

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ВИНЫ В ПРАВОНАРУШЕНИЯХ НА ТРАНСПОРТЕ

Транспортное право представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения возникающие, развивающиеся и прекращающиеся в процессе эксплуатации транспорта.

За нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта установлены как уголовная, так и административная ответственность.

В соответствии с ч. 1 ст. 2.1 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – КоАП) "административным правонарушением признается противоправное виновное, а также характеризующееся иными признаками, предусмотренными настоящим Кодексом, деяние (действие или бездействие), за которое установлена административная ответственность" [2]. Согласно ч. 1 ст. 1.1 Уголовного кодекса Республики Беларусь (далее УК) "преступлением признается совершенное виновно общественно опасное деяние (действие или бездействие), характеризующееся признаками, предусмотренными настоящим Кодексом, и запрещенное им под угрозой наказания" [7].

В отличие от понятия преступления такой признак, как общественная опасность, в понятие административного правонарушения законодателем не включен. В связи с чем, ученые периодически навязывают дискуссию о том, является ли административное правонарушение общественно опасным или же оно общественно вредное.

Так, например А.Н. Крамник утверждает, что: "Правильнее использовать термин "общественно вредное", поскольку общественная опасность характеризует уголовное преступление". Им вносится предложение: "правильнее было бы в ч. 2 ст. 2.1 сделать примерно следующую запись: "Настоящим Кодексом запрещаются общественно вредные деяния, то есть такие, которые причиняют существенный вред правам и законным интересам". Нынешнюю вторую часть рассматривать частью третьей" [3, с. 19- 20].

Б.Е. Абдрахманов предлагает следующее определение административного проступка: "Административным правонарушением (проступком) признается противоправное, виновное (умышленное или по неосторожности), общественно вредное деяние (действие или бездействие)

физического или юридического лица, совершение которого предусматривает наложение взысканий, установленных в административном законодательстве, уполномоченными государственными органами и судами" [1, с. 117].

С данной позицией авторов нельзя согласиться. Давно пора отказаться от этого спора. Наша точка зрения в этом вопросе поддерживается российскими учеными. Так, Ю.П. Соловей констатирует: "Представляется, что давно обозначенная и всерьез обсуждавшаяся в литературе дилемма – общественно опасно или общественно вредно административное правонарушение – полностью надумана" [4, с. 6].

Все деяния, нарушающие нормы права, общественно опасны (вредны) и нет необходимости для преступлений применять термин "общественная опасность, а для административных правонарушений "общественная вредность". Права Т.В. Телятицкая, утверждая, что "общественная опасность заключается в том, что лицо, совершившее административное правонарушение, посягает на правопорядок, интересы общества, права и свободы граждан. Именно общественная опасность проступка обуславливает ответственность за его совершение" [5, с. 37]. Тем более что законодатель, относя то или иное деяние к преступлениям или административным правонарушениям, учитывает степень их общественной опасности (вредности).

Для того чтобы уяснить содержание понятий "общественная опасность" и "общественная вредность" обратимся к их дефинициям, изложенным в словаре русского языка.

Опасный согласно С.И. Ожегову, – "способный вызвать, причинить какой-н. вред, несчастие" [6, с. 441].

Слово "вредный" означает "причиняющий вред, опасный" [7, с. 101].

"Иными словами, общественная вредность есть материализовавшаяся общественная опасность деяния, и бессмысленно искать на этом пути какие-либо различия между преступлением и административным правонарушением. Другое дело, что степень общественной опасности среднестатистического административного правонарушения, в общем, ниже степени общественной опасности преступления" [4, с. 6- 7].

Чтобы положить конец таким дискуссиям предлагаем в ч. 1 ст. 2.1. КоАП после слов "административным правонарушением признается" добавить слова "общественно опасное" и далее по тексту, а также в ст. 3.2. Совершение административного правонарушения умышленно и 3.3. Совершение административного правонарушения по неосторожности слова "противоправное" и "вредные" заменить на "общественно опасное" в соответствующих падежах.

Внесение предложенных изменений позволит положить конец дискуссии об общественной опасности или вредности административных проступков.

