

СИСТЕМЫ СТАБИЛИЗАЦИИ: ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ

А.М. Скрынник

МОНИТОРИНГ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИИ

Аннотация: Проведен анализ правового понятия и правового регулирования осуществления надзорных мероприятий методом мониторинга в области транспортной безопасности, предложены пути дальнейшего совершенствования системы мониторинга.

Сформулировано определение понятия «мониторинг обеспечения транспортной безопасности» — это процесс систематического или непрерывного сбора информации (наблюдения) и анализ обобщенных данных состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, для выработки и принятия необходимых решений по изменению или сохранению заданных нормативно-правовых или (и) нормативно-технических параметров.

Ключевые слова: Юриспруденция, право, мониторинг, безопасность, обеспечение, транспорт, контроль, надзор, объекты, регулирование

В последнее время, федеральными органами исполнительной власти уполномоченными на осуществление контроля (надзора), наряду с другими, применяется такой метод деятельности как мониторинг. Слово «мониторинг» стало часто употребляться законодателями и правоприменителями, научным сообществом, оно проникает во все новые и новые правовые сферы и практику контроля (надзора). Это иностранное понятие стало употребляться при рассмотрении очень широкого круга правоотношений, связанных с правом, экологией, медициной, экономикой, с техногенными, политическими, социальными процессами, т.е. практически в любой области человеческой деятельности, – и широко используется в текстах правовых актов.

В 2011 г., постановлением Правительства РФ введена методика правоприменения в Российской Федерации, которая устанавливает правила и определяет показатели осуществления мониторинга правоприменения в Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти и органами государственной власти субъектов Российской Федерации¹.

По наблюдениям некоторых исследователей, с 1991 г. институт мониторинга применялся для правового регу-

лирования различных общественных отношений в более чем 100 федеральных законах².

В представленной статье мы рассмотрим некоторые определения понятия «мониторинг», а также закрепление, осуществление и развитие правового института «мониторинг», как одного из основных методов осуществления контроля (надзора), в сфере обеспечения транспортной безопасности.

В современном толковом коммерческо-транспортном словаре дается определение «мониторинг» (от латинского *monitor* – *наблюдающий*) – систематическое сопоставление действительного положения фирмы, организации с желаемым. Позволяет разрабатывать предложения по развитию объекта в нужном направлении делать заключения об эффективности мер по управлению объектом³.

В англо-русском и русско-английском словаре по морскому праву дается определение английскому слову – *monitoring* как: наблюдение; проверка; управление; контроль⁴.

Профессор Ю.А. Тихомиров в своих трудах указывает, что «правовой мониторинг» представляет собой

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 19 августа 2011 г. №694 «Об утверждении методики осуществления мониторинга правоприменения в Российской Федерации» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).

² Толмачева Н.Н. Мониторинг закона – от практики к теории // Право и экономика. – № 7. – 2006 г.

³ Современный толковый коммерческо-транспортный словарь (в трех книгах). Книга 2.К-П. – СПб., 2003. – 464 с., с.190.

⁴ Желтов Л.М., Князев В.С. Англо-русский и русско-английский словарь по морскому праву. – М.: Воениздат, 1988. – 207 с., стр.68,141.

динамичный, организационный и *правовой институт информационно-оценочного характера*, используемый на всех стадиях функционирования управления, хозяйствования и т.п., проявляющийся на всех этапах возникновения и действия права.

В ходе мониторинга необходимо выявить объективные факторы, которые влияют на конечные результаты деятельности поднадзорного органа⁵.

Профессор С.Н. Назаров правильно отметил, что дальнейшему совершенствованию методов надзорной деятельности призвана способствовать разработка надзорно-процессуальной политики и введение такого актуального метода надзора, как *правовой мониторинг*, под которым он понимает комплексную работу по системной оценке состояния законодательства в сферах реализации надзора, а также мониторинг деятельности поднадзорных структур и объектов⁶.

Современный толковый коммерческо-транспортный словарь указывает, что «**транспортный мониторинг**» (transport monitoring) заключается в *контролировании* группы показателей, которые характеризуют состояние рынка транспортных услуг, и на основе этого выявление тенденций, которые имеют место на этом рынке⁷.

