными инфляционными процессами штраф в Республике Казахстан традиционно выражается в размере, соответствующем определенному

кратному количеству МРП, устанавливаемых Правительством РК и действующих на момент наложения административного взыскания. Размер штрафа, налагаемого на физическое лицо, не может превышать двухсот МРП.

В обществе неоднократно возникают мнения о необходимости увеличения размеров штрафа. Отметим, что стремление устанавливать все большие и большие размеры штрафов может привести к его неисполнению.

Следует отметить, что размеры штрафа по административным правонарушениям на транспорте, на наш взгляд, оправдывают себя, поскольку за основу принимается тезис о необходимой степени ощутимости имущественного ущемления субъектами административной ответственности, достаточной для того, чтобы предупредить аналогичные правонарушения в дальнейшем.

В рассматриваемых видах административных правонарушений размеры штрафа варьируются от 1 МРП до 3000 МРП (таблица №2).

Таблица 2 – Размеры штрафов по административным правонарушениям, производство по которым осуществляется полицией на транспорте

№	Составы КоАП РК	Размер штрафа для физлиц	Размер штрафа для юридических лиц
	Ч. 1 ст. 559	5 МРП	
	Ч. 2 ст. 559	5 МРП	На юридических лиц 20 МРП
	Ч. 4 ст. 559	20 МРП	
	Ч. 5 ст. 559	МРП	
	Ч. 1 ст. 560	5 МРП	
	Ч. 2 ст. 560	3 МРП	
	Ст. 562	10 МРП	
	Ч. 4 ст. 564	1 МРП	
	Ч. 1 ст. 566	3 МРП	
	Ч. 2 ст. 566	5 МРП	
	Ч. 3 ст. 566	10 МРП	
	Ч. 1 ст. 625	5 МРП.	
	Ч. 2 ст. 625	10 МРП	
	Ч. 1 ст. 630	2 МРП	на должностных лиц, субъектов малого предпринимательства – 10 МРП; на субъектов среднего предпринимательства – 20 МРП; на субъектов крупного предпринимательства – 30 МРП.

Штраф за административные правонарушения на транспорте является неотъемлемой частью механизма обеспечения законности, безопасности и

	ч. 1 ст. 630								
	Итого								

Предупреждение как мера взыскания в сфере административных правонарушений, несмотря на ее явно сниженную степень репрессивности, в полной мере обладает признаками любого административного взыскания, то есть предполагает определенную степень правоограничений.

Согласно ст. 43 КоАП РК, предупреждение состоит в официальной даче судом, органом (должностным лицом), уполномоченным налагать административное взыскание, отрицательной оценки совершенного правонарушения и предостережении физического или юридического лица о недопустимости противоправного поведения. При этом ч. 2 ст. 43 КоАП РК устанавливает принцип приоритетности предупреждения как вида административного взыскания в случаях, когда имеется альтернативность взысканий в санкции соответствующих составов правонарушений, за исключением специальных случаев (в частности, при наличии обстоятельств, отягчающих ответственность) (таблица №5).

Таблица 5 – Количество предупреждений по административным правонарушениям, производство по которым осуществляется полицией на транспорте

№	Составы КоАП РК	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
	Ч. 5 ст. 559				
	Ч. 2 ст. 560				
	Ч. 2 ст. 566				

Применение предупреждения позволяет оценить гуманность действия должностного лица, налагающего в результате рассмотрения правонарушения данный вид административного взыскания, что, в целом, может послужить одним из реальных условий для дальнейшей переоценки правонарушителем своих действий.

Применение предупреждения как меры административного взыскания в рамках действующей редакции КоАП РК требует дополнительных оговорок. В частности, не следует смешивать понятия «устное замечание», выносимое при применении ст. 64-1 КоАП РК (малозначительность правонарушения) с административным взысканием в виде предупреждения, которое фактически также является замечанием, негативной правовой оценкой содеянного.

