

руху – найважливіший фактор в досягненні безпеки. Правові норми, на основі яких здійснюється регулювання безпеки дорожнього руху, розробляються урядом відповідного штату і є ключовим компонентом національної стратегії. Вони мають назву "Road Users' Handbook" (Довідник користувачів автомобільних доріг). Цим документом встановлено вимоги щодо отримання права на керування ТЗ, загальні правила безпеки дорожнього руху, порядок реєстрації ТЗ, види відповідальності за порушення правил дорожнього руху. Звичайно ж, існує диференціація в правилах різних штатів. Але основні заходи, що дають змогу досягати підвищення безпеки руху є ідентичними на рівні всіх суб'єктів федерації. Ключовим серед таких заходів є встановлена система поетапного отримання ліцензій на керування ТЗ – так звана Graduated Licensing Scheme. Вона базується на ґрунтовних дослідженнях як в Австралії, так і за кордоном, в основу її покладено складні методики, найсучасніші технології підготовки недосвідчених водіїв до безпечного та ефективного керування ТЗ. Так, в штаті New South Wales перш ніж отримати так звану повну ліцензію (full licence), необхідно пройти попередньо через 3 ліцензійні стадії: отримати учбову ліцензію (Learner licence), потім тимчасову ліцензію, етап 1 (Provisional licence, stage 1 (P1-red), згодом – тимчасову ліцензію, етап 2 (Provisional licence, stage 2 (P2 – green) і нарешті, повну водійську ліцензію (full licence) [4]. Водій-початківець повинен набути як мінімум 36 місячного досвіду керування автомобілем і скласти 4 іспити перед тим, як отримати full licence. Особа, яка досягла 16 р., пройшла перевірку зору та склала іспит з правил дорожнього руху може отримати учбову ліцензію та реєстраційну книгу (Learner driver log book), де фіксується не менше 120 годин практичного водіння, у тому числі, 20 годин в нічний час (така вимога не пред'являється лише для осіб старших 25 р.). Встановлено такі обмеження для водіїв з ліцензією типу L: швидкість руху – не більш, ніж 80 км/год.; керування ТЗ повинно здійснюватися лише у супроводі особи, яка має повну ліцензію; в разі отримання 4 або більше штрафних балів, то дія його ліцензії призупиняється. Ліцензія типу P1 видається особі, яка досягла 17 р. і склала тест на водіння, але за наявності обмежень: швидкість руху – не більш, ніж 90 км/год.; в разі отримання 4 або більше штрафних балів дія ліцензії призупиняється строком на 3 місяці, якщо водію тимчасової ліцензії P1 менше, ніж 25 р., то він не має права перевозити пасажирів віком до 21 р. з 23 години вечора і до 5 години ранку. Водії цього типу ліцензії вже можуть керувати ТЗ без супроводу. Після 12 місяців власник ліцензії типу P1 має право скласти спеціальний тест на здатність адекватно оцінювати потенційні ризики у небезпечних ситу-

аціях під час керування автотранспортним засобом і отримати тимчасову ліцензію P2. Водій з таким типом ліцензії має право рухатися зі швидкістю, що не перевищує 100 км/ год., може керувати ТЗ без супроводу, але в разі набрання 7 і більше штрафних балів дія ліцензії призупиняється. Після 24 місяців з моменту отримання тимчасових водійських прав P2 і складання водійського кваліфікаційного тесту, особа отримує full licence. Ліцензія цього типу може бути призупинена, якщо водій набирає 13 (чи 14 в разі, якщо це професійний водій) штрафних балів. Як виключення, дозволений рівень алкоголю в крові для водіїв такого типу водійських прав – не більше 0.05 проміле.

Отже, організація забезпечення безпеки дорожнього руху вимагає комплексного підходу і лише заходами впровадження різних типів ліцензій на керування ТЗ не обмежується. Серед інших, не менш важливих, необхідно зазначити і широке впровадження та застосування комплексів фото і відео фіксації дотримання правил дорожнього руху, пропаганда безпечної поведінки всіх учасників руху на дорогах і підвищення суспільної свідомості, політична підтримка, встановлення системи штрафних балів і поступове посилення штрафних санкцій за недотримання правил безпеки руху.

Література

1. Road Deaths Australia, Monthly Bulletin/January 2012 – Infrastructure, Surface Transport and Road Safety Statistic – ISSN 1449-1168 – Canberra – 2012.– С.3-4
2. Див офіційний сайт міністерства – www.infrastructure.gov.au.
3. The National Road Safety Strategy 2011-2020/Australian Transport Council (ATC).– Canberra – 2011. 122 с.
4. Road Users' Handbook – NSW, RTA – Sydney. 2012 – 188 с.