Понятие «мониторинга объектов и грузов» дается в распоряжении Правительства Российской Федерации №1314-р, 2005 г. «Мониторинг объектов и грузов». Это осуществляемые непрерывно или с заданной периодичностью контроль (наблюдение, измерение, фиксация) и анализ обобщенных параметров состояния защищенности объектов и грузов и влияющих на объекты и грузы факторов с целью подготовки необходимых решений для предупреждения и ликвидации негативных последствий кризисных ситуаций природного и техногенного характера, а также вызванных проявлениями терроризма⁸.

Авторы словаря международного морского права указывают, что «**мониторинг**» – это не только наблюдение и измерение, которые относятся к текущей деятельности государств, но также и прогноз последствий загрязнения (оценка и анализ риска и последствия загрязнения). Международно-правовая доктрина иногда в

понятие мониторинга включает и *разработку рекомендаций по уменьшению или предотвращению* загрязнения морской среды⁹.

Часть 1) статьи 2 ФЗ-294, 2008 года раскрывая цель государственного контроля (надзора), указывает, что одним из видов деятельности уполномоченных органов государственной власти является систематическое наблюдение за исполнением обязательных требований, анализу и прогнозированию состояния исполнения обязательных требований при осуществлении деятельности юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, что собственно и раскрывает суть мониторинговой деятельности¹⁰.

В настоящее время Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (далее, Ространснадзор), реализуется масштабный проект создания Единой информационно-аналитической системы государственного контроля и надзора на транспорте. В конце 2006 г. Ространснадзором была проведена разработка концепции создания и функционирования Единой информационно-аналитической системы государственного контроля и надзора на транспорте. Предложенная концепция включила автоматизацию деятельности единой дежурно-диспетчерской службы, *мониторинга безопасности транспортного комплекса* (в том числе систему видеонаблюдения), базу данных о субъектах и объектах надзора, аналитическую подсистему и подсистему контрольно-надзорной деятельности (обеспечивающую непосредственную автоматизацию деятельности подразделений). Все эти компоненты единой системы в будущем планируется интегрировать с информационными системами других транспортных ведомств, участвующих в регулировании транспортной деятельности.

Проект также предусматривает создание специального информационного портала, к которому будут иметь доступ (помимо различных ведомств) пользователи транспортных услуг, перевозчики и граждане. Данный портал будет интерактивным, транспортные предприятия смогут подавать заявки на получение новых лицензий, продление уже выданных, получение других разрешительных документов и информации. Для транспортных предприятий это, по сути, дополнительный способ общения с надзорным органом¹¹.

⁵ Тихомиров Ю.А. Современное публичное право: монографический учебник. – М., 2008. – с.362-363.

⁶ Назаров С.Н. Надзор в правовой политике России. Монография. Ростов-на-Дону. – Изд-во СКАГС, 2009. – 303 с., стр.270.

⁷ Современный толковый коммерческо-транспортный словарь (в трех книгах). Книга 3.Р-Я. – СПб., 2003. – 432 с., с.292.

⁸ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.08.2005 №1314-р «О создании системы мониторинга критически важных и опасных объектов и грузов Российской Федерации на период до 2010 года и дальнейшую перспективу» // Консультант-Плюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).

⁹ Словарь международного морского права / Отв. Ред.Ю.Г. Барсегов. – М.: Международные отношения, 1985. – 256 с., с.149.

¹⁰ Федеральный закон РФ от 26.12.2008 г. №294 г. «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).

¹¹ Официальный сайт Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. www.rostransnadzor.gov.ru (дата обращения: 14.05.12).

Системы стабилизации: государственный контроль

Распоряжением Ространснадзора №ВС-134-р(фс), 2006 г. «Об утверждении Концепции создания и функционирования Единой Информационно-Аналитической Системы государственного контроля и надзора на транспорте (в дальнейшем, ЕИАС)» были определены цели и задачи создания ЕИАС¹².

Целью создания и функционирования ЕИАС Ространснадзора, определено:

- повышение эффективности реализации правоприменительных (контрольных, надзорных, разрешительных и специальных) функций, возложенных на Ространснадзор, за счет совершенствования систем управления и автоматизации выполнения отдельных функциональных задач, а также интеграции данных о состоянии транспортного комплекса и результатов деятельности Федеральной службы в единую информационную систему.