Вызывают некоторую озабоченность размытые границы понятия «устное предупреждение», которое является единственным последствием совершенного правонарушения в случаях, когда деяние признается малозначительным.

Полагаем, что устное замечание в рамках ст. 64-1 КоАП РК должно содержать конкретизированное предупреждение, что при повторном совершении правонарушения лицо будет подвергнуто ответственности на общих основаниях (то есть с учетом квалифицирующего признака повторности, если он имеется в соответствующей статье, или с применением в качестве отягчающего вину обстоятельства). Тем не менее, с учетом введения элементов цифровизации в деятельность правоохранительных органов, полагаем, что факт вынесения устного предупреждения в порядке ст. 64-1 КоАП РК должен получать обязательную фиксацию с целью исключения случаев необоснованного повторного применения института малозначительности.

Учитывая то обстоятельство, что и предупреждение (ст. 43 КоАП РК), и устное замечание в порядке ст. 64-1 КоАП РК фактически имеют характер «условной меры», исследователи обоснованно предлагают легализацию соответствующего условия: в течение годового срока лицо не должно совершить другое правонарушение. Полагаем, что подобные включения в соответствующие статьи КоАП РК имели бы характер дополнительного дисциплинирующего воздействия.

Частью 4 ст. 822 КоАП РК предусматривается порядок оформления постановления по делу об административном правонарушении: оно «оформляется письменно и подписывается должностным лицом, вынесшим такое постановление, либо оформляется в форме электронного документа, удостоверенного посредством электронной цифровой подписи должностного лица». Соответственно, и процесс информирования участников производства о принятом решении может осуществляться путем отправления постановления в форме электронного документа. В свою очередь, ч. 1 ст. 43 КоАП РК предусматривает, что административное взыскание в виде предупреждения выносится только в письменной форме.

В целом, на наш взгляд, отсутствуют какие-либо разночтения в трактовке бумажного и электронного документа в рамках понятия «письменная форма».

Так, в соответствии со ст. 7 Закона Республики Казахстан от 7 января 2003 года № 370-ІІ «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» соответствует (равнозначен) документу, оформленному на бумажном носителе. Соответственно, понятие «письменная форма» является терминологическим и содержательным антиподом понятия «устная форма», а электронный и бумажный формат в данном случае являются равнозначными разновидностями письменной формы документооборота.

Таким образом, предлагаем ч. 1 ст. 43 КоАП РК изложить следующим образом: «Предупреждение выносится в письменной форме (бумажного или электронного документа)».

Кроме того, необходимо как уже отмечалось внедрить административную медиацию. Данная мера позволит разрешать незначительные дела (например, порча имущества, несанкционированный доступ к объектам инфраструктуры) на

основе соглашения между нарушителем и представителем потерпевшей стороны (например, ТОО «КТЖ»). Это уменьшит нагрузку на суды и повысит восстановительный потенциал административного процесса.

В завершении следует отметить, что механизм административного воздействия на транспорте нуждается в системной модернизации. Приоритетными направлениями являются цифровизация, стандартизация действий полиции, внедрение медиации и усиление контроля исполнения наказаний. Только при комплексном подходе, возможно, обеспечить эффективность административной юрисдикции в сфере транспорта при соблюдении принципов правового государства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Административно-юрисдикционная деятельность полиции – это осуществляемая в определенной процессуальной форме деятельность, носящая правоохранительный характер, состоящая в рассмотрении и разрешении дел об административных правонарушениях, включающая производство по применению мер административного принуждения, осуществляемого в рамках соответствующего административно-юрисдикционного производства уполномоченными на то сотрудниками полиции.

