

Научная статья

УДК 656.078

DOI: <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-01>

Современное состояние, проблемы и перспективы совершенствования системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте в России

Нестеров Евгений Александрович,
кандидат юридических наук,
директор Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-9100-3410>

РИНЦ SPIN-код: 9008-0780 AuthorID: 1119794

Аннотация. Современный этап эволюции контрольно-надзорной деятельности в транспортной сфере Российской Федерации характеризуется парадигмальной трансформацией, детерминированной принятием Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации». Указанная нормотворческая реформа закрепила системный сдвиг от репрессивно-ревизионной модели государственного контроля к превентивной парадигме, имплементирующей риск-ориентированный подход, цифровую трансформацию надзорных процедур и механизмы стимулирования добросовестного соблюдения обязательных требований. Вместе с тем, учитывая статус транспортного комплекса как системообразующего фактора обеспечения национальной безопасности и базиса макроэкономической инфраструктуры государства, отраслевая специфика предъявляет императивные требования к уровню системности и качества правового регулирования контрольно-надзорной деятельности. Данный фактор обуславливает объективную потребность в проведении комплексного догматического анализа действующего правового массива, выявлении системных дисфункций и пробелов правового регулирования, а также в формулировании научно обоснованных предложений по оптимизации транспортного контрольно-надзорного законодательства.

Ключевые слова: контрольно-надзорная деятельность на транспорте; риск-ориентированный подход в транспортной сфере; эффективность контрольно-надзорного механизма; Ространснадзор.

Для цитирования: Нестеров Е. А. Современное состояние, проблемы и перспективы совершенствования системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте в России // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 11–20. <https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-01>.

Original article

Current state, challenges, and prospects for improving the supporting system of the control and supervisory activity on transport in Russia

Evgeny Al. Nesterov,
Candidate of Law,
Head of the Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current stage in the evolution of control and supervisory activity within the transport sector of the Russian Federation is characterized by a paradigm shift driven by the adoption of Federal Law No. 248-FZ of July 31, 2020, “On State Control (Supervision) and Municipal Control in the Russian Federation”. The regulatory reform has solidified a systemic shift from a repressive, audit-focused model of state control to a preventive paradigm that implements a risk-based approach, the digital transformation of supervisory procedures, and mechanisms to incentivize diligent compliance with mandatory requirements. At the same time, taking into account the transport sector’s status as a systemic factor in national security enforcement and a foundation of the state’s macroeconomic infrastructure, the specific nature of the industry has imposed imperative requirements regarding the systematic nature and quality of the legal regulation governing control and supervisory activity. This factor has given rise to an objective need to conduct a comprehensive doctrinal analysis of the existing body of law, to identify systemic disfunctions and gaps in legal regulation, and to formulate scientifically grounded proposals for optimizing legislation governing transport control and supervision.

Keywords: control and supervisory activity on transport; risk-based approach in the transport sector; efficiency of the control and supervisory mechanism; Rostransnadzor.

For citation: Nesterov E. A. Current state, challenges, and prospects for improving the supporting system of the control and supervisory activity on transport in Russia // Transport law and security. 2026; (3(59)):11–20.

© Нестеров Е. А., 2026

Эмпирические данные свидетельствуют о значительных изменениях в практике контрольно-надзорной деятельности. Как ранее отмечалось, количество плановых проверок в сфере транспорта снизилось на 45% благодаря внедрению риск-ориентированного подхода, однако количество выявленных нарушений высокой тяжести возросло на 12%, что указывает на смещение акцента на высокорисковые объекты, но одновременно сигнализирует о недостаточной превенции на ранних стадиях (см. Отчет о результатах экспертно-аналитического мероприятия «Оценка результатов деятельности федеральных органов исполнительной власти по управлению рисками причинения вреда (ущерба) при осуществлении государственного контроля (надзора) в 2021—2023 годах» [<https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1773034269&tld=ru&lang=ru&name=xkknbuel4lu8u3jxgazmya112xnjhjpv.pdf&text=Генеральной%20прокуратуры%20РФ%20в%202021%20гг>]). Более тревожные данные фиксируются в

сфере безопасности дорожного движения: только сотни тысяч нарушений [https://www.gazeta.ru/auto/2018/05/10_a_11746309.shtml]. Эти цифры подтверждают, что действующие правовые механизмы не всегда способны предотвратить риски на ранних стадиях.