Лобжанидзе Г.Ш.,
д.ю.н., професор,

Грузинский авиационный университет, г. Тбилиси, Грузия.

СОЦИАЛЬНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

В современном мире транспортные преступления являются важным направлением Уголовного права, цель которого – оказание всяческой помощи безопасности автотранспортного движения, кроме того строгое наказание тех, кто ни во что не ставит законом предусмотренные прави-

ла дорожного движения, тем самым нанося урон экономике страны, здоровью и жизни ее граждан.

Транспортные деликты, предусмотренные законодательством, в отличие от других распространенных преступлений (которые упоминались в источниках права еще в Древнем Египте, Вавилоне, Риме), таких как убийство, грабеж и т.д. являются сравнительно новым явлением [1].

Важнейшей задачей любого государства является обеспечение безопасности транспортных средств, решение которой во многом зависит от совершенства функциональной системы инфраструктуры, надежности и ресурсов [2].

Насколько велики те блага, которые связаны с механическим передвижением, настолько велик и риск, связанный как с управлением транспортного средства, так и с нарушением правил эксплуатации, которому часто сопутствуют человеческие жертвы, разрушения – уничтожение великих материальных ценностей, экологические и техногенные катастрофы.

Обществу очень дорого обходится комфорт, связанный с использованием транспорта (автомобильного, ж/дорожного, водного, воздушно-го, грузового).

Решением проблемы безопасности транспорта всегда было и остается неотъемлемой частью изобретения и развития транспорта – актуальность этой проблемы всегда на первом плане.

Учитываются все технические параметры и возможности современного транспортного средства, в том числе скорость, колоссальная грузоподъемность – все это делается для того, чтобы транспорт, как источник, несущий в себе огромный риск, не вышел бы из-под контроля, и созданное благо для общества не превратилось бы в источник зла.

Действуют автоматические и компьютерные системы управления транспортом, каждый день все более совершенным становится тормозной механизм, разные средства личной безопасности, однако как видно, только эти мероприятия без социального феномена, без человеческого фактора, все-таки не дают полной гарантии безопасности. И именно субъективный фактор является тем самым единственным и главным, чтобы все механизмы, системы, весь этот комплекс безопасности движения работал исправно и эффективно. Именно лица, принимающие участие в управлении транспорта, со своей правомерной профессиональной деятельностью должны создавать гарантии безопасности управления и эксплуатации находящегося под их контролем транспорта как для пассажиров, так и для окружающих, для перевозок груза и для личного передвижного состава.

Законодательство с самого начала старалось уберечь общество от

транспортного средства, как от источника повышенной опасности, и неправомерных отношений, уберечь людей от тяжелых результатов и создать им дополнительные гарантии безопасности.

В этом направлении страны пошли разными путями. Некоторые заострили свое внимание на нарушениях во время управления и эксплуатации транспортного средства, все это было обеспечено специальными санкциями – государство считает преступлением и грозит наказанием всем, кто нарушит безопасность движения, вызывая тем самым противоправные действия.

Другие страны, наоборот, отказались принять специальные законы в этом направлении и тяжелыми результатами, осуществленные транспортные деликты связали с теми законами, которые определяли уголовную ответственность за такие преступления, как убийство, нанесение ущерба как материального, так и физического [3].

Действующее законодательство Грузии сейчас делает в этом направлении серьезные шаги и в отдельной специальной XXXIV главе рассмотрено транспортное преступление, где перечислены все составные, нарушающие безопасность транспортного движения или его эксплуатацию.[4]

В уголовном праве Грузии и в ее судебной практике имеется огромный опыт и традиции в борьбе с транспортной преступностью особенно с 1961 года, т.е. со дня ранее принятого уголовного кодекса, это все формировалось и совершенствовалось, что было решающим для правонарушений этой категории.

У безопасности движения транспорта, у грузинской действительности, кроме криминогенных или экономических мотивов, существует и определенная политическая нагрузка. Наша страна, исходя из сегодняшней реальности, формируется как мощная транспортная артерия в виде Евразийского коридора (ТРАСЕКА -Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia). В этом решающую роль будут играть безопасные международные грузовые перевозки, безопасное движение транспорта и его стабильная работа. Иначе невозможен будет разговор о большом шелковом пути и его восстановлении, не говоря уже о международном доверии и авторитете, что будет связано с осуществлением функций [5].

Реализация многих международных проектов дало жизнь новому типу транспорта – дальнейшему развитию трубопроводного транспорта. Вместе с большой нефтью через Грузию пройдет и большой газ, строится железнодорожная магистраль: Баку-Джейхан-Тбилиси-Карс, что также требует дополнительных гарантий безопасности, в том числе и экологических.

Так что, если Грузия успешно справится с этими проблемами, то

это будет новый стимул для осуществления более масштабных проектов, что в сумме поможет улучшению материального благосостояния народа – появятся дополнительные рабочие места, резко возрастет доход в бюджет страны и много другое.

В связи с транспортными преступлениями в стране существует сильная теоретическая база, что является большой заслугой уголовного права грузинской школы. На уровне мировых стандартов грузинские криминалисты разработали такие вопросы, как действие по неосторожности, противоправные действия, создание опасных деликтов и другие фундаментальные вопросы уголовного права [6]. То же самое можно сказать и о судебной практике.

Только по делам по автотранспортным преступлениям пленум Верховного суда Грузии принял не одно специальное постановление обобщенного характера, что дало импульс правильному решению дел в судах по вопросам этой категории.

И сегодня эти пленумарные положения имеют неоценимое значение для познания сущности транспортных преступлений и для точного применения закона.

Существует ряд научных трудов о проблемах транспортных преступлений. Такой живой интерес не случаен, так как кроме практического значения эта проблема актуальна и с теоретической точки зрения. Транспортное преступление рождает много интересных и проблемных вопросов, правильное решение которых невозможно без глубоких знаний фундаментальных категорий, таких как: противоправные действия, непредусмотрительность, повлекшая за собой нарушения нормы, вина, конкретная и абстрактная опасность, индивидуализация наказания и т.д.

Значительным своеобразием характеризуется и ведение следствия по транспортным преступлениям – оценка найденных доказательств, отдельных следственных действий и т.д.

Все эти обстоятельства вызывают живой интерес у ученых-криминалистов в отношении проблем транспортных преступлений как у нас, так и за рубежом.

На эту тему есть много монографий, исследований, защищены квалификационные диссертации, не говоря уже о научных статьях и комментариях.[7] И несмотря на это, проблема транспортного преступления настолько сложна, специфична и многогранна, что многие магистральные положения и сегодня являются темой для дискуссий, а некоторые узловые вопросы, связанные с транспортными преступлениями, по-нашему мнению, послужат дальнейшему развитию и совершенствованию существующего законодательства.

Литература

1. Лобжанидзе Г.Ш. Римское государство и право, кн.І, Тбилиси, 2009.– С. 5,9.
2. Тепнадзе С.А, Арешидзе Н., Топурия Л. Функциональные системы воздушных кораблей, Тбилиси, 2005.– С. 5.
3. Прадель Ж. Сравнительное уголовное право. Тбилиси, 1999 – С. 196.
4. Кодекс уголовного права Грузии. Тбилиси, 2012 – С. 143-149.
5. Givi Lobzhanidze . 7th Silk Road Conference Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries/ Legislative Aspects of "Silk Road". Tbilisi 2012 – S. 105.
6. Папиашвили Ш. Криминалистика, кн.ІІ. Тбилиси, 2006 – С. 533.
7. Бабилашвили Дж. Проблемы транспортных преступлений и судебная практика. Тбилиси, 2004.– С. 317.

УДК342.922(043.2)

Магомедов Б. М.,

к. ю. н., профессор,

Российская правовая академия Министерства юстиции России,
г. Махачкала, Республика Дагестан, Россия

СУБЪЕКТЫ ИСПОЛНЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ

В современных условиях развития Российского законодательства актуальное значение имеет выработка надежного механизма защиты прав и свобод граждан, в том числе и при исполнении административных наказаний. Этот механизм должен быть понятен всем лицам, являющимся субъектами данного вида производства.

Предметом правового регулирования совокупности исполнительных норм об административных правонарушениях являются общественные отношения, возникающие, развивающиеся и прекращающиеся в ходе исполнения вступивших в законную силу постановлений по делам об административных правонарушениях.

Элементами исполнительных отношений являются субъект, объект и содержание.

Под субъектами исполнительных отношений необходимо понимать участников этих отношений, которых исполнительные нормы об административных правонарушениях наделили правами и обязанностями, способностью вступать в эти правоотношения.