Среди всех субъектов административно-юрисдикционной деятельности, полиция на транспорте представляет собой достаточно обособленный элемент, административная деятельность которой обладает существенной спецификой. Своеобразие этой деятельности заключается прежде всего в том, что полиция на транспорте осуществляют охрану общественного порядка и обеспечивают производство по делам об административных правонарушениях, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Административно-юрисдикционную деятельность полиции составляют административные правонарушения, получившие распространение не только на объектах транспорта, но и в других сегментах экономики страны, сферах государственного управления и жизнедеятельности человека, в том числе общественных местах: на улицах, площадях, в парках, скверах, жилых массивах и т. д.

Предметом административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте являются составы административных правонарушений, предусмотренные главой 30 КоАП РК:

- ч.ч. 1, 2, 4 и 5 ст. 559 КоАП РК (Нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте);
- ст. 560 КоАП РК (Нарушение правил использования средств железнодорожного транспорта);
- ст. 562 КоАП РК (Повреждение транспортных средств общего пользования и их внутреннего оборудования);
- ч. 4 ст. 564 КоАП РК (Нарушение правил безопасности полетов);
- ст. 566 КоАП РК (Нарушение правил поведения на воздушном судне);
- ст. 625 КоАП РК (Нарушение правил обеспечения сохранности грузов на железнодорожном транспорте);
- ч. 1 ст. 630 КоАП РК (Повреждение дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений).

Особенности административно-юрисдикционной деятельности полиции на транспорте включают:

Во-первых, специфику деятельности подразделений. Они выполняют функции по охране общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта, транспортной инфраструктуры, а также в иных общественных местах:

Во-вторых, направление протокола об административном правонарушении. В соответствии с требованиями КоАП РК, должностное лицо направляет протокол на рассмотрение либо по месту совершения правонарушения, либо по месту жительства лица;

В-третьих, сложности с привлечением к административной ответственности. Они могут возникать из-за транзитного характера большинства лиц, в отношении которых ведётся производство по делам об административных правонарушениях. Также могут быть сложности с отдаленностью нарушителя от места совершения правонарушения и длительным сроком получения информации о вынесении постановления.

В-четвертых, правовая основа. Административно-юрисдикционная деятельность полиции на транспорте регулируется общими нормами законодательства, установленными для транспорта, а также специальными нормами, предусмотренными для органов внутренних дел в целом.

Характерными особенностями рассмотрения дел об административных правонарушениях, производство по которым вправе осуществлять полиция на транспорте является:

- подготовка дела к рассмотрению и слушанию;
- анализ собранных материалов, обстоятельств дела;
- вынесение предписания о необходимости уплаты штрафа;
- принятие постановления;
- объявления постановления.

При рассмотрении дел следует учитывать, как общие положения КоАП РК, регулирующие порядок рассмотрения, так и ряд особенностей, присущих производству по делам об административных правонарушениях, производство по которым вправе осуществлять полиция на транспорте, например, особенности, которые связаны с вещественными доказательствами.

Также следует иметь ввиду, что процесс доказывания по делам о правонарушениях, совершенных на транспорте, усложняется трудностями, возникающими в процессе осмотра места происшествия. Во многих случаях место происшествия отличается большой протяженностью, отдаленностью, сложностью рельефа, а подчас быстро меняющаяся обстановка, связанная с мероприятиями по восстановлению движения либо ликвидации последствий катастрофы, требует от сотрудников полиции на транспорте оперативности и быстрой организации своей деятельности.

Предмет доказывания по делам по делам об административных правонарушениях, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, имеет свои отличительные особенности, которые вытекают из сложной структуры самого события, состоящего как двух частей: нарушения правила (например, правила об остановке поезда перед запрещающим сигналом светофора) и собственно катастрофы (например, столкновения поездов). Обе эти части должны быть хорошо и тщательно исследованы, и доказаны, равно как

установлена причинная связь между первым (нарушение правила) и вторым (крушение).

Таким образом, основными проблемами законодательного регулирования компетенции полиции на транспорте в Казахстане являются фрагментарность и несогласованность нормативной базы, недостаточная определенность разграничения полномочий с другими ведомствами, ограниченность юрисдикции по ряду правонарушений, слабая правовая проработка профилактической работы и технологической модернизации.