Сказанное детерминирует потребность в рамках настоящего исследования проведения комплексного анализа современного состояния системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте в России, выявления ключевых проблем ее функционирования и формулирования научно обоснованных перспектив совершенствования с учетом зарубежного опыта, а также отраслевой специфики транспортного комплекса.

Обратимся к характеристике современного состояния системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте. Реформа контрольно-надзорной деятельности, проведенная в 2020—2024 гг., существенно трансформировала организационно-правовую модель транспортного контроля. Ключевыми элементами новой модели стали: риск-ориентированный подход, закрепленный в ст. 22—24 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ; приоритет профилактических мероприятий над контрольно-надзорными (ст. 45—51 Закона); цифровизация процедур через Единый реестр контрольных (надзорных) мероприятий (ст. 41 Закона); обязательный досудебный порядок обжалования решений контрольных органов (ст. 40 Закона).

В транспортной сфере данные общие положения конкретизированы через систему отраслевых положений о видах контроля, утвержденных постановлениями Правительства РФ. К числу ключевых актов относятся: Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта (постановление Правительства РФ от 25 июня 2021 г. № 991); Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве (постановление Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1043); Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации (постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1064); Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта (постановление Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1047); Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности (постановление Правительства РФ от 5 сентября 2025 г. № 1380).

Ключевым элементом институциональной архитектуры системы государственного контроля (надзора) на транспорте выступает Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), наделенная полномочиями по реализации контрольно-надзорных функций в сферах гражданской авиации, использования морских и внутренних водных путей, железнодорожного, автомобильного и городского наземного электрического транспорта, промышленного транспорта некоммерческого ис-

пользования, а также дорожного хозяйства и транспортной безопасности (включая объекты метрополитена). Территориальная организация Службы, представленная сетью межрегиональных управлений, обеспечивает пространственную доступность надзорных функций и их операционную приближенность к объектам контроля, что соответствует принципам децентрализации и процессуальной эффективности.

Вместе с тем фундаментальной характеристикой современного состояния правового регулирования транспортной контрольно-надзорной деятельности является ее дуалистическая модель, в рамках которой одновременно функционируют два качественно различных правовых режима. Как установлено в ходе настоящего исследования, на транспорте параллельно реализуются:

а) режим отраслевого (тематического) контроля, охватывающий вопросы безопасности эксплуатации транспортных систем, технического состояния транспортных средств и инфраструктуры, соблюдения обязательных требований транспортных уставов и кодексов;

б) особый режим транспортной безопасности, регламентирующий анти-террористическую защищенность транспортных объектов и пассажиров и регулируемый специальным Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Каждый из указанных режимов характеризуется нормативной автономией: обладает собственной системой обязательных требований, специфическим субъектным составом участников правоотношений и особыми процедурно-процессуальными механизмами реализации. Функциональное сопряжение данных режимов формирует сложную, многоуровневую и гетерогенную архитектуру системы обеспечения транспортной безопасности и законности, требующую от правоприменителя высокой квалификации, а от субъекта нормотворчества — скоординированного подхода к устранению коллизионных и дублирующих норм.

Переходя к анализу ключевых проблем функционирования системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте, необходимо констатировать, что, несмотря на прогрессивность проведенной реформы, на практике сохраняется ряд системных дефектов, снижающих эффективность контрольно-надзорного механизма.

Первая группа проблем связана с институциональной фрагментацией и дублированием полномочий. Полномочия в сфере транспортного контроля распределены между множеством ведомств, что нередко приводит к дублированию функций и избыточной административной нагрузке на бизнес. Например, при перевозке угля контролирующими органами одновременно могут выступать Ространснадзор (контроль за погрузкой), Росприроднадзор (пыление), ФАС России (тарифы) и таможенные органы (экспорт) [1]. В сфере безопасности дорожного движения наблюдается пересечение полномочий между Ространснадзором и ГИБДД МВД России [2; 3]. В гражданской авиации функции контроля распределены между Ро-

странснадзором и Росавиацией, что создает риски дублирования и противоречий [4].

Отсутствие единого координационного органа является системным дефектом, который не был устранен в ходе реформы. Как справедливо отмечается в литературе, «органы, осуществляющие государственный контроль (надзор) и муниципальный контроль, получили в Федеральном законе от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ один и тот же статус в административно-процессуальных правоотношениях, а именно статус контрольного (надзорного) органа» [5, стр. 121]. Однако данный статус не обеспечивает автоматической координации между различными ведомствами, осуществляющими контроль на транспорте.

Вторая группа проблем связана с нормативно-правовыми коллизиями и пробелами. Действующее законодательство демонстрирует дуализм, а нередко и разрозненность понятийно-категориального аппарата. Ключевые термины часто используются бессистемно, противоречиво, что размывает границы правового регулирования и затрудняет квалификацию полномочий органов власти. Так, отсутствует легальное определение понятия «нарушение обязательных требований» как самостоятельного юридического состава, отличного от административного правонарушения. Учитывая характер административно-принудительных мер, применяемых по выявленным фактам нарушений обязательных требований, очевидна потребность в развернутом законодательном определении данного противоправного деяния.

Критической проблемой остается юридическая неопределенность понятия «угроза причинения вреда», которое является основанием для проведения внеплановых мероприятий [6; 7]. Свободное толкование данной категории создает коррупционные риски, связанные с избыточным давлением должностных лиц. Термин требует детализации в законодательстве с определением конкретных параметров и юридических признаков такой угрозы, соотнесенных с группами тяжести и вероятности причинения вреда.

Третья группа проблем связана с недостаточной эффективностью риск-ориентированного подхода в транспортной сфере. Универсальный подход к категорированию рисков не учитывает специфику транспортных систем, где даже маловероятные события могут иметь катастрофические последствия. Так, в авиационной отрасли значительная доля авиационных происшествий предварялась цепочкой системных нарушений, которые формально не попадали под «высокий риск» по установленным критериям. Судебная практика также указывает на не всегда присутствующую адекватность формальных критериев и необходимость комплексного восприятия риск-ориентированного подхода (Кассационное определение Верховного Суда РФ от 30 июня 2020 г. № 48-КА20-4- К7).

Кроме того, на практике сохраняется формализм при категорировании объектов. По данным Ространснадзора, несмотря на то что к 1 января 2025

г. должен был завершиться переход на риск-ориентированный подход в контрольно-надзорной деятельности, не все контролирующие органы в транспортной сфере полностью перевели деятельность на данный подход [<https://atb-tsa.ru/archives/25148>]. Остальные продолжают применять устаревшие методы «равномерного» контроля, что снижает его эффективность.

Четвертая группа проблем связана с недостаточной цифровизацией и информационным обеспечением контрольно-надзорной деятельности. Несмотря на создание Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ) и Государственной информационной системы «Типовое облачное решение по автоматизации контрольной (надзорной) деятельности» (ГИС ТОР КНД), информационные системы различных ведомств часто не сопряжены, что мешает созданию единого цифрового профиля участника транспортной деятельности.

Пятая группа проблем связана с недостаточной проработанностью механизмов стимулирования добросовестности и профилактической модели контроля. Хотя принцип стимулирования добросовестного соблюдения обязательных требований закреплен в ст. 8 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ, на практике меры поощрения носят формальный характер и не связаны с реальными предпочтениями. Как ранее констатировалось, «данное направление профилактики является, безусловно, перспективным, однако сегодня эти мероприятия не до конца проработаны и, как следствие, не внедрены повсеместно» [8, стр. 57].

Шестая группа проблем связана с кадровым обеспечением контрольно-надзорной деятельности [9]. Система подготовки и повышения квалификации кадрового состава транспортного комплекса не в полной мере учитывает современные требования к компетенциям в области риск-менеджмента, анализа данных и цифровых технологий, и об этой проблеме известно специалистам не первый год (см. постановление Правительства РФ от 8 сентября 1997 г. № 1143 «Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации»; распоряжение Правительства РФ от 6 февраля 2021 г. № 255-р «Об утверждении Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года»).

Седьмая группа проблем связана с недостаточной эффективностью прокурорского надзора в транспортной сфере. Отсутствует федеральный закон, подробно устанавливающий структуру, полномочия и предмет надзора транспортных прокуратур. Ученые не первый год обращают внимание на существенную сложность, связанную с тем, что отсутствует правовое обеспечение деятельности транспортных прокуроров [10—12]. Кроме того, автомобильный транспорт не попадает под прокурорский надзор транспортных прокуратур, что создает пробелы в надзоре за безопасностью дорожного движения.

Восьмая группа проблем связана с правовым статусом отдельных субъектов контрольно-надзорной деятельности. В частности, статус капитана

морского порта характеризуется неопределенностью [13—15]: с одной стороны, капитан морского порта наделен властными полномочиями по изданию обязательных распоряжений в соответствии со ст. 76 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, с другой — не обладает статусом органа государственной власти, находясь в множественной подчиненности. Данная двойственность создает правовые риски и снижает оперативность реагирования на угрозы безопасности.

На основе проведенного комплексного анализа современного состояния, проблем и перспектив совершенствования системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте в России представляется возможным сформулировать ряд научно обоснованных выводов и предложений.

Во-первых, современное состояние системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте характеризуется переходным периодом от карательной модели к профилактической. Реформа 2020—2024 гг. заложила правовые основы новой модели, однако ее практическая реализация сталкивается с системными препятствиями: институциональной фрагментацией, нормативными коллизиями, недостаточной цифровизацией и формализмом в применении риск-ориентированного подхода. Транспортная контрольно-надзорная деятельность представляет собой специализированную подсистему общефедерального института государственного контроля, обладающую особой организационно-правовой природой, обусловленной технической сложностью объектов, межотраслевым характером регулирования и стратегической значимостью для национальной безопасности.

Во-вторых, ключевой проблемой современного этапа является отсутствие единой концептуальной модели обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте. Действующая система характеризуется множественностью субъектов, дублированием полномочий, нормативной разрозненностью и недостаточной координацией [16]. Для устранения данных дефектов предлагается создание Центра координации транспортного контроля при Минтрансе России и независимого Национального бюро безопасности на транспорте, объединяющего функции расследования происшествий на всех видах транспорта. Данная модель соответствует передовому мировому опыту и позволит обеспечить объективность расследований и независимость от ведомственных интересов.

В-третьих, риск-ориентированный подход в транспортной сфере требует существенной доработки. Универсальные критерии категорирования рисков не учитывают специфику транспортных систем, где даже низкочастотные события могут иметь катастрофические последствия. Предлагается разработка отраслевой методики оценки рисков с акцентом на системную уязвимость и потенциальный ущерб, а также введение двойной категоризации обязательных требований (критической важности и операционного характера). Это позволит обеспечить соответствие между

уровнем риска и мерой правового воздействия, избегая как избыточного контроля, так и недостаточной превенции.

Список источников

1. Васильева, О. Н. Административная ответственность за незаконное потребление энергоресурсов / О. Н. Васильева, Г. В. Костылева // Российская юстиция. — 2018. — № 8. — С. 15—19.
2. Кострова, О. В. Контрольно-надзорная деятельность сотрудников ГИБДД: к вопросу о разграничении функциональных обязанностей / О. В. Кострова // Административное право и процесс. — 2025. — № 2. — С. 51—54.
3. Канунцев, А. А. Состояние законности в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом / А. А. Канунцев // Прокурор. — 2016. — № 4. — С. 80—83.
4. Баканов, К. С. Проблемы реагирования на нарушения обязательных требований, обеспечивающих безопасность перевозок пассажиров автобусами / К. С. Баканов, М. М. Исаев // Административное право и процесс. — 2025. — № 4. — С. 44—50.
5. Стахов, А. И. Ключевые элементы структуры административного контрольно-надзорного производства, осуществляемого в России / А. И. Стахов // Российский юридический журнал. — 2021. — № 3.
6. Мисник, Г. А. Самостоятельная утилизация отходов: угрозы окружающей среде как следствие правовой неопределенности / Г. А. Мисник // Экологическое право. — 2024. — № 4. — С. 12—15.
7. Шишов М.А. Актуальные проблемы лицензирования в сфере здравоохранения // Медицинское право. 2018. № 3. С. 17-21.
8. Евдокимов, А. С. Система профилактических мероприятий, применяемых при осуществлении государственного контроля (надзора): оценка регулирующего воздействия / А. С. Евдокимов, П. П. Сергун // Административное право и процесс. — 2023. — № 7.
9. Нестеров, Е. А. Развитие транспортной юридической науки и образования: современные реалии, предстоящие вызовы и перспективы / Е. А. Нестеров, А. Г. Репьев, А. М. Репьева // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. — 2025. — № 2 (70). — С. 393—396.
10. Морозова, О. В. Проблемы санкционирования транспортными прокурорами решений таможенных органов об аресте имущества и товаров, в отношении которых таможенные платежи, проценты и пени не уплачены или уплачены не полностью, как мера обеспечения взыскания таможенных платежей, предусмотренная ст. 79 Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» / О. В. Морозов // Таможенное дело. — 2020. — № 2. — С. 25—29.
11. Городков Ю.А. Надзор за исполнением законов о безопасности воздушного транспорта / Ю. А. Городков // Законность. — 2014. — № 12. — С. 19—22.
12. Полякова, Н. А. Правовые основы деятельности органов прокуратуры Российской Федерации и Республики Казахстан по обеспечению законности в сфере осуществления государственного контроля и надзора / Н. А. Полякова // Административное право и процесс. — 2025. — № 5. — С. 72—75.
13. Бенедская, О. А. К вопросу о правовом статусе капитана морского порта / О. А. Бенедская, А. А. Джагарян // Административное право и процесс. — 2019. — № 4. — С. 14—17.

14. Семенов, А. В. Особенности административно-правового статуса капитана морского порта / А. В. Семенов, А. Х. Евстафиadis // Транспортное право. — 2018. — № 2. — С. 7—9.
15. Жеребцов, А. Н. Административно-юрисдикционные полномочия капитана морского порта в Российской Федерации: проблемы нормативного закрепления и практики реализации / А. Н. Жеребцов, А. А. Иванов // Транспортное право. — 2019. — № 1. — С. 5—9.
16. Репьев, А. Г. Систематизация транспортного законодательства: концепция, практика, техник / А. Г. Репьев // Журнал российского права. — 2025. — Том 29. — № 12. — С. 46—59.

References

1. Vasil'yeva, O. N. Administrativnaya otvetstvennost' za nezakonnoye potrebleniye energoresursov [Administrative liability for the illegal consumption of energy resources] / O. N. Vasil'yeva, G. V. Kostyleva // Rossiyskaya yustitsiya. — 2018. — № 8. — S. 15—19.
2. Kostrova, O. V. Kontrol'no-nadzornaya deyatelnost' sotrudnikov GIBDD: k voprosu o razgranichenii funktsional'nykh obyazannostey [Control and supervisory activities of traffic police officers: on the issue of delineating functional duties] / O. V. Kostrova // Administrativnoye pravo i protsess. — 2025. — № 2. — S. 51—54.
3. Kanuntsev, A. A. Sostoyaniye zakonnosti v sfere perevozok passazhirov avtomobil'nyim transportom [The state of legality in the sphere of passenger transportation by road] / A. A. Kanuntsev // Prokuror. — 2016. — № 4. — S. 80—83.
4. Bakanov, K. S. Problemy reagirovaniya na narusheniya obyazatel'nykh trebovaniy, obespechivayushchikh bezopasnost' perevozok passazhirov avtobusami [Issues regarding the response to violations of mandatory requirements ensuring the safety of bus passenger transportation] / K. S. Bakanov, M. M. Isayev // Administrativnoye pravo i protsess. — 2025. — № 4. — S. 44—50.
5. Stakhov, A. I. Klyuchevyye elementy struktury administrativnogo kontrol'no-nadzornogo proizvodstva, osushchestvlyayemogo v Rossii [Key structural elements of administrative control and supervisory proceedings in Russia] / A. I. Stakhov // Rossiyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2021. — № 3.
6. Misnik, G. A. Samostoyatel'naya utilizatsiya otkhodov: ugrozy okruzhayushchey srede kak sledstviye pravovoy neopredelennosti [Independent waste disposal: environmental threats resulting from legal uncertainty] / G. A. Misnik // Ekologicheskoye pravo. — 2024. — № 4. — S. 12—15.
7. Shishov M.A. Aktual'nyye problemy litsenzirovaniya v sfere zdravookhraneniya [Current issues of licensing in the healthcare sector] // Meditsinskoye pravo. 2018. № 3. S. 17-21.
8. Yevdokimov, A. S. Sistema profilakticheskikh meropriyatiy, primenyayemykh pri osushchestvlenii gosudarstvennogo kontrolya (nadzora): otsenka reguliruyushchego vozdeystviya [System of preventive measures applied during state control (supervision): estimation of regulatory impact] / A. S. Yevdokimov, P. P. Sergun // Administrativnoye pravo i protsess. — 2023. — № 7.
9. Nesterov, Ye. A. Razvitiye transportnoy yuridicheskoy nauki i obrazovaniya: sovremennyye realii, predstoyashchiye vyzovy i perspektivy [Development of transport legal science and education: current realities, upcoming challenges, and prospects] / Ye. A. Nesterov, A. G. Rep'yev, A. M. Rep'yeva // Yuridicheskaya nauka i praktika: Vestnik Nizhegorodskoy akademii MVD Rossii. — 2025. — № 2 (70). — S. 393—396.

10. Morozova, O. V. Problemy sanktsionirovaniya transportnymi prokurorami resheniy tamozhennykh organov ob areste imushchestva i tovarov, v otnoshenii kotorykh tamozhennyye platezhi, protsenty i peni ne uplacheny ili uplacheny ne polnost'yu, kak mera obespecheniya vzyskaniya tamozhennykh platezhey, predusmotrennaya st. 79 Federal'nogo zakona ot 3 avgusta 2018 g. № 289-FZ «O tamozhennom regulirovanii v Rossiyskoy Federatsii i o vnesenii izmeneniy v otdel'nyye zakonodatel'nyye akty Rossiyskoy Federatsii» [Issues regarding the authorization by transport prosecutors of customs authority decisions to seize property and good, for which customs payments, interest, and penalties remain unpaid or partially unpaid, as a measure to secure the collection of customs payments under Art. 79 of Federal Law No. 289-FZ of August 3, 2018, "On Customs Regulation in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation"] / O. V. Morozov // Tamozhennoye delo. — 2020. — № 2. — S. 25–29.
11. Gorodkov Yu. A. Nadzor za ispolneniyem zakonov o bezopasnosti vozdušnogo transporta [Supervision over compliance with laws on air transport security] / Yu. A. Gorodkov // Zakonnost'. — 2014. — № 12. — S. 19–22.
12. Polyakova, N. A. Pravovyye osnovy deyatel'nosti organov prokuratury Rossiyskoy Federatsii i Respubliki Kazakhstan po obespecheniyu zakonnosti v sfere osushchestvleniya gosudarstvennogo kontrolya i nadzora [Legal foundations of the activities of the prosecutor's offices of the Russian Federation and the Republic of Kazakhstan to ensure legality in the sphere of state control and supervision] / N. A. Polyakova // Administrativnoye pravo i protsess. — 2025. — № 5. — S. 72–75.
13. Benedskaya, O. A. K voprosu o pravovom statuse kapitana morskogo porta [On the issue of the legal status of the seaport captain] / O. A. Benedskaya, A. A. Dzhagaryan // Administrativnoye pravo i protsess. — 2019. — № 4. — S. 14–17.
14. Semenov, A. V. Osobennosti administrativno-pravovogo statusa kapitana morskogo porta [Specifics of the administrative and legal status of the seaport captain] / A. V. Semenov, A. K. Yevstafiadis // Transportnoye pravo. — 2018. — № 2. — S. 7–9.
15. Zherebtsov, A. N. Administrativno-yurisdiktsionnyye polnomochiya kapitana morskogo porta v Rossiyskoy Federatsii: problemy normativnogo zakrepleniya i praktiki realizatsii [Administrative and jurisdictional powers of the seaport captain in the Russian Federation: issues of regulatory enshrinement and implementation practice] / A. N. Zherebtsov, A. A. Ivanov // Transportnoye pravo. — 2019. — № 1. — S. 5–9.
16. Rep'yev, A. G. Sistematizatsiya transportnogo zakonodatel'stva: kontseptsiya, praktika, tekhniki [Systematization of transport legislation: concept, practice, and techniques] / A. G. Rep'yev // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2025. — Tom 29. — № 12. — S. 46–59.