Литература

1. Абдрахманов Б.Е. Концептуальные проблемы соотношения и отграничения административного правонарушения и преступления // Актуальные вопросы административно-деликтного права: материалы Междунар. науч.-практ. конф.— М.: ВНИИ МВД России, 2005.— С. 109-117.
2. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 21 апреля 2003 г. N 194-3 (ред. от 13 июля 2012 г. № 409-3) // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь.— 2003.— N 63.— 2/946; Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь.— 2012.— 2/1961.
3. Крамник А.Н. Новый Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях // Судовы веснік.— 2004.— № 1(49).— С. 19-23.
4. Соловей Ю.П. К критике некоторых концептуальных положений Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях // Актуальные проблемы применения Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях; материалы всероссийской науч.-практ. конф., Омск, 1 июня 2004 г. / под общ. ред. Ю.П. Соловья.— Омск: Омский юридический институт, 2004.— С. 3-9.
5. Телятицкая Т.В. Административная ответственность и некоторые проблемы соблюдения прав человека в Республике Беларусь // Экономика. Управление. Право.— 2002.— № 3.— С. 36-39.
6. Ожегов С.И. Словарь русского языка: ок. 53000 слов / С.И. Ожегов; под общ. ред. проф. А.И. Скворцова.— 24-е изд. испр.— М.: ООО "Изд. дом "ОНИКС-21 век"; изд-во "Мир и образование", 2003.— 896 с.
7. Ожегов С.И. Словарь русского языка / под ред. д-ра филолог. наук проф. Н.Ю. Шведовой.— М.: Русский язык, 1984.— 797 с.
8. Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-3 (ред. от 13 июля 2012 г. № 409-3) // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь.— 1999.— № 76.— 2/50; Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь.— 2012.— 2/1961.

УДК 351.811.122/.123(94)(043.2)

Кулик О.М.,
магістр права,
м. Сідней, Австралія

АНАЛІЗ ПРАВОВИХ ЗАСОБІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В АВСТРАЛІЇ

Австралія знаходиться серед числа країн, що є лідерами в забезпеченні безпеки дорожнього руху завдяки системному і комплексному підходу до вирішення цього питання як на федеральному рівні, так і на рівні штатів. Щорічний економічний збиток від ДТП в Австралії оцінюються в 27 млрд. доларів на рік. Тим не менш, рівень дорожнього травматизму значно скоротився протягом останніх чотирьох десятиліть, незважаючи на значне зростання населення і триразове збільшення зареєстрованих автотранспортних засобів. За цей період число смертей на дорогах в рік знизилася з 3798 випадків смерті в 1970 р. до 1302 на початку 2012 р. [1, с 3-4].

Удосконалення механізму правового регулювання забезпечення безпеки дорожнього руху і перш за все державного управління цією діяльністю — це основний напрямок підвищення безпеки дорожнього руху. Юрисдикція урядових органів в федеральній системі Австралії щодо відповідальності за безпеку дорожнього руху чітко визначена. Для реалізації поставлених перед федеральним урядом задач створено Міністерство інфраструктури і транспорту, до компетенції якого входить: розробка норм безпеки для нових транспортних засобів (ТЗ), впровадження програм в сфері безпеки руху та координація Національної стратегії безпеки дорожнього руху тощо [2]. Уряди штатів і територій несуть відповідальність за фінансування, планування, проектування та експлуатацію дорожньої мережі відповідних штатів, організацію і управління реєстрацією ТЗ, систему видачі водійських прав і регулювання поведінки учасників дорожнього руху. Головна ідея Національної стратегії безпеки дорожнього руху на 2011-2020 р.р., прийнятої 20.05.2011 р. , жодна людина не повинна загинути або бути серйозно пораненою на дорогах Австралії. Відтак, було розроблено 10-річний план по скороченню числа щорічних смертей і серйозних травм на австралійських дорогах мінімум на 30%. У стратегії закріплені основні напрямки майбутньої політики австралійської безпеки дорожнього руху, зокрема, безпечні дороги, безпечна швидкість, безпечні ТЗ та забезпечення безпеки людини [3, ст. 37].

Наявність ефективної законодавчої бази в сфері безпеки дорожнього