Решение этих проблем требует системного обновления законодательства с учетом международного опыта, современных вызовов безопасности и принципов эффективности государственного управления.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

акон Республики Казахстан от 23 апреля 2014 года «Об органах внутренних дел Республики Казахстан [Электронный ресурс] - Режим доступа:

одекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000235> - (дата обращения: 20.02.2025).

интернет-портал правовой статистики Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://qamqor.gov.kz/crimestat/indicators/administrative> - (дата обращения:

оловко В.В. Административно-юрисдикционная деятельность: вопросы понятия и содержания [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/administrativno-yurisdiktsionnaya-deyatelnost-voprosy-ponyatiya-i-soderzhaniya> - (дата обращения: 20.02.2025).

анфилова Л.Б., Сычев Е.А. Особенности административно-юрисдикционной деятельности сотрудников полиции по обеспечению общественной безопасности на водном транспорте [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-administrativno-yurisdiktsionnoy-deyatelnosti-sotrudnikov-politsii-po-obespecheniyu-obschestvennoy-bezopasnosti-na> - (дата обращения: 20.02.2025).

айле А. Д. Административно-юрисдикционная деятельность полиции (сравнительно-правовой анализ) [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/administrativno-yurisdiktsionnaya-deyatelnost-politsii-sravnitelno-pravovoy-analiz> - (дата обращения: 20.02.2025).

онятие административной юрисдикции. Большой Энциклопедический словарь [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://rus-big-enc-dict.slovaronline.com> - (дата обращения: 20.02.2025).

асленников М. Я. Административно-юрисдикционный процесс: понятие и соотношение с иными видами процессуально-правовой деятельности // Государство и право. – 2001. – № 2. – С.15-20.

алищева Н.Г. Гражданин и административная юрисдикция. – М.: Наука, 1970. – 164 с.

ергин А.П. Административная юрисдикция. Учебно-практическое пособие. – М.: Юридическая литература, 1979. – 144 с.

кимов А.Ю. Статус субъекта административной юрисдикции и проблемы его реализации. – М.: Проспект, 1999. – 197 с.

тайнов П. Особенности юрисдикции при наложении административного взыскания. – София, 1956. – 240 с.

асыков Т.П. Проблемы административной юрисдикции органов внутренних дел: дис. канд. юрид. наук. – М., 2005. – 149 с.

еленцов А.Б. Административно-правовой спор: вопросы теории. – М.: РУДН, 2005. – 732 с.

озлов Ю.М. Административное право: учебник. – М.: Юристъ, 2005. – 554 с.

орохин В.В. Производство по делам об административных правонарушениях, осуществляемое органами внутренних дел: дис. канд. юрид. наук. – М., 2005. – 168 с.

енисенко В.В., Позднышов А.Н., Михайлов А.А. Административная юрисдикция органов внутренних дел: Учебник. – М.: ГУК МВД России, 2002. – 174 с.

алищева Н.Г. Гражданин и административная юрисдикция в СССР. – М.: Наука, 1970. – 164 с.

оловко В.В. Стадии производства по делам об административных правонарушениях // Административное право: учебник. – М., 2005. 684 с.

ичугин В.А. Организация деятельности линейных органов внутренних дел на железнодорожном транспорте по обеспечению общественного порядка и безопасности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Москва, 1999. - 24 с.

оложение о Департаменте полиции на транспорте Министерства внутренних дел Республики Казахстан, утвержденное приказом Министра внутренних дел от 1 октября 2014 года № 662 [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V14C0009792> - (дата обращения: 20.02.2025).

оловьева О.М. Производство по делам об административных правонарушениях: опыт системного изучения: дис. канд. юрид. наук. - Краснодар, 2004. - 193 с.