Принципы создания и функционирования определенные Концепцией, позволят автоматизировать процесс *оценки состояния безопасности транспортных процессов на территории Российской Федерации*, своевременно перераспределять ресурсы Ространснадзора и принимать необходимые меры для обеспечения требуемого уровня безопасности функционирования транспортного комплекса.

Создание ЕИАС Ространснадзора направлено на решение следующих основных задач:

- принятие руководством Ространснадзора обоснованных стратегических решений, основываясь на анализе данных, зафиксированных в ЕИАС за прошедшие периоды времени, и прогнозах, формируемых на основе этих данных;

- *постоянный мониторинг* основных показателей безопасности транспортного комплекса и уведомление при их выходе за пределы допустимых значений (определено распоряжением Правительства Российской Федерации № 1314-р, 2005 г.);

- эффективное информационное взаимодействие центрального аппарата Ространснадзора и его территориальных органов, а также взаимодействие с другими органами государственной власти, *путем сопряжения информационных систем* (МВД, ФСБ, МЧС);

- контроль эффективности исполнения подразделениями Ространснадзора функций и полномочий путем автоматизации типовых административных действий, обеспечения регламентированной доступности необходимой информации для сотрудников Ространснадзора, автоматизированного формирования отчетной документации;

- контроль территориальных подразделений Ространснадзора, а также юридических и физических лиц, работающих в сфере транспорта, без вмешательства в их деятельность;

- формирование единой ведомственной информационной сети для обеспечения деятельности Ространснадзор путем использования общих организационных подходов и унифицированных требований к программно-аппаратным средствам;

- расширение практики предоставления гражданам и организациям доступа к открытой информации о деятельности Ространснадзора, в том числе через сеть Интернет;

- организация интерактивного информационного взаимодействия с организациями транспортного комплекса с использованием современных информационных технологий, поэтапный переход на электронный документооборот;

- обеспечение информационной безопасности деятельности Ространснадзора и элементов ведомственной информационной сети, в том числе путем применения технологий электронной цифровой подписи в масштабах отрасли.

Основные информационные системы (в дальнейшем, ИС), используемые Ространснадзором в настоящее время при осуществлении контрольно-надзорных и разрешительных функций, унаследованы от инспекционных органов предшественников Ространснадзора: Департамента безопасности мореплавания, Государственной речной судоходной инспекции, Российской транспортной инспекции. Многие из этих ИС устарели, и их сегодняшнее состояние не отвечает потребностям Ространснадзора. В настоящее время имеющаяся система не позволяет создать полноценную общепромышленную базу данных. Отсутствует возможность оперативного получения достоверной и комплексной информации о состоянии безопасности транспортной отрасли и динамике ее показателей; получаемые данные разобщены, а иногда и несопоставимы; автоматизация информационного взаимодействия между управлениями центрального аппарата и территориальными органами Ространснадзора не соответствует требованиям настоящего времени (в основном преобладает бумажный документооборот). Многие системы, например, системы учета происшествий и результатов расследования, функционируют в автономном режиме. Возможность доступа к ним есть только у ограниченного круга лиц, осуществляющих ведение этих систем.

Одна из основных проблем – получение сводных данных по разным видам транспорта. Сейчас в системе Ространснадзора в целом по стране работают 119 территориальных управлений (в пределах Южного и Северо-Кавказского федеральных округов-14), у которых есть свои линейные отделы, представительства, госинспекторы (группа госинспекторов) в разных городах. Информация

¹² Распоряжение Ространснадзора от 15 сентября 2006 года №ВС-134-р(фс) «Об утверждении Концепции создания и функционирования Единой Информационно-Аналитической Системы государственного контроля и надзора на транспорте» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).

о проведенных проверках, выданных лицензиях собирается с большой задержкой, соответственно, затрудняется своевременное принятие эффективных мер контрольно-надзорной деятельности.

Кроме того, сегодня на первый план выходят проблемы обеспечения информационной безопасности, что подразумевает защиту от незаконного вмешательства и кибертерроризма.

Очевидно, что элементом повышения эффективности работы Ространснадзора может стать автоматизация внутриведомственных процессов. Для решения подобных задач существуют информационные и коммуникационные технологии, бурное развитие которых в последние годы позволяет не только автоматизировать работу на местах (сократить трудозатраты), но и создать возможность для сбора, обмена информацией и ее дальнейшего использования. Таким образом, основной идеей создания этой системы будет повышение эффективности деятельности Ространснадзора за счет автоматизации работы инспекторов и внутренних процедур.

В рамках создания ЕИАС, во-первых, планируется создать единую базу данных (БД) объектов и субъектов транспортной системы России, которая будет наполняться в режиме реального времени. Во-вторых, предоставить возможность удаленного доступа к БД представителям Ространснадзора для оперативного получения любой справочной или аналитической информации. В-третьих, реализовать метод автоматического заполнения этой БД, что позволит транспортным субъектам самим отправлять на специальный интерактивный портал Ространснадзора информацию о себе. И самое главное – *обеспечить единое и контролируемое исполнение административных функций* (рассмотрение документов, проведение проверок и расследований, лицензирование и пр.) и исключить субъективный фактор – зависимость от личности конкретного федерального государственного транспортного инспектора, т.е. коррупционная составляющая.

Технологически ЕИАС должна строиться по модульному принципу – каждый последующий модуль интегрируется с предыдущим. Количество предполагаемых модулей соответствует количеству функций, которые предусмотрены Положением о Ространснадзоре. На сегодняшний день запланировано примерно 64 функциональных модуля, которые будут входить в функциональные подсистемы, – это «Лицензирование», «Инспектирование», «Мониторинг», «Аттестация», «Сертификация», «Контроль», «Расследование» и др. По мере необходимости количество функциональных модулей и функциональных подсистем будет корректироваться.

Аналогичный алгоритм предлагается и при использовании других функциональных модулей ЕИАС. Например, инспектор будет вводить информацию о лицензиях, сертификатах или инспектировании в компьютер и одно-

временно передавать ее в единую базу данных системы. Персональный компьютер может быть портативным, и подключен к интернету через мобильный телефон с фотовидеокамерой, чтобы была возможность передавать и фотографии транспортного средства. Этот вариант очень удобен при работе в режиме «Расследование», когда в базу данных можно передать фотографию с места события, внести информацию о состоянии объекта и принятых инспектором мерах. После того, как информация попадает в базу данных, она может быть выведена на экраны дежурно-диспетчерской службы или на персональные компьютеры руководителей подразделений Ространснадзора и Минтранса России.

Подсистема «Мониторинг» предполагает передачу не только текстовой информации, но и видеосигналов с объектов транспортной системы. К примеру, около 50 видеокамер расположено в морских портах Санкт-Петербурга и Новороссийска; есть видеокамеры на железнодорожных переездах, автовокзалах, в аэропортах, морских и речных портах. Все эти источники информации, а также видеозаписи, сделанные транспортными инспекторами, могут быть задействованы *для мониторинга событий*.

Основной задачей подсистемы «Мониторинг» является, в том числе и своевременное оповещение о чрезвычайных ситуациях и происшествиях в транспортном комплексе.

Сегодня уже налажено эффективное взаимодействие между единой дежурно-диспетчерской службой транспортного комплекса Ространснадзора и многими центрами мониторинга безопасности в других государствах и в предприятиях, таких как Координационный центр по авиационной безопасности, ЦУКС в «Аэрофлоте», центры обеспечения авиационной безопасности в аэропортах и др.

В рамках подсистемы планируется развитие главного и территориальных центров мониторинга безопасности транспортной системы и дежурно-диспетчерских служб.

Вместе с тем мероприятия и финансирование по созданию ЕИАС вошли в проект ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и на сегодняшний день одобрены всеми заинтересованными органами власти.

В тоже время, создание глобальной базы данных транспортной отрасли требует дублирования на случай чрезвычайных ситуаций. В связи с этим Ространснадзором планируется производить так называемые репликации, когда базы данных будут храниться в нескольких местах, чтобы при обрыве связи сохранялась возможность накопления и обновления информации, а также актуализации БД сразу после восстановления системы.

В то же время, реализацию проекта осложняют естественные российские особенности. Обширные малонаселенные территории обычно плохо обеспечены коммуникациями. Существуют регионы, где у Ространснадзора нет никаких современных средств связи, в лучшем случае

Системы стабилизации: государственный контроль

– телефон. Все это влияет на эффективность работы надзорного органа. Транспорт функционирует круглосуточно, и происшествия происходят в любое время суток, поэтому центр должен иметь возможность круглосуточной связи с подразделениями, например от г. Ростова-на-Дону до всех городов Южного федерального округа, где расположен на постоянной основе инспекторский состав. Эти нюансы также учтены в концепции. Рассматриваются варианты использования спутниковых терминалов в тех местах, где нет обычных коммуникаций.

Еще одним препятствием при создании информационных систем является человеческий фактор. Ведь внедрение ЕИАС подразумевает создание предельно прозрачной системы контроля и надзора на транспорте. Многие ныне скрытые злоупотребления и нарушения в работе будут сразу выявляться. Это может вызвать противодействие со стороны некоторых должностных лиц, которые заинтересованы в сохранении существующего положения дел.

Создание ЕИАС Ространснадзора даст возможность решить задачи, связанные с проведением мониторинга основных показателей безопасности транспортного комплекса, и принимать меры при их выходе за пределы допустимых значений. Система позволит расширить практику предоставления гражданам и организациям доступа к открытой информации о деятельности Ространснадзора, что особенно важно в тех случаях, когда меры ограничительного характера, принимаемые в отношении отдельных предприятий, затрагивают широкий круг лиц.

Организация интерактивного информационного взаимодействия с предприятиями транспортного комплекса позволит исключить вероятность возникновения подобных ситуаций. Информация о перевозчиках, имеющих негативную историю, и транспортных предприятиях, несвоевременно устраняющих нарушения, будет доступна в режиме «online», что должно существенно сократить непроизводственные потери добросовестных перевозчиков и грузоотправителей. Это особенно важно в связи с тем, что контроль над реализацией ст. 11 ФЗ-16, 2007 г. «О транспортной безопасности»¹³ в части передачи данных о пассажирах возложен непосредственно на Ространснадзор.

Хотелось бы также отметить, что в настоящее время разработчиком единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности является уполномоченный Правительством РФ федеральный орган исполнительной власти в сфере транспорта. Ранее этим занималось Минкомсвязи России. Необходимость передачи полномочий по разработке указанной системы

Минтрансу обусловлена следующим. Достигнутый уровень работы Минкомсвязи России уже не соответствует полномочиям этого министерства. Требуется организовать взаимодействие Росжелдора, Росавтодора, Росавиации, Росморречфлота и Ространснадзора с федеральными органами исполнительной власти (в том числе с МВД России, ФСБ России и МЧС России), заинтересованными в получении информации о персональных данных пассажиров. Федеральным законом от 18 июля 2011 г. N 221-ФЗ «О внесении изменения в часть 1 статьи 11 Федерального закона «О транспортной безопасности»¹⁴ внесены изменения в часть 1 статьи 11 Федерального закона от 9 февраля 2007 года N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» заменив слова «федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере информационных технологий и связи,» словами «уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти».

С учетом кратко проведенного исследования, можно сделать вывод о том, что в настоящее время ни основным нормативным правовым актом, регулирующим вопросы обеспечения транспортной безопасности – ФЗ– 16,

2007 года, ни иными правовыми актами не предусмотрен (нормативно не закреплен) такой метод ведения контрольной (надзорной) деятельности Ространснадзором как «мониторинг обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Хотя имеются действующие примеры, во исполнение статьи 30 Водного кодекса Российской Федерации¹⁵ постановлением Правительства РФ №219, 2007 г. «Об утверждении Положения об осуществлении государственного мониторинга водных объектов»¹⁶ органами Росприроднадзора такой метод контроля как *мониторинг водных объектов*, осуществляется на основании Положения.

В отличие от основного метода осуществления контрольной (надзорной) деятельности за обеспечением транспортной безопасности – проверки, мониторинговая деятельность в настоящее время только набирает обороты, и в скором времени должна стать главной в

¹³ Федеральный закон РФ от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).

¹⁴ Федеральный закон от 18 июля 2011 г. №221-ФЗ «О внесении изменения в часть 1 статьи 11 Федерального закона «О транспортной безопасности» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).

¹⁵ Федеральный закон Российской Федерации от 03.06.2006 г. №73-ФЗ «Водный кодекс Российской Федерации» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).

¹⁶ Постановление Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2007 года №219 «Об утверждении Положения об осуществлении государственного мониторинга водных объектов» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).

осуществлении контрольной (надзорной) деятельности, вмененной Ространснадзору.

Исходя из вышеизложенного, можно дать определение «мониторинга обеспечения транспортной безопасности» — это процесс систематического или непрерывного сбора информации (наблюдения) и анализ обобщенных данных состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, для выработки и принятия **необходимых решений** по изменению или сохранению заданных нормативно-правовых или (и) нормативно-технических параметров.

Библиография:

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 19 августа 2011 г. №694 «Об утверждении методики осуществления мониторинга правоприменения в Российской Федерации» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).
2. Толмачева Н.Н. Мониторинг закона – от практики к теории // Право и экономика. – № 7. – 2006 г.
3. Современный толковый коммерческо-транспортный словарь (в трех книгах). Книга 2.К-П. – СПб., 2003. – 464 с., с.190.
4. Желтов Л.М., Князев В.С. Англо-русский и русско-английский словарь по морскому праву. – М.: Воениздат, 1988. – 207 с., стр.68,141.
5. Тихомиров Ю.А. Современное публичное право: монографический учебник. – М., 2008. – с.362-363.
6. Назаров С.Н. Надзор в правовой политике России. Монография. Ростов-на-Дону. – Изд-во СКАГС, 2009. – 303 с., стр.270.
7. Современный толковый коммерческо-транспортный словарь (в трех книгах). Книга 3.Р-Я. – СПб., 2003. – 432 с., с.292.
8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.08.2005 №1314-р «О создании системы мониторинга критически важных и опасных объектов и грузов Российской Федерации на период до 2010 года и дальнейшую перспективу» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).
9. Словарь международного морского права / Отв. Ред. Ю.Г. Барсегов. – М.: Международные отношения, 1985. – 256 с., с.149.
10. Федеральный закон РФ от 26.12.2008 г. №294 г. «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).
11. Официальный сайт Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. www.rostransnadzor.gov.ru (дата обращения: 14.05.12).
12. Распоряжение Ространснадзора от 15 сентября 2006 года №ВС-134-р(фс) «Об утверждении Концепции создания и функционирования Единой Информационно-Аналитической Системы государственного контроля и надзора на транспорте» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).
13. Федеральный закон РФ от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).
14. Федеральный закон от 18 июля 2011 г. №221-ФЗ «О внесении изменения в часть 1 статьи 11 Федерального закона «О транспортной безопасности» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).
15. Федеральный закон Российской Федерации от 03.06.2006 г. №73-ФЗ «Водный кодекс Российской Федерации» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).
16. Постановление Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2007 года №219 «Об утверждении Положения об осуществлении государственного мониторинга водных объектов» // КонсультантПлюс. URL: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения: 14.05.12).

References (transliteration):

1. Tolmacheva N.N. Monitoring zakona – ot praktiki k teorii // Pravo i ekonomika. – № 7. – 2006 g.
2. Zheltov L.M., Knyazev V.S. Anglo-russkiy i russko-angliyskiy slovar' po morskomu pravu. – M.: Voenizdat, 1988. – 207 s., str.68,141.
3. Tikhomirov Yu.A. Sovremennoe publichnoe pravo: monograficheskiy uchebnik. – M., 2008. – s.362-363.
4. Nazarov S.N. Nadzor v pravovoy politike Rossii. Monografiya. Rostov-na-Donu. – Izd-vo SKAGS, 2009. – 303 s., str.270.
5. Yu.G. Barsegov. Slovar' mezhdunarodnogo morskogo prava / Otv. Red.– M.: Mezhdunarodnye otnosheniya, 1985. – 256 s., s.149.