амонтов Н.И., Мамонтов В.Н. Сроки давности привлечения лица к административной ответственности [Электронный ресурс] - Режим доступа: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=32922487&pos=5;-106#pos=5;-106 - (дата обращения: 20.02.2025).

24 Плеханов П.А. Обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте в международном сообщении: отечественный опыт и зарубежная практика // Развитие элементной базы и совершенствование методов построения устройств железнодорожной автоматики и телемеханики. - 2014. - № 1. - С. 31-38.

иректива Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 2004/49/ЕС от 29 апреля 2004 г. «О безопасности железных дорог Сообщества, изменяющая Директиву Совета 95/18/ЕС о лицензировании железнодорожных предприятий и Директиву 2001/14/ЕС о распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, взимании сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификации безопасности (Директива о железнодорожной безопасности)» [Электронный ресурс] - Режим доступа:

Secretary of State for Transport for the Department for Transport [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://www.gov.uk/government/ministers/secretary-of-state-for-transport> - (дата обращения: 20.02.2025).

R
L
I
N
K

27 The Rail Safety and Standards Board (RSSB) [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://orr.gov.uk/rail/licensing/licensing-the-railway/licence-obligations> - (дата обращения: 20.02.2025)

errorism Act 2000 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/11/section/47A> - (дата обращения:

he Police Reform Act 2002 [Электронный ресурс]. Режим доступа: h

30 Стандартные полномочия и обязанности сотрудников полиции по поддержке полицейского сообщества (PCSOs). Циркуляр Министерства внутренних дел 033 / 2007 (Standard powers and duties of police community support officers (PCSOs). Home Office circular 033 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.gov.uk/government/publications/standard-powers-and-duties-of-police-community-support-officers-pcsos> - (дата обращения: 20.02.2025).

закон Китайской Народной Республики о народной полиции. Принят на 12-м заседании Постоянного комитета 8-го Всекитайского съезда народных представителей 28 февр. 1995 г., обнародован указом Председателя КНР от 28 февр. 1995 г. № 40 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://asia-business.ru/law/law1/lawsystem/police/> - (дата обращения: 20.02.2025).

етров С.А. Уголовная ответственность за нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта по уголовному законодательству России и Китая // Актуальные вопросы борьбы с преступлениями. - 2014. - № 1. - С. 80-83.

влугин А.Г. Организация подготовки полицейских кадров в Китае // Вестник Сибирского юридического института ФСКН России. - 2013. - № 2. - С. 93-97.

вепаненко Ю. В. Теоретические и прикладные проблемы деятельности органов внутренних дел на транспорте: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. - М., 2004. - 51 с.

одекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/12125267/> - (дата обращения: 20.02.2025).

едринский А. А., Дорофеев, И. Н. Транспортная безопасность и реформирование органов внутренних дел на транспорте // Труды Академии управления МВД России. - 2011. - № 3 (19). - С. 34-39.

вабалаев М. И. Развитие теории и практики административно-правового режима обеспечения общественной безопасности Российской Федерации. автореф. дис. и. д-ра юрид. наук. - Люберцы, 2013. - 47 с.

вхрах Д. Н. Административное право России: учебник. - 6-е изд., перераб. и доп. / Москва: Эксмо, 2011. - 622 с.

внова И.В. Административно-процессуальное право России. 3-е изд., пересмотренное. - М.: Норма: ИНФРА, 2011. - 335 с.

впилов Е.В. Производства по делам об административных правонарушениях в сфере экологии: понятие и принципы // Вестник ВГУ. Серия: Право. - 2009. - №2. - С.508-526.

/

2

0

0

2

атычко В.Т. Административное право. Учебное пособие. – Таганрог: ИТА ЮФУ, 2016. – 140 с.

уканов Н.Н. К вопросу о понятии производства по делам об административных правонарушениях // Полицейское право. - 2007. - №1. - С. 119-124.

онин Н.М. Российское административное право. Общая часть: курс лекций. – Саратов: Саратов. гос. акад. права, 2001. – 352 с.

онин Н.М. Рассмотрение дел об административных правонарушениях: дис. ... канд. юрид. наук. – Киров, 2010. - 191 с.

дминистративное право России / под ред. В.Я. Кикотя, П.И. Кононова, И.Ш. Килясханова. - 4-е изд., перераб. и доп. - Москва: ЮНИТИ: Закон и право, 2009. - 687 с.

апина М.А. Административное право [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/edu/student/download_books/book/lapina_ma_ - (дата обращения: 20.02.2025).

артынов, Алексей Владимирович. Административный процесс России: учебно-методическое пособие [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://lib.dn-centre.ru/lib/document/gpntb/ESVODT/c5d20e82a8c3967cfa43996399baf5e8/> - (дата обращения: 20.02.2025).

илясханов И. Ш., Керимов М. К. Административно-деликтная политика как содержательная составляющая судопроизводства [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/administrativno-deliktnaya-politika-kak-soderzhatelnaya-sostavlyayuschaya-sudoproizvodstva> (дата обращения: 24.02.2025).

асильев Ф.П. Процессуальность в административной ответственности. – - 4-е изд., перераб. и доп. - Москва: ЮНИТИ: Закон и право, 2009. - 687 с.

екмагамбетов А.М. Проблемы возбуждения административных дел в транспортной сфере. – Право и государство, №4, 2021. – С. 71-90.

розд А.О. Административно-юрисдикционная деятельность, осуществляемая участковыми уполномоченными полиции (по материалам ГУ МВД России по Алтайскому краю): автореф. дис... канд. юрид. наук. Санкт-Петербург, 2012. 28 с.

HYPERLINK "https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31157624" \o "Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 9 апреля 2012 года № 1 " Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 9 апреля 2012 года № 1 «О применении мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P120000001S> - (дата обращения:

акон Республики Казахстан «Об участии граждан в обеспечении общественного порядка» от 9 июля 2004 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P120648401S> - (дата обращения: 20.02.2025).

равила внутреннего распорядка, утвержденные Приказом Министра внутренних дел РК от 24 июля 2018 года № 531 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P120648401S> - (дата обращения: 20.02.2025).

бдухалыков С. Ошибки при составлении протокола [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30608919 - (дата обращения: 20.02.2025).

еликая Т.В. Особенности судебного и управленческого осуществления производства по делам об административных правонарушениях в Российской Федерации и Республике Казахстан: диссертация ... кандидата юридических наук. - Челябинск, 2005. - 163 с.

акон Республики Казахстан от 7 января 2003 года № 370-ІІ «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P120648401S> - (дата обращения: 20.02.2025).

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Перспективы использования международного опыта в Казахстане

п/п	Страны	Что перенять?	Как внедрить в Казахстане
	Германия	Специализация полиции по видам транспорта; высокое техническое оснащение	Создать отдельные подразделения транспортной полиции (авиация, ЖД, водный транспорт); обеспечить современными средствами контроля и связи

	США	Риск-ориентированные методы контроля пассажиров (профайлинг); сотрудничество служб	Ввести системы поведенческого анализа на вокзалах и в аэропортах; наладить межведомственное взаимодействие с миграционными и таможенными органами
	Япония	Профилактика правонарушений через обучение и разъяснительную работу	Разработать постоянные информационные кампании для пассажиров; повысить культуру общения сотрудников полиции с гражданами
	Франция	Мобильные административные процедуры; электронные протоколы	Внедрить планшеты и мобильные приложения для быстрого оформления нарушений на месте; создать удобную систему обжалования
	Великобритания	Опыт по применению в качестве меры воздействия - «водительский дефолт»	Каждому правонарушению в сфере дорожного движения присвоить определенные баллы, и в случае накопления критической массы баллов, принимать решение о лишении права на управление транспортным средством

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПРИЛОЖЕНИЕ 3