

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
СОЗДАН НА ОСНОВЕ ЖУРНАЛА «ЮРИДИЧЕСКАЯ ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА»  
ВЫХОДИТ ЧЕТЫРЕ РАЗА В ГОД

# ПРАВОПОРЯДОК: ИСТОРИЯ, ТЕОРИЯ, ПРАКТИКА

## № 1 (24) / 2020

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ)  
Электронная версия размещена на сайте Научной электронной библиотеки (eLIBRARY.RU)

### ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

**МАЙОРОВ Андрей Владимирович**, кандидат юридических наук, доцент

### РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

**ИГОЛЕВИЧ В. А.** кандидат технических наук, доцент,  
генерал-майор полиции (председатель совета)

12.00.00 (Юридические науки)

**БОГДАН В. В.** доктор юридических наук, доцент  
**ВАЛЕЕВ Р. М.** доктор юридических наук, профессор  
**ВЫДРИН И. В.** доктор юридических наук, профессор  
**ГОНЧАРОВ Д. Ю.** доктор юридических наук, доцент  
**ГУСАК В. А.** доктор юридических наук

**ЗУЕВ С. В.** доктор юридических наук, доцент  
**КИРЕЕВ В. В.** доктор юридических наук, доцент  
**КУДИНОВ В. В.** доктор юридических наук

**ЛАЗУТИН Л. А.** доктор юридических наук, профессор  
**МАЙОРОВ В. И.** доктор юридических наук, профессор  
**ПУЧКОВ О. А.** доктор юридических наук, доцент  
**САБИТОВ Р. А.** доктор юридических наук, профессор  
**СЕВРЮГИН В. Е.** доктор юридических наук, профессор  
**СЕРГЕЕВ А. Б.** доктор юридических наук, профессор  
**ТУТАНОВ Ю. Н.** доктор юридических наук, профессор,  
заслуженный юрист Российской Федерации

**ЧЕРНЯДЬЕВА Н. А.** доктор юридических наук, доцент  
**ШАРОНОВ С. А.** доктор юридических наук, доцент  
**ШАЙХУТДИНОВ Е. М.** кандидат юридических наук

13.00.00 (Педагогические науки)

**БАЗЕЛЮК В. В.** доктор педагогических наук, профессор  
**КОСТЕНОК П. И.** доктор педагогических наук, профессор  
**ТАНАЕВА З. Р.** доктор педагогических наук, доцент

07.00.00 (Исторические науки)

**КОБЗОВ В. С.** доктор исторических наук, профессор  
**ЛИЧМАН Б. В.** доктор исторических наук, профессор  
**МАХРОВА Т. К.** доктор исторических наук, доцент

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

12.00.00 (Юридические науки)

**БУРМИСТРОВА С. А.** кандидат юридических наук, доцент  
**ВИННИКОВА Р. В.** кандидат юридических наук  
**ВАНЮШИН Я. Л.** кандидат юридических наук, доцент  
**КОНДРАТЬЕВ С. М.** кандидат юридических наук, доцент  
**МИХАИЛОВ К. В.** кандидат юридических наук, доцент  
**ОВЧИННИКОВА О. В.** кандидат юридических наук, доцент  
**ТЮЛЬПАНОВ Ф. М.** кандидат юридических наук, доцент

07.00.00 (Исторические науки)

**МАЙСАК В. Н.** кандидат исторических наук, доцент  
**СЕМЕНОВ А. И.** кандидат исторических наук, доцент

13.00.00 (Педагогические науки)

**ДЕККЕРТ Д. В.** кандидат педагогических наук  
**КАЗАРЦЕВА Г. А.** кандидат пед. наук, доцент  
**СУХОРОУКОВА А. Х.** государственный советник юстиции РФ  
3 класса, почётный работник ФССП

### УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ: ООО «ЭСКУЭЛА»

Россия, 454080, г. Челябинск, а/я 12550  
(Майорову А. В.)

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе  
по надзору в сфере связи, информационных  
технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № **ФС77-54870** от 26 июля 2013 г.  
Подписной индекс **И94267**

В журнале отражаются результаты  
фундаментальных и прикладных научных  
исследований, экспериментальных разработок  
аспирантов и докторантов, а также  
практический опыт сотрудников  
правоохранительных органов

Ответственность за аутентичность и точность  
цитат, имен, названий и иных сведений, а также  
за соблюдение законов об интеллектуальной  
и иной собственности несут  
авторы публикуемых материалов

### РЕДАКЦИЯ:

Россия, 454080, г. Челябинск,  
ул. Коммуны, 139-39

Тел.: +7 (351) 231-09-91

Е-mail: [pravoporyadok74@bk.ru](mailto:pravoporyadok74@bk.ru)

Сайт: <http://pravoporyadok74.pf>

Корректура, комп. верстка: **ВОРОНИН С. В.**

Перевод: **ВОЛОШИНА М. А.**

Подписано в печать: 20.12.2019

Формат 60x84/8. Усл. печ. л. 19,53

Тираж 150 экз. Заказ № 728

Отпечатано в типографии «СитиПринт»

ИП Мякотин И. В.

454080, г. Челябинск, ул. Энгельса, 61-а

Дата выхода в свет: 07.01.2020

Цена свободная

© Редакция журнала «Правопорядок: история,  
теория, практика», 2020

---

## В НОМЕРЕ

---

### К юбилею профессора Владимира Ивановича Майорова

Денисенко В. В. ВЕРШИНЫ И ВЫСОТЫ ПРОФЕССОРА В. И. МАЙОРОВА В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ .....	8
Побежимова Н. И. 65-ЛЕТНИЕ ПРОФЕССОРА ВЛАДИМИРА ИВАНОВИЧА МАЙОРОВА.....	15
Иванова С. И. ОТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВЗГЛЯД ПРОФЕССОРА В. И. МАЙОРОВА.....	18
Емельянов В. М. КРУГ НАУЧНЫХ ИНТЕРЕСОВ В. И. МАЙОРОВА (к 65-летию выдающегося ученого) .....	25

### Административное право

Гречкина О. В. ПРОБЛЕМАТИКА ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (к юбилею профессора Владимира Ивановича Майорова).....	30
Дерюга А. Н., Шаклеин С. Н. ПОНЯТИЕ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПЕНОЛОГИИ .....	35
Костылев А. К. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В МЕХАНИЗМЕ ПРОФИЛАКТИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	40
Мишина Ю. В. К ВОПРОСУ ОБ УЧАСТИИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ .....	44
Ташлык С. В. БОКОВОЙ ИНТЕРВАЛ И ДИСТАНЦИЯ КАК УГРОЗА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	47

### Административный процесс

Майорова Е. Н. СОБЛЮДЕНИЕ ПРАВА НА УВАЖЕНИЕ СЕМЕЙНОЙ ЖИЗНИ ПРИ НАЗНАЧЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО ВЫДВОРЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН И ЛИЦ БЕЗ ГРАЖДАНСТВА ЗА ПРЕДЕЛЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ .....	51
Шадрин Л. В. ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ, ДОПУСКАЕМЫЕ НА СТАДИИ РАССМОТРЕНИЯ ДЕЛА ОБ АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРАВОНАРУШЕНИИ .....	57

### Административная деятельность

Барышников М. В. К ВОПРОСУ ПРОФИЛАКТИКИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМИ .....	65
--	----

---

---

Капустина Е. Г. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ЗАЩИТЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЛИЧНОСТИ, ГОСУДАРСТВА И ОБЩЕСТВА ОТ ЭКСТРЕМИСТСКИХ УГРОЗ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....	69
Квасов В. Б. К АСПЕКТУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ .....	76
Летаева Е. А. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НЕОТВРАТИМОСТИ ДИСЦИПЛИНАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ .....	79
Новичкова Е. Е., Толстикова Э. Р. ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОХРАНЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОЛИЦИЕЙ НА ТРАНСПОРТЕ .....	86
Сумачев А. В. СОЦИАЛЬНО-ПРАВОВОЕ ПАРТНЕРСТВО ПОЛИЦИИ И ПРАВООЗАЩИТНЫХ ДВИЖЕНИЙ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВОПОРЯДКА .....	91
Хаметдинова Г. Ф. ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ (на примере Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России) .....	95
<b>Общие вопросы теории права</b>	
Байсалыева Э. Ф. СООТНОШЕНИЕ И СУЩНОСТЬ ПОНЯТИЙ «ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ» И «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» В ТРУДАХ ПРОФЕССОРА В. И. МАЙОРОВА .....	101
<b>Конституционное право</b>	
Горовенко С. В. КОНЦЕПЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	107
Попова Ю. П. ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВНЕДРЕНИЯ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СФЕРУ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ (на примере работы Министерства здравоохранения Российской Федерации) .....	114
Сисакьян А. К. КОНСТИТУЦИОННОЕ ПРАВОСОЗНАНИЕ И ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИДЕОЛОГИЯ (к юбилею профессора В. И. Майорова) .....	119

---

## **Уголовное право**

Баранчикова М. В., Эрте Д. А.

К ВОПРОСУ О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВВЕДЕНИЯ КАТЕГОРИИ ТЯЖКИХ  
НЕОСТОРОЖНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ  
(на примере статьи 264 УК РФ) .....127

Боева М. А.

О ЗНАЧИМОСТИ СТАНОВЛЕНИЯ СИСТЕМЫ ВОСПИТАНИЯ  
КАК ФАКТОРА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДЕТСКОГО  
И ПОДРОСТКОВОГО НАРКОТИЗМА .....132

## **Теория и практика противодействия преступности**

Майоров А. В.

О ЮРИСДИКЦИИ СУБЪЕКТОВ ВИКТИМОЛОГИЧЕСКОЙ ПРОФИЛАКТИКИ  
В СВЕТЕ ПРИНЯТИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА № 182-ФЗ  
«ОБ ОСНОВАХ СИСТЕМЫ ПРОФИЛАКТИКИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ  
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» .....135

Трофимов В. Е.

УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИЦ,  
СОВЕРШИВШИХ ПРЕСТУПЛЕНИЕ, ПРЕДУСМОТРЕННОЕ СТ. 264.1 УК РФ .....141

## **Уголовный процесс**

Дмитриева А. А.

ПРЕДПОСЫЛКИ ПРИМЕНЕНИЯ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЗАЩИТЫ  
И УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНЫХ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ  
НА СТАДИИ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНОГО ДЕЛА .....146

## **Гражданское право и процесс**

Мосина П. Н., Павлова Г. Г.

КОНТРОЛЬ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ДОВЕРИТЕЛЬНОГО  
УПРАВЛЯЮЩЕГО НАСЛЕДСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ  
КАК ФУНКЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ .....151

## **Международное право. Сравнительное правоведение**

Дунаева О. Н., Полякова С. В.

СОВРЕМЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРИМЕРЕ КИТАЯ И ЯПОНИИ .....156

## **Сведения об авторах**

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ .....164

ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ РУКОПИСЕЙ СТАТЕЙ

В НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
«ПРАВОПОРЯДОК: ИСТОРИЯ, ТЕОРИЯ, ПРАКТИКА» .....167

---

---

# CONTENTS

---

---

## **On the anniversary of Professor Vladimir Ivanovich Mayorov**

Denisenko V. V. TOPS AND HEIGHTS OF PROFESSOR V. I. MAYOROV IN THE SKY AND ON THE GROUND .....	8
Pobezhimova N. I. 65TH ANNIVERSARY OF PROFESSOR VLADIMIR IVANOVICH MAYOROV .....	15
Ivanova S. I. FROM ENSURING ROAD SAFETY TO ENSURING THE SAFETY OF ROAD USERS: THE VIEW OF PROFESSOR V. I. MAYOROV .....	18
Emelyanov V. M. RESEARCH INTERESTS OF V. I. MAYOROV (to the 65th anniversary of the outstanding scientist).....	25
Grechkina O. V. THE PROBLEM OF PUBLIC RELATIONS IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC (on the anniversary of the Professor Vladimir Ivanovich Mayorov) .....	30

## **Administrative Law**

Deryuga A. N. Shaklein S. N. THE CONCEPT OF ADMINISTRATIVE PENOLOGY .....	35
Kostylev A. K. ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY IN THE MECHANISM OF PREVENTION OF TRAFFIC SAFETY.....	40
Mishina Y. V. SELECTED ASPECTS OF ROAD TRAFFIC PARTICIPATION OF USERS OF INDIVIDUAL MOBILITY EQUIPMENT.....	44
S. V. Tashlyk LATERAL INTERVAL AND DISTANCE AS A THREAT ROAD SAFETY.....	47
Mayorova E. N. OBSERVANCE OF THE RIGHT TO RESPECT FOR FAMILY LIFE IN THE APPOINTMENT OF ADMINISTRATIVE EXPULSION OF FOREIGN CITIZENS AND STATELESS PERSONS OUTSIDE THE RUSSIAN FEDERATION.....	51

## **Administrative Procedure**

Shadrina L. V. TYPICAL MISTAKES MADE AT THE STAGE OF CONSIDERATION OF THE CASE OF AN ADMINISTRATIVE OFFENSE.....	57
Baryshnikov M. V. TO THE QUESTION OF PREVENTION OF ADMINISTRATIVE OFFENSES COMMITTED BY MINORS .....	65

## **Administrative Activity**

Kapustina E. G.

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF ACTIVITY  
ON PROTECTION OF SAFETY OF THE PERSON, THE STATE AND SOCIETY  
FROM EXTREMIST THREATS  
ON OBJECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE..... 70

Kvasov V. B.

TO THE ASPECT OF PROVIDING TRANSPORT SECURITY..... 76

Letaeva E. A.

LEGAL BASES OF THE INREVERSABILITY  
OF DISCIPLINARY RESPONSIBILITY  
FOR THE EMPLOYEES OF THE INTERNAL AFFAIRS BODIES  
FOR DRIVING A VEHICLE..... 79

Novichkova E. E., Tolstikova E. R.

SEPARATE ISSUES OF PUBLIC ORDER PROTECTION  
AND PUBLIC SECURITY  
AT THE OBJECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE  
BY THE POLICE AT TRANSPORT ..... 86

Sumachev A. V.

SOCIAL AND LEGAL PARTNERSHIP  
OF POLICE AND HUMAN RIGHTS MOVEMENTS  
IN THE FIELD OF LAW ENFORCEMENT ..... 91

Hametdinova G. F.

PROMOTION OF ROAD SAFETY IN EDUCATIONAL INSTITUTIONS  
(on the example of the Tyumen Institute  
of Advanced Training of employees Russian Interior Ministry) ..... 95

Bajsalueva E. F.

THE RELATIONSHIP AND ESSENCE OF THE CONCEPTS  
“ROAD TRAFFIC” AND “SAFETY OF ROAD TRAFFIC”  
IN THE WORKS OF PROFESSOR V. I. MAYOROVA ..... 101

## **General questions of the Theory of Law**

Gorovenko, S. V.

THE CONCEPT OF RISK MANAGEMENT  
IN THE FIELD OF SAFETY OF ROAD USERS ..... 107

## **Constitutional Law**

Popova Yu. P.

LEGAL SUPPORT FOR THE INTRODUCTION  
OF DIGITAL TECHNOLOGIES IN THE SPHERE  
OF PUBLIC ADMINISTRATION  
(on the example of the Ministry of Health of the Russian Federation)..... 114

Sisakyan A. K.

CONSTITUTIONAL LEGAL CONSCIOUSNESS AND STATE IDEOLOGY  
(to the anniversary of Professor V. I. Mayorov) ..... 119

---

Baranchikova M.V., Erte D. A. TO THE QUESTION OF EXPEDIENCY OF INTRODUCTION OF CATEGORY OF SERIOUS CARELESS CRIMES (on the example of article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation).....	127
--	-----

## **Criminal Law**

Boeva M. A. ON THE IMPORTANCE OF THE FORMATION OF THE EDUCATION SYSTEM AS A FACTOR IN THE PREVENTION OF CHILD AND ADOLESCENT DRUG ABUSE .....	132
---	-----

Mayorov A. V. ON OF JURISDICTION OF SUBJECTS PREVENTION VICTIM IN THE LIGHT OF THE FEDERAL LAW № 182-FZ “ON THE BASIS OF SYSTEM OF PREVENTION OF OFFENSES IN THE RUSSIAN FEDERATION” .....	135
--	-----

## **Theory and Practice of Combating Crime**

Trofimov V. E. CRIMINAL LEGAL AND CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS OF PERSONS WHO COMMITTED A CRIME PROVIDED BY ART. 264.1 OF THE CRIMINAL CODE .....	141
--	-----

Dmitrieva A. A. BACKGROUND OF APPLICATION MEASURES OF STATE PROTECTION AND CRIMINAL PROCEDURAL SAFETY MEASURES AT THE STAGE OF EXCITATION OF CRIMINAL CASE.....	146
---	-----

## **Criminal Procedure**

Mosina P. N., Pavlova G. G. CONTROL OF THE ACTIVITIES OF THE TRUSTEE OF THE HEREDITARY PROPERTY AS A MANAGEMENT FUNCTION.....	151
--	-----

## **Civil Law and Procedure**

Dunaeva O. N., Polyakova S. V. MODERN INTERNATIONAL TRENDS FOR MAKING ROAD SAFETY AND THEIR IMPLEMENTATION ON THE EXAMPLE OF CHINA AND JAPAN.....	156
--	-----

## **International Law. Comparative Law**

LIST OF AUTHORS.....	164
----------------------	-----

RULES OF SUBMITTING OF MANUSCRIPTS OF ARTICLES IN SCIENTIFIC AND PRACTICAL MAGAZINE „LEGAL ORDER: HISTORY, THEORY, PRACTICE“ .....	167
--	-----

# К ЮБИЛЕЮ ПРОФЕССОРА ВЛАДИМИРА ИВАНОВИЧА МАЙОРОВА

---

С. 8—14

## ВЕРШИНЫ И ВЫСОТЫ ПРОФЕССОРА В. И. МАЙОРОВА В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ

**Денисенко В. В.**

Краснодарский университет МВД России.

Статья подготовлена к 65-летию со дня рождения профессора Владимира Ивановича Майорова. Автор рассказывает о своей многолетней дружбе с юбиляром, о его личных и профессиональных качествах, позволивших ему стать одним из ведущих учёных-административистов России.

Ключевые слова: ведущие учёные-административисты России, Майоров Владимир Иванович, государственное управление, административно-правовое регулирование деятельности полиции, безопасность дорожного движения; участники дорожного движения.

## TOPS AND HEIGHTS OF PROFESSOR V. I. MAYOROV IN THE SKY AND ON THE GROUND

**Denisenko V. V.**

Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs  
of the Russian Federation.

The article was prepared for the 65th anniversary of the birth of Professor Vladimir Ivanovich Mayorov. The author tells about his long-standing friendship with yubil-rom, about his personal and professional qualities, which allowed him to become one of the leading scientists-administrators of Russia.

Keywords: leading scientists-administrators of Russia, Majorov Vladimir Ivanovich, state administration, administrative and legal regulation of police activities, road safety; participants of traffic.

Рассказать или написать о человеке, которого любишь, и легко и сложно! Легко — ведь ты знаешь и ценишь его лучшие стороны, сложно — ведь нужно суметь найти слова, которые не были бы банальными, заурядными, лишёнными выразительности и не превратили яркий образ в обыденную характеристику, унылое и скучное жизнеописание. Меньше всего этого хочется по отношению к Владимиру Ивановичу Майорову.

Его день рождения приходится на великий православный праздник — Рождество Христово. Кто-то скажет — это случайность, кто-то увидит в этом совпадение. Не стану спорить с такими точками зрения, но с возрастом я все меньше верю в совпадения. Куда вероятнее, что мы просто не можем или не хотим найти

причинно-следственную связь между событиями и обстоятельствами, которые, на первый взгляд, просто совмещены. Владимир Иванович не обделен Божьей благодатью, но это вовсе не означает того, что его жизненный путь пролегал по красной ковровой дорожке. Напротив, он был полон трудностей, которые закалили его характер, подобно тому как углерод в одних обычных условиях может превратиться в уголь либо в графит, а претерпевший большое давление и очень высокую температуру становится алмазом.

Если бы меня попросили охарактеризовать В. И. Майорова одним словом, я бы сказал, что он «Глыба», двумя — «Человек чести», тремя — «Человек слова и дела».

Каждая встреча с Владимиром Ивановичем Майоровым открывает для меня новые грани



---

этого удивительного человека. И чем больше его узнаешь, тем больше понимаешь, как мало ты о нём знал и знаешь.

В том, что офицер по достижении возраста 50 лет подаёт рапорт на увольнение из органов внутренних дел на пенсию нет ничего удивительного. Но если подобный рапорт подаёт полный энергии и сил генерал-майор милиции, заместитель начальника Главного управления внутренних дел области, входящей в десятку крупнейших по численности населения, и население областного центра которой значительно превышает рубеж в один миллион человек — это поступок, который не всеми может быть понят и оценён правильно. Этого не объяснить тем, что верх взяло желание посвятить себя всецело научной деятельности, а к тому времени за плечами В. И. Майорова была успешная защита в 2003 году диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук, он стал одним из наиболее авторитетных ученых-административистов в области обеспечения безопасности дорожного движения. И это не было жертвоприношением успешной карьеры, отказом от всего, что наработано годами практической деятельности в органах внутренних дел. И это не тот случай, когда «умер» практик и «родился» теоретик. Это был переход на новую ступень непознанного. Имплементация, проявляющаяся в реализации на практике разработанных им теоретических положений, перешла на уровень мега-теории, чему в значительной степени способствовал именно богатый практический опыт. Можно гипотетически рассуждать, как бы сложилась судьба В. И. Майорова, продолжи он служить в органах внутренних дел. И, к слову сказать, руководством МВД России ему было предложено занять на выбор освобождавшиеся должности начальника Омской академии либо Нижегородского института (ныне академия). Решение выйти в отставку, конечно же, не было легковесным и скоропалительным, это не в характере Владимира Ивановича. Принимая то решение, он рассуждал, что взрослое дерево пересаживать слишком болезненно, да и помнил слова своей бабушки о том, что на одном месте и камень мхом обрастает (в хорошем смысле слова). К тому же уже два года В. И. Майоров совмещал службу в органах внутренних дел с научно-педагогической деятельностью, сначала преподавая в свободное от службы время на юридическом факультете Южно-Уральского государственного университета, а затем возглавив созданный на базе этого ВУЗа диссертационный совет. Не стану называть всех причин, почему генерал-майор милиции В. И. Майоров отказался от

предложенных генеральских должностей в ВУЗах МВД России, что, по мнению руководства МВД России, позволило бы ему заниматься в том числе и научной деятельностью, оставаясь на службе в органах внутренних дел. Но в одном из милицейских ВУЗов на освобождающуюся должность начальника претендовал его друг, и уже этого было достаточно для того, чтобы отказаться от амбициозного предложения. Эти и другие мотивы отказа вызывают у меня еще большее уважение к Владимиру Ивановичу.

После выхода в отставку В. И. Майоров принял предложение тогдашнего ректора ЮУрГУ Г. П. Вяткина и перешел работать на полную ставку, стал деканом юридического факультета, который вскоре студенты и выпускники стали называть не иначе как «факультет Майорова».



Я абсолютно убежден, что в лице профессора В. И. Майорова российская наука и российское образование получили редкое по нынешним временам сочетание Профессионала-практика и Ученого-теоретика. Подчеркну — органичное сочетание теории и практики, а не преобладание одного над другим. Мои акценты сделаны исходя из того, что вопрос о соотношении и приоритетности теоретического багажа и практического опыта для преподавателя ВУЗа не нов и, видимо, будет актуальным и в будущем. И в этой связи приведу два примера из моей преподавательской практики.

Много лет назад я предложил руководителю одного из подразделений ГУВД Ростовской области провести совместно лекцию для курсантов 2-го курса Ростовского юридического

института МВД России, куда я много лет назад перешел непосредственно из Главка, а до этого поработал «на земле», в районном отделе внутренних дел. Себе я оставлял теоретическую часть, а приглашенному практику предлагалось насытить лекционное занятие практическими примерами. Поскольку тема лекция была посвящена правовым основам и организации административной деятельности подразделения, в котором мой давнишний товарищ проработал с момента его создания и при этом в должности начальника указанного подразделения более пятнадцати лет, то он достаточно легко согласился на моё предложение. В день лекции милицейский полковник приехал заблаговременно, и мы неспешно обсудили план лекции, я обозначил теоретические положения занятия, мой визави тезисно обозначил со знанием дела проблемы практического характера и то, как они решаются в повседневной деятельности руководимых им подразделений. И вот мы подходим к лекционному залу, я пропускаю гостя в открытую дверь и захожу вслед за ним. Начальник курса подаёт команду: «Курс встать! Смирно!» и в это же момент случается непредвиденное. Начальник подразделения ГУВД Ростовской области полковник милиции начинает пятиться назад и все мои попытки втолкнуть его обратно в аудитории оказываются тщетными. На мой вопрос, что случилось, следует ответ: «Мне страшно. Видел сколько их много? И все «сверлят» глазами». Мои пояснения, что это всего лишь половина курса, т. е. поток из пяти учебных взводов по 30 курсантов в каждом, что в начале семестра лекции читаются одновременно для двух потоков, а значит для десяти учебных взводов, и что это не умудренные практическим опытом слушатели заочной формы обучения, а всего лишь вчерашние школьники, восемнадцатилетние курсанты очной формы обучения, ситуацию не изменили. Пришлось мне самому проводить лекцию, а мой гость отправился ждать ее окончания в мой кабинет, поскольку водителя служебной машины он отпустил по каким-то делам до времени окончания лекции. Когда я вернулся в кабинет, мой гость смотрел на меня так, как смотрят на укротителя тигров, и извинялся, что подвел меня, а я, в свою очередь, успокаивал его говоря, что даже самый-самый суперпрофессионал, к сожалению, не всегда может быть преподавателем. Увы, но такова реальность.

Второй пример иного характера. Другой ВУЗ МВД России, но проблемы, как выясняется из общения с коллегами из других учебных заведений, не только этого ВУЗа. На лекционные и практические занятия с начальниками

районных отделов внутренних дел, прибывшими на курсы повышения квалификации из разных субъектов Российской Федерации, назначается неаттестованный сотрудник, гражданский преподаватель — внешний совместитель, познания которого о деятельности органов внутренних дел ограничиваются воспоминаниями о том, что он в свое время получал там паспорт гражданина Российской Федерации. Конечно, этот преподаватель в силу своих возможностей готовится к занятиям, старается как можно лучше изложить подготовленный материал, касающийся организации административной деятельности органов внутренних дел, но... Первый же вопрос из аудитории застаёт преподавателя врасплох и высвечивает трагикомичность процесса подобного «повышения квалификации» практиков теоретиком, когда излагаемая им теория ничего общего не имеет с практикой и также от нее далека. Мне почему-то вспомнился урок из школьной программы советских времен, на котором учитель, опираясь на работу В. И. Ленина «Памяти Герцена», рассказывал нам, что восстание декабристов было обречено на провал, ибо страшно далеки они были от народа. И это тот случай, когда аудиторией практических работников вряд ли будет всеерьез воспринят преподаватель, назначенный для проведения занятий по специальной дисциплине, но сам не работавший на практике в органах внутренних дел, и не представляющий, например, чем утром пахнет дежурная часть, а она, в отличие от романтично-ошибочного представления курсантов-первокурсников, пахнет отнюдь не ароматами кофе, который, на взгляд будущих офицеров полиции, помогает дежурному наряду бороться со сном.

Конечно, две вышеприведенные крайности разнохарактерные. К сожалению, не каждый практик, даже если он профессионал высочайшего уровня, способен передать свои знания обучающимся. Но куда хуже, когда не профессионал, пусть и обладающий навыками педагогической деятельности, пытается научить других тому, о чем знает лишь понаслышке. Это все равно, что кто-то будет вести кулинарную телепередачу и рассказывать, как приготовить, например, борщ, ни разу в жизни не приготовив это блюдо.

На фоне подобных «преподавателей» особенно остро осознаешь разницу между ними и преподавателями, сочетающими в себе глубокие теоретические знания с богатым практическим опытом. Есть те, кто никогда не станет преподавателем или не преодолеет уровня ремесленника, и есть такие, как профессор Владимир Иванович Майоров, о ком с уважением

говорят — Учитель. А еще он основатель научной школы конституционно-правовой и административно-правовой науки в южно-уральском регионе.



Необычность, непохожесть, неординарность, если хотите, уникальность — то, что сопровождает по жизни Владимира Ивановича.

Попробуйте угадать, что вам предложат пригласившие вас коллеги в качестве культурной программы в городе, который вы посещаете впервые. Правильно, пешую и/или автомобильную экскурсию, посещение театра, музея, выставки... В следующий приезд скорее всего будет предложено что-то из вышеприведенного перечня.

В свой первый приезд в Челябинск в качестве официального оппонента в диссертационном совете при Южно-Уральском государственном университете, я вместе с профессором Н. И. Побежимовой и в сопровождении тогда кандидата юридических наук, доцента, а ныне доктора юридических наук профессора О. В. Гречкиной побывал на «Кировке» — пешеходной части центральной улицы Кирова, которая так же, как и ее собрат — московский Арбат, изобилует бронзовыми фигурами, магазинами, бутиками, сувенирными лавками, кафе, уличными музыкантами и художниками, демонстрирующими свое творчество. Периодически у Ольги Владимировны звонил сотовый телефон и на вопросы звонившего она неизменно отвечала, что с гостями все хорошо. Звонившим был председатель диссертационного совета и он же первый проректор Южно-Уральского государственного

университета профессор В. И. Майоров, который в силу своей высокой должности и отсутствия на месте ректора вынужден был осуществлять административно-хозяйственное управление большим и сложным хозяйством: крупнейшим ВУЗом на Южном Урале (ЮУрГУ — это более пятидесяти тысяч студентов и более шести тысяч преподавателей). Но при этом находил возможность держать на контроле то, чем заняты гости.

Закончив неотложные дела, Владимир Иванович присоединился к нам, и мы впервые пожали друг другу руки и посмотрели друг другу в глаза. Это и было нашим знакомством, которое в дальнейшем переросло в крепкую дружбу. Бог дал мне родную старшую сестру, которая к счастью жива и здорова, но не дал брата. И задумываясь о наших отношениях с Владимиром Ивановичем, невольно ловлю себя на мысли, что такие отношения — они же, по сути, братские отношения. Произошло это не сразу, еще какое-то время мы словно присматривались друг к другу. Но это не было настороженностью, это было естественным процессом, ведь с возрастом мы по-иному относимся к выбору друзей.

Следующий мой приезд в Челябинск опять был связан с официальным оппонированием. С этой же целью из Москвы прилетел мой друг профессор А. С. Дугенец, встреча с которым, как и всегда, предполагала приятное общение. Но в тот раз радость от встречи с Александром Сергеевичем была дополнена событием, которое стало памятным на всю мою оставшуюся жизнь. Владимир Иванович Майоров предложил нам экскурсию... в небо. Точнее экскурсию на учебный аэродром «Калачево», и при желании — возможность совершить учебно-тренировочный полет. Переглянувшись с А. С. Дугенцом, мы негласно решили не отказываться от экскурсии, но относительно второй части предложения у нас были большие сомнения. Вначале нам рассказали историю учебного аэродрома, показали его основные объекты, включая центр управления полетами, ангары с самолетами. Как-то само собой получилось, что мы решились на полет.

Уже сами ощущения, когда ты впервые в жизни поднимаешься на крыло самолета, а это был легкий двухместный итальянский самолет «Tecnam P2002 Sierra», через открытый фонарь попадаешь в его кабину, занимаешь кресло пилота рядом с пилотом-инструктором и начинаешь движение к взлетной полосе, наполняют тебя ранее не знакомыми эмоциями. Все действия выполняются по команде из центра управления полетами и, конечно же, взлет и посадку осуществляет пилот-инструктор. Но когда в воздухе он передает тебе управление

самолетом, чувства и эмоции захлестывают. Совершив свой первый в жизни полет, я завороженно наблюдал с земли за полетом профессора А. С. Дугенца, и потом еще очень-очень долго находился под впечатлением чего-то волшебного. Владимир Иванович, спасибо Вам за эти незабываемые минуты, которые я всякий раз проживаю, глядя на фотографии, сделанные пилотом-инструктором камерой, вмонтированной в кабину самолета!

Тогда же я узнал и о том, что Южно-Уральский государственный университет — единственный в России гражданский ВУЗ, реализующий на базе аэрокосмического факультета утвержденную в Росавиации программу обучения по специальности «Летная эксплуатация летательных аппаратов» и готовящий к выпуску пилотов коммерческой авиации. Если мне не изменяет память, подобная практика есть только в США и во Франции. Данное обстоятельство могло удивить кого угодно, но только не тех, кто хорошо знает В. И. Майорова и его любовь к авиации, к небу.



До призыва на действительную военную службу Володя Майоров, мечтавший, когда вырастет, стать летчиком-космонавтом, обучался летному делу в ДОСААФ. И это обучение совпало с периодом, когда потребности армии в военных летчиках не покрывались за счет выпускников военных летных училищ, было принято решение призывать на службу в авиацию вчерашних курсантов ДОСААФ. Вследствие такого стечения обстоятельств В. И. Майоров проходил срочную службу в качестве летчика-истребителя в учебно-тренировочном авиационном полку в Калачево, летал на Л-29 и МиГ-17. И это во многом повлияло на его дальнейшую судьбу, в которой переплелись небо и безопасность дорожного движения.

После окончания курсов водителей при «Челябавторансе» В. И. Майоров работал водителем в ЧПАТО-2 и в 1978 году по направлению трудового коллектива этого автопредприятия был направлен на службу в милицию. Попробуйте угадать, в каком подразделении он начинал проходить службу? После некоторых рассуждений можно предположить, что это служба связана с ГАИ. И в этом не было бы ничего удивительного, если бы не одно но... В это время в Челябинской области создавался вертолетный взвод ГАИ и с учетом его службы в авиации В. И. Майоров получает назначение в это подразделение.

Отличительной чертой Владимира Ивановича является скромность. О себе он не любит рассказывать, но зато всегда с теплотой говорит о тех, с кем ему довелось нести службу. Но иногда, он делится воспоминаниями и о своей службе. Вот одно из таких воспоминаний, связанное и с небом и с дорогой: «Был случай в одну из зим, когда было достаточно сильно развито вертолетное патрулирование над

дорогами. Долго шли снега, метели, бураны, и, как только установилась погода, первое, что мы сделали, — отправились на облет дорог, чтобы проверить, не занесло ли кого снегом. Я по прежней своей шоферской деятельности знаю, как это страшно. Тогда было мало машин на антифризе и тосоле, перехватывало радиатор, водяную систему, двигатель практически становился нерабочим. Люди замерзали на дорогах. И вот мы с вертолета обнаружили на дороге Троицк — Степной автобус, который слетел с дороги в кювет. Там были пассажиры. Двигатель уже не работал. Тогда мы эвакуировали людей в Троицк, посадку совершили прямо на автовокзале, была зрелищная картина! Мы сочли, что сделали то, что должны

были, и никакого доклада или рапорта не было. Но кто-то из пассажиров того автобуса написал об этом случае в газету, и на ее страницах история со всеми подробностями была опубликована. Тогда я получил нагоняй от начальника ГАИ области, который обо всем узнал из прессы, а не из моего рапорта».

Владимир Иванович принадлежит к той замечательной категории людей, которые, занимаясь любимым делом, стараются делать его профессионально, постигая все его тайны и постоянно совершенствуясь. Но если ты служишь в ГАИ, какое образование должно быть для тебя базовым? Правильно, то, которое связано с автомобилями и дорогой. Поэтому в 1986 году без отрыва от службы В. И. Майоров оканчивает Челябинский политехнический институт по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». А логичным продолжением карьеры: дежурный инспектор — старший инспектор — зам. командира дивизиона — командир дивизиона, командир батальона дорожно-патрульной службы стало направление майора милиции В. И. Майорова на учебу в Академию МВД СССР, которую он в 1990 году окончил с отличием. Но Майоров не был бы Майоровым, если бы в период нахождения в учебном отпуске оставался в стороне от любимого дела. Он всегда был и остается новатором, первооткрывателем. И тогда, в конце 80-х, он был первым, да и единственным, кто наблюдал за дорожной обстановкой с воздуха, поднимаясь в небо на мотодельтаплане и оказывая коллегам на земле помощь в оценке дорожного движения и его контроле.

Не случайно молодой, энергичный, талантливый офицер после окончания вышеуказанной Академии был направлен на участок работы, на котором ему также предстояло стать первооткрывателем. Именно четверть века назад в Челябинской области был сформирован СОБР, командиром которого был назначен подполковник милиции В. И. Майоров. В отличие от большинства коллег, которые комплектовали новые подразделения, заполняя вакантные должности сотрудниками строевых подразделений органов внутренних дел, прежде всего патрульно-постовой службы, которых предстояло переучивать под специфику СОБРов. В. И. Майоров пошел своим путем, набирая новых сотрудников из числа гражданских лиц, исходя из тех задач, которые возлагались на СОБРы, и тех требований, которые предъявлялись к его сотрудникам. Владимир Иванович рассуждал, что легче и лучше научить заново, чем переучивать. Результаты полностью оправдали такой подход. Челябинский СОБР на три-четыре месяца позже других подобных отрядов приступил к исполнению служебных задач,

но при этом значительно превосходил их по выучке. Всего со своим отрядом В. И. Майоров совершил 11 командировок на Северный Кавказ.

В. И. Майоров не любит афишировать свое прошлое, никогда не бравирует тем, что он генерал-майор милиции в отставке, Почетный сотрудник МВД, действительный член Российской академии естественных наук, действительный член Российской академии транспорта, награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медалью «За спасение погибавших», «За безупречную службу» трех степеней, другими наградами.

Его жизненный девиз: «Важно не то, кем ты был, важно, что ты сейчас делаешь». А делает он столько, что невольно удивляешься его энергии, тому, как он все это успевает делать. И не просто делать, а делать с душой, с чувством ответственности, покоряя все новые и новые профессиональные вершины, достигая очередных научных высот.

Сфера научных интересов В. И. Майорова многогранна, но среди актуальных вопросов государственного управления и административно-правового регулирования, центральное место занимают проблемы безопасности дорожного движения. И если вы попросите специалистов в области безопасности дорожного движения назвать пять ведущих ученых-административистов в этой сфере, можете не сомневаться, в их числе вам обязательно назовут В. И. Майорова.

Одним из первых он провел комплексное изучение правовых, организационных и структурных вопросов межотраслевого управления в сложнейшей сфере общественных отношений — сфере обеспечения безопасности дорожного движения. По результатам проведенного кандидатского исследования на монографическом уровне им:

- было дано авторское понятие категорий дорожного движения и безопасности дорожного движения;

- изучены конкретные условия подготовки и протекания дорожного движения как факторов, определяющих уровень его безопасности;

- предложена структура мер, составляющих обеспечение безопасности дорожного движения;

- сформулированы исходные положения по реализации принципов программно-целевого подхода при организации управления обеспечением безопасности дорожного движения в республике, крае, области;

- предложена концептуальная модель сферы обеспечения безопасности дорожного движения как социотехнической системы, структура ее нормативного регулирования;

— очерчены основные направления совершенствования нормативно-правовой базы, организации регионального управления обеспечением безопасности дорожного движения и надведомственного контроля в этой сфере.

Дальнейшее развитие данные положения получили в рамках диссертационного исследования на соискание ученой степени доктора юридических наук. Профессор В. И. Майоров впервые в российской юридической литературе исследовал сферу обеспечения безопасности дорожного движения как социотехническую систему, состоящую из подсистем технологического, обслуживающего и управляющего характера. На основе проведенного сравнительного анализа отечественной и зарубежной практики управления обеспечением безопасности дорожного движения, им разработана правовая модель системы обеспечения безопасности дорожного движения на региональном уровне и сформулировал ряд предложений по совершенствованию деятельности в исследуемой сфере.

Для анализа научных взглядов профессора В. И. Майорова потребуется много времени, и это отдельная и очень интересная тема, ждущая своего часа и своего исследователя. Это возможность проследить эволюцию научных взглядов талантливого ученого: от безопасности дорожного движения к безопасности участников дорожного движения. Концептуальность научных подходов — одна из визитных карточек профессора В. И. Майорова. В этом я еще раз убедился в процессе работы над очередной нашей совместной статьей, в которой нами рассматривается проблема структурирования

норм, регулирующих административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения в контексте разработки нового Кодекса РФ об административных правонарушениях и сформулированы основные критерии для систематизации данных норм в соответствии с заложенными в Концепции нового КоАП требованиями к конструированию составов административных правонарушений. Реализация, содержащихся в статье предложений, на мой взгляд, позволит существенным образом упростить и оптимизировать административно-правовое регулирование и правоприменительную практику в сфере безопасности участников дорожного движения. Поскольку изложение предлагаемых новаций выходит за рамки целей данной статьи, сообщу, что сама статья называется «К вопросу о систематизации норм, регулирующих административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения» и опубликована в декабрьском номере журнала «Вестник Краснодарского университета МВД России» за 2019 год.

В этот раз, мне хотелось уйти от глубокого анализа научных достижений профессора В. И. Майорова и акцентировать внимание на тех моментах, которые раскрывают его личность, используя для этого жанр, позволяющей, на мой взгляд, писать историю административного права в лицах. А для меня Владимир Иванович Майоров — один из ярчайших представителей современной российской науки административного права. Поздравляя его с 65-летием, желаю ему здоровья и долголетия, в том числе научного долголетия.

## 65-ЛЕТИЕ ПРОФЕССОРА ВЛАДИМИРА ИВАНОВИЧА МАЙОРОВА

### Побежимова Н. И.

Российская академия народного хозяйства  
и государственной службы  
при Президенте РФ (РАНХиГС)  
E-mail: igit99@rambler.ru

Статья посвящена юбилею доктора юридических наук, профессору Владимиру Ивановичу Майорову, ученому, педагогу, человеку. В статье содержится анализ его творческого пути, круг его научных интересов, наиболее значимые публикации.

Ключевые слова: профессор Майоров В. И., Владимир Иванович Майоров, административист, юбилей.

## 65TH ANNIVERSARY OF PROFESSOR VLADIMIR IVANOVICH MAYOROV

### Pobezhimova N. I.

Russian Presidential Academy of National Economy  
and Public Administration (RANEPA)  
E-mail: igit99@rambler.ru

The article is dedicated to the jubilee of Vladimir Ivanovitch Mayorov, PhD, a scientist, a teacher, a larger-than-life person. The article will entail the analysis of his academic career, describe the scope of his scientific interests and the overview of his most significant publications.

Keywords: Professor Mayorov V. I., Vladimir Ivanovich Mayorov, economist, anniversary.

7 января 1955 года, в день Рождества Христова, исполняется 65 лет Владимиру Ивановичу Майорову — известному ученому в области административного права и административного процесса, одного из ярких представителей научной школы административистов Урала и Сибири, доктора юридических наук, профессора, общественного деятеля, генерала-майора милиции в отставке.

Работе в сфере милиции Владимир Иванович Майоров посвятил четверть века и имеет много наград в России и в других странах СНГ, свидетельствующих о больших успехах в этой области. В числе этих наград можно отметить следующие: «За спасение погибавших» (1999), «За безупречную службу» трех степеней. (1993, 1995, 1998), медалью Республики Казахстан.

Именно благодаря Владимиру Ивановичу была создана научная школа по административному праву, в которую вошли многие ученые огромных регионов России Урала

и Сибири. Он собрал в Южно-Уральском Государственном университете вокруг себя людей-единомышленников, которые способны разделять с ним все научные проблемы, развивая их и способствуя реализации.

Главной его целью в должности декана юридического факультета ЮУрГУ стало формирование и развитие юридической школы Южного Урала, налаживание связей с другими учеными и ведущими научными школами, формирование собственного диссертационного совета по ряду юридических специальностей.

Кому как не мне знать, что такое административная работа, а на плечах Владимира Ивановича лежала так же помимо научной и учебной большая доля организационной работы. Он был заведующим кафедрой Конституционного и административного права, деканом Юридического факультета и до 2014 года проректором Южно-Уральского Государственного университета. Все, кому приходится работать

с Владимиром Ивановичем Майоровым не могут не заметить теплоту человеческого общения, культуру и высокую степень ответственности за порученное ему дело, которому он отдает все свои силы, знания и личное время.

В жизни мне посчастливилось встретить В. И. Майорова и мое знакомство с ним состоялось еще в прошлом веке, в конце сложных для России 90-х годов. Тогда еще юбиляр возглавлял кафедру Конституционного и административного права и с тех пор, несмотря на занимаемые им должности, мы продолжаем постоянно общаться на конференциях различного уровня (российских, международных), проходящих в самых разных уголках нашей огромной страны, на отдыхе, в процессе работы диссертационных советов, где формируется наша будущая научная смена, на Сорокинских, Лазаревских, Козловских, Салищевских чтениях.

В 1990 году Владимир Иванович Майоров с отличием заканчивает Академию МВД России, а уже в 1994 году защищает кандидатскую диссертацию по теме: «Организационные и правовые основы межотраслевого управления обеспечением безопасности дорожного движения».

В дальнейшем все последующие годы эта тема не оставляется им без внимания и в 1997 г. юбиляр защищает докторскую диссертацию «Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения», а в 1999 году ему присваивается ученое звание профессора. Он является автором около 80 научных работ, в том числе 5 монографий и 20 учебных пособий.

Круг его интересов многогранен, и он давно выходит за рамки столь любимой им тематики. Но все-таки проблемы дорожного движения, его безопасности постоянно входят в круг его публикаций.

Известен его вклад в исследование административно-правовых основ государственной системы профилактики правонарушений. В его работах раскрывается содержание понятия «государственной системы профилактики правонарушений».

Так, в 2008 и 2010 гг. Владимир Иванович публикует 2 монографические работы, посвященные государственно-правовому обеспечению безопасности дорожного движения, его теоретико-прикладным исследованиям, а затем в 2011–2014 гг. он публикует статьи о содержании понятия «безопасности дорожного движения», о применении системного подхода для повышения безопасности дорожного движения, о понятии дорожно-транспортных нарушений и вопросах их классификации, об экономике безопасности дорожного движения и др.

В своих работах в результате анализа действующего законодательства автор приходит к выводу о том, что в содержание понятия «безопасность дорожного движения» следует включить и защиту интереса участника дорожного движения. Им предложено расширить понятие «дорожное движение» за счет включения в его содержание совокупности общественных отношений, складывающихся на этапах подготовки и организации процесса непосредственно пространственного перемещения.

О том сколь важна эта проблема и необходимость ее решения в законодательном порядке свидетельствуют многочисленные изменения и дополнения, постоянно вносимые в 11 и 12 главы в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Исследуемые Майоровым проблемы особенно важны и актуальны при разработке нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В этой связи следует особо подчеркнуть, что в жизни нашего государства наибольшее количество административных правонарушений связано с нарушением правил дорожного движения, обеспечением его безопасности и недостаточной степенью их разработки в законодательстве Российской Федерации, о чем неоднократно поднимает вопросы в своих исследованиях наш юбиляр.

Владимир Иванович увлекается и решением вопросов, которые касаются дорожного и воздушного транспорта. Так, в 1986 году, по окончании Челябинского политехнического института по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство», Майоров глубоко исследует проблемы воздушного права в 4-х учебных пособиях, вышедших в свет в 2-х частях в 2012 году.

Наряду с исследованием проблем науки административного права юбиляр не меньшее внимание уделяет науке уголовного права. В частности им опубликованы учебные пособия «Характеристика стадии возбуждения уголовного дела» и научно-практические пособия «Организация и расследование серийных сексуальных убийств».

Труды, научные разработки, идеи и концепции В. И. Майорова жизненны и актуальны для дальнейшего развития административно-правовой науки и широко используются в практической деятельности как в системе МВД РФ (в частности в деятельности ГИБДД), так и в системе Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

Кстати, работы доктора юридических наук профессора В. И. Майорова ежегодно публикуются в ведущих издательствах: издательстве



Воронежского государственного университета, ВНИИ МВД России, Омской юридической академии МВД и др., а также в известных юридических журналах: «Административное право и процесс», «Транспортное право», «Право и образование», «Проблемы права».

Жизнь Владимира Ивановича Майорова всегда связана с новаторством и он продолжает плодотворно трудиться, выступая с докладами как на Всероссийских, так и на Международных конференциях. Достаточно перечислить некоторые из тем его докладов, сделанных В. И. Майоровым в мае, октябре и ноябре 2019 г.: «Управление рисками в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» (XIV Международная научно-практическая конференция «Теория и практика административного права и процесса», посвященная памяти профессора В. Д. Сорокина), «Административная ответственность за опасное вождение: проблемы и перспективы» (III Всероссийская научно-практическая конференция «Актуальные вопросы применения норм административного права. Корневские чтения»), «Процедуры профилактики нарушений обязательных требований как основного направления контрольно-надзорной деятельности» (Международная научно-практическая конференция «Административные процедуры: проблемы правового регулирования». Университет им. О. Е. Кутафина. Национальная ассоциация административистов). Само содержание вышеназванных статей свидетельствует об их актуальности и значимости для современного этапа развития России.

Все мы, его коллеги, удивляемся как он успевает реализовываться во всех его ипостасях и быть в курсе всех происходящих в науке, на практике и в законодательстве изменений и новелл. Следует признать, что весь его секрет в его фантастической работоспособности, неиссякаемом трудолюбии, ответственности за любое дело, за которое он берется: будь то

авиация, дорожное движение, милиция или же юриспруденция.

Работая в государственном высшем учебном заведении, Владимир Иванович не мог уйти от решения вопросов, затрагивающих проблемы высшего образования: это и институт лицензирования и аккредитации в данной сфере, профессиональная подготовка юриста и компетентный подход и базовая модель его компетентности.

При всей своей занятости Владимир Иванович всегда находил и находит время не только для аспирантов и докторантов, но и для студентов и адъюнктов, уделяя большое внимание воспитанию подрастающего поколения и передаче ему накопленных в разных областях своей многолетней педагогической деятельности, опыта и знаний. Под его научным руководством и не без его участия пишутся и успешно защищаются как кандидатские, так и докторские диссертации.

Майоров — общественный деятель; он является действительным членом Российской академии естественных наук, членом Евразийской академии административных наук и других академий. Самое активное участие Владимир Иванович принимает в деятельности Небугского клуба административистов и Национальной ассоциации административистов, являясь членом Совета НАСА.

Таких как В. И. Майоров, если проанализировать не только его служебную и научную деятельность, но и весь его жизненный путь, отличают яркий талант, скромность, честность, благородство и огромная человечность.

Владимир Иванович Майоров — это Человек большой души, доброжелательности, отзывчивости, внимания к окружающим его людям. Желаю юбиляру успехов, процветания, здоровья, новых научных открытий, достойных последователей, исполнения самых заветных желаний, внимания близких и восхищения окружающих.

Дата поступления статьи в редакцию: 15.12.2019.

## **ОТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ К ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ВЗГЛЯД ПРОФЕССОРА В. И. МАЙОРОВА**

**Иванова С. И.**

Тюменский институт повышения квалификации  
сотрудников МВД России  
E-mail: ivanova-svetaa@mail.ru

В статье дается небольшой генезис взглядов профессора В. И. Майорова на понятие «обеспечение безопасности дорожного движения». Анализ научных взглядов В. И. Майорова переплетается с его личным опытом работы в подразделениях Госавтоинспекции, а также научным становлением как специалиста в области административного права. Автором изучены работы В. И. Майорова посвященные дорожному движению, государственной системе обеспечения безопасности дорожного движения и деятельности Госавтоинспекции в этой системе. В работах прослеживается три основных подхода к содержанию данного термина: как административно-правовая деятельность, направленная на достижение согласованности интересов и возможностей участников дорожного движения; как состояние упорядоченных процессов общественных отношений; как деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, правовая модель, участник дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, «время-безопасность», риск.

## **FROM ENSURING ROAD SAFETY TO ENSURING THE SAFETY OF ROAD USERS: THE VIEW OF PROFESSOR V. I. MAYOROV**

**Ivanova S. I**

Tyumen Advanced Training Institute  
of the MIA of Russia  
E-mail: ivanova-svetaa@mail.ru

The article gives a small Genesis of Professor V. I. Mayorov's views on the concept of "road safety". The analysis of V. I. Mayorov's scientific views is intertwined with his personal experience in the departments of the state traffic Inspectorate, as well as his scientific formation as a specialist in the field of administrative law. The author studied the works of V. I. Mayorov devoted to road traffic, the state system of road safety and the activities of the state traffic Inspectorate in this system. The works trace three main approaches to the content of this term: as an administrative and legal activity aimed at achieving consistency of interests and opportunities of road users; as a state of orderly processes of public relations; as an activity aimed at preventing the causes of road accidents.

Keywords: traffic safety, legal model, road user, traffic accident, "time-safety", risk.

Вот уже более 40 лет теперь уже известного ученого профессора Владимира Ивановича Майорова волнуют проблемы обеспечения

безопасности дорожного движения. В 1978 г. по направлению трудового коллектива он поступил на службу Госавтоинспекцию, начав

ее в должности дежурного инспектора, хотя в детстве, по его утверждению, хотел стать летчиком-космонавтом<sup>1</sup>. Его жизнь тесно связана с авиацией: срочную службу проходил в качестве летчика-истребителя в учебно-тренировочном авиационном полку, летал в Калачево на Л-29, на МиГ-17, а в конце 80-х стал на службе в милиции стал первым и единственным, кто наблюдал за дорогой с воздуха. Он летал на мотодельтаплане и помогал коллегам на земле контролировать дорожное движение<sup>2</sup>. Свой опыт использования сверхлегкой авиации В. И. Майоров описал в одной из своих первых научных статей «Вопросы борьбы с преступностью с учетом возможностей авиации» в 1992 г., а до этого в 1991 г. выиграл свой первый научный конкурс, обучаясь в Академии МВД СССР в 1991 г. Он считал, что мотодельтапланы могут быть полезными во всех направлениях деятельности ОВД: для патрулирования, разведки, поиска и преследования преступников [1, с. 82].

После окончания с отличием в 1991 г. Академии МВД СССР, получив квалификацию организатор управления в сфере правопорядка, был назначен начальником отдела по борьбе с организованной преступностью, а затем в 1994 г. заместителем начальника управления кадров УМВД Челябинской области. Можно представить сколько времени занимала у Владимира Ивановича управленческая работа, но он находит его и для написания диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук, которая была посвящена его любимому направлению деятельности — безопасности дорожного движения и успешно защищает ее в 1994 г. [2]

В работе сформулированы понятия дорожного движения и его безопасности. Под безопасностью дорожного движения, В. И. Майоров предложил понимать, состояние защищенности жизненно важных интересов участников дорожного движения и общества в целом от угрозы возникновения ДТП и их последствий [3, с. 13]. Новизна работы заключалась также в том, что им впервые предложено сферу обеспечения безопасности дорожного движения рассматривать как социотехническую систему, состоящую из подсистем технологического, обслуживающего и управляющего характера [3, с. 8]. Развитие своих идей В. И. майоров продолжил в своих работах «Безопасность дорожного

движения — объект социально-экономического управления» [4], «Дорожное движение и безопасность» [5].

Анализируя только принятый Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>3</sup> он делает обоснованный вывод, что законодатель нормативно закрепляет за участником дорожного движения обязанность разрешать противоречие «время — безопасность» в пользу последней [5, с. 24]. Понимая, что полную гармонию достичь невозможно и, соответственно, неизбежна аварийность, В. И. Майоров полагает, что обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой многоотраслевую сферу деятельности, направленную на создание условий снижения опасности в дорожном движении, в которой участвуют много субъектов [5, с. 31–32].

Владимир Иванович удивительный человек, всего за три года на управленческой работе, будучи практическим сотрудником милиции, успешно защищает диссертацию на соискание ученой степени доктора юридических наук, которая посвящена уже административно-правовым проблемам управления обеспечением безопасности дорожного движения [6]. Им впервые обеспечение безопасности дорожного движения рассмотрено как сфера административно-правовых отношений и правовая форма деятельности, которая рассматривается как административно-правовая деятельность, направленная на достижение согласованности интересов и возможностей участников дорожного движения [7, с. 7–8].

Продолжая рассматривать сферу обеспечения безопасности дорожного движения как иерархическую систему, он подразделяет ее на три подсистемы: собственно дорожное движение, подсистема подготовки и обслуживания дорожного движения и высший уровень — подсистема, образуемая органами исполнительной власти [7, с. 17].

В 2003 г. В. И. Майоров получает приглашение возглавить диссертационный совет при Южно-Уральском государственном университете, а затем переходит туда работать профессором, завершив службу в органах внутренних дел. Следует отметить, что ученое звание профессора по кафедре конституционного и муниципального права он получил в 1999 г., что означает, что в период службы он находил время и на учеников, которые успешно защитили кандидатские диссертации.

<sup>1</sup> Владимир Майоров: «Я бы ставил инспекторам ГИБДД памятники при жизни» // Вечерний Челябинск. URL: <https://vecherka.su/articles/society/30096/>.

<sup>2</sup> Генерал-майор Майоров. На земле он исповедует девизы летной службы // Безформата. URL: <https://chelyabinsk.bezformata.com/listnews/major-majorov-na-zemle-on-ispoveduet/28471817/>.

<sup>3</sup> Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собр. законодательства РФ. 1995. № 50, ст. 4873.

В этот период сфера интересов профессора В. И. Майорова расширяется, но он неизменно возвращается к безопасности дорожного движения.

В 2008 г. он выпускает монографию «Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения: теоретико-прикладные аспекты» [8]. В работе аспект безопасности переносится на безопасность участников дорожного движения, однако саму безопасность он определяет как «безопасность в дорожном движении» [8, с. 5]. Как видим, автор использует дополнительно предлог «в», который используется в русском языке в нескольких значениях, одно из которых обозначение явлений, представляющих собой область деятельности [9, с. 63]. Предлог «в» в русском языке преимущественно используется для обозначения нахождения внутри, соответственно, В. И. Майоров хотел тем самым подчеркнуть нахождение безопасности внутри дорожного движения.

К признакам безопасности в дорожном движении он относит: 1) состояние и характер защищенности отношений от угрозы, связанной с опасностью возникновения дорожно-транспортных происшествий, которые могут привести к гибели людей или причинить им телесные повреждения, либо причинить материальный ущерб; 2) место возникновения общественных отношений — экономическая сфера жизнедеятельности человека [8, с. 22–23].

Под безопасностью в дорожном движении В. И. Майоров предлагает понимать «состояние упорядоченных в результате нормотворческого и правореализационного процессов общественных отношений, обеспечивающих степень и качество охраны и защиты участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий при осуществлении общественно необходимого перемещения людей, предметов их труда» [8, с. 36]. Как видим в своем определении автор отдает приоритет не самим участникам дорожного движения и их безопасности, а оценке степени и качества их охраны и защиты, то есть оценки деятельности соответствующих субъектов, которые должны обеспечивать безопасность.

Таким образом, не смотря на наличие уже к этому времени легального определения «безопасность дорожного движения»<sup>1</sup>. В. И. Майоров полагает, что теоретическая разработка этого понятия остается дискуссионной [10, с. 8].

При этом говоря об обеспечении безопасности участников дорожного движения,

он определяет ее как сферу дорожного движения, объединяющую общественные отношения не только по удовлетворению транспортной потребности, но и те отношения, которые возникают на стадии его подготовки [11, с. 18].

По мнению профессора, «существующее понятие «безопасность дорожного движения», не отражает всего многообразия общественных отношений, возникающих в связи с удовлетворением транспортной потребности общества. Они значительно шире, так как процессу транспортного перемещения предшествуют процессы его подготовки». Поэтому он считает необходимо расширить само понятие «дорожное движение» за счет включения в его содержание совокупности общественных отношений, складывающихся на этапах подготовки и организации процесса непосредственно пространственного перемещения. А вместо термина «дорожное движение» он предлагает использовать термин «сфера дорожного движения» [12, с. 48].

В 2009 г. он отмечает, что «понятие «безопасность дорожного движения» расширилась, вследствие выхода отечественного автомобильного транспорта за пределы национальных границ, увеличения объема международных перевозок пассажиров и грузов, туризма, растущей автомобилизации граждан» [13, с. 19].

В своей монографии «Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы» (2010 г.) в целом не меняя своего отношения к понятию «безопасность дорожного движения», он обращает внимание, что» в конце прошлого столетия в процессе разгосударствления десятилетиями создаваемая система обеспечения безопасности дорожного движения, хотя и не вышла из-под централизованного контроля, но оказалась в новых социально-экономических условиях недостаточно эффективной». Произошло это в том числе потому, что «длительное время в государстве господствовал исключительно классовый подход. Интересы отдельного человека обязательно должны были совпадать с интересами государства. Государство, как «машина угнетения», подавляло другую сторону — инструмент устранения противоречий, стабилизации общественных связей». «Из-за ослабления административного контроля, несоответствия дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении и крайне низкой дисциплины участников дорожного движения в условиях дотационности большинства субъектов Российской Федерации и их значительных социальных обязательств существенно

<sup>1</sup> Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собр. законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

снижаются возможности для решения задач по обеспечению безопасности в сфере дорожного движения» [14, с. 61–64], справедливо отмечает профессор В. И. Майоров.

Далее он высказывает гипотезу, что «генеральный путь повышения безопасности в сфере дорожного движения — максимально возможное устранение действия факторов, ограничивающих свободу передвижения, определяющих необходимость увеличения затрат времени участия в дорожном движении сверх того, которые считаются оптимальными». Что позволяет на его взгляд ослабить, выделенное им, как указано выше противоречие «время — безопасность» [15, с. 100]. Это направление сейчас активно развивается за счет снижения так называемых конфликтов на дороге. На примере г. Тюмени это, прежде всего, активное применение диагональных пешеходных переходов, когда транспорт стоит, а пешеходы идут в любом направлении, это движение транспортных средств по фазам работы светофоров без пересечения потоков движения. Это конечно увеличивает время, затрачиваемое в пути, но с другой стороны снижает количество рисков на дороге.

Призывая к проведению систематизации общественных отношений, возникающих при обеспечении безопасности дорожного движения профессор В. И. Майоров предлагает назвать ее «системой обеспечения безопасности в сфере дорожного движения», включающую три предложенные им подсистемы [16, с. 29]. Тем самым он пытается расширить данную сферу, включив в нее не только участников дорожного движения, но и лиц, участвующих в процессе дорожного движения.

Деятельность по «обеспечению безопасности дорожного движения», пишет он, включает три сферы общественных отношений: управление, подготовка и обслуживание транспортного процесса и сам транспортный процесс» [17, с. 23].

Последние несколько лет профессор В. И. Майоров активно участвовал в развитии концепции управления рисками в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения, в том числе в рамках гранта РГНФ: 17-03-00676, выпустив две монографии [18; 19] и множество статей [20; 21], что позволило существенно обновить собственное определение понятия «обеспечение безопасности дорожного движения». Он полагает, что управление рисками необходимо органично встроить в деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения. И на основе этого он предлагает изложить его в следующей редакции: «обеспечение безопасности дорожного

движения — это деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, а также на снижение влияния различных факторов, способствующих появлению причин их возникновения (факторов риска ДТП)» [22; с. 117].

Таким образом, он предлагает отойти от понятия обеспечения безопасности дорожного движения как состояния упорядоченных процессов общественных отношений, к соответствующей деятельности, которая при этом носит конкретный характер и направлена на «степень и качество охраны и защиты участников дорожного движения от ДТП», а на их предупреждение и снижение тяжести их последствий, то есть предлагает обратить внимание на конкретных участников дорожного движения.

Выступая на последней международной конференции «Противодействие преступности в новых геополитических реалиях: методология, политика, практика», состоявшейся 22 ноября 2019 г. в Тюменском институте повышения квалификации сотрудников МВД России, заявил, что необходимо говорить не об обеспечении безопасности дорожного движения, которую в силу объективных причин нельзя обеспечить, необходимо говорить об обеспечении безопасности участников дорожного движения. И именно на это направлено в последнее время усилие всех субъектов такого обеспечения — на снижение смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий.

Идеи В. И. Майорова, в части именно обеспечения безопасности участников дорожного движения, находят свое воплощение и в организации образовательного процесса на нашей кафедре — административной деятельности органов внутренних дел Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России, где мы совместно с Владимиром Ивановичем трудимся с 2016 года. Так, по его инициативе получил название новый специализированный класс — Пропаганды безопасности участников дорожного движения», функционирование которого направлено на привитие знаний, умений и навыков обучающихся проведения профилактической работы с участниками дорожного движения, которая прежде всего реализуется в форме организации и проведения просветительских организаций в образовательных организациях г. Тюмени.

Следует отметить, что с приходом Владимира Ивановича Майорова на кафедру активизировалась научная деятельность, появились новые формы научно-исследовательской

деятельности в виде научно-практических комментариев [23], увеличилась доля исследований и проводимых научных форумов, связанных со сферой безопасности дорожного движения.

Мы очень благодарны, что судьба связала нас с этим удивительным человеком, общаться

с ним, получать новыми знаниями, заряжаться энтузиазмом и новыми идеями для дальнейших научных исследований.

Коллектив кафедры поздравляет Вас, Владимир Иванович, с юбилеем и надеется на долготное плодотворное сотрудничество.

### Список литературы

1. Майоров, В. И. Вопросы борьбы с преступностью с учетом возможностей авиации / В. И. Майоров // Проблемы борьбы с групповой и организованной преступностью : материалы межрегиональной научно-практической конференции. — Иркутск, 1992. — С. 81–84.
2. Майоров, В. И. Организационные и правовые основы межотраслевого управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук / В. И. Майоров. — М., 1994.
3. Майоров, В. И. Организационные и правовые основы межотраслевого управления обеспечения безопасности дорожного движения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / В. И. Майоров. — М., 1994.
4. Майоров, В. И. Безопасность дорожного движения — объект социально-экономического управления : учебное пособие / В. И. Майоров. — Челябинск, 1995.
5. Майоров, В. И. Дорожное движение и безопасность / В. И. Майоров. — Челябинск, 1997.
6. Майоров, В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... д-ра юрид. наук / В. И. Майоров. — Екатеринбург, 1997.
7. Майоров, В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : автореферат дис. ... д-ра юрид. наук / В. И. Майоров. — Екатеринбург, 1997.
8. Майоров, В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы : монография / В. И. Майоров. — Челябинск : ГОУ ВПО ЧЮИ МВД России, 2008.
9. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка : 80000 слов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. — М. : АЗЪ, 1996.
10. Административная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения : учебное пособие / В. В. Головкин, В. И. Майоров, Е. А. Ортман. — Омск, 2008.
11. Майоров, В. И. К вопросу о правовом регулировании в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Законы России: опыт, анализ, практика. — 2007. — № 11. — С. 14–18.
12. Майоров, В. И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Транспортное право. — 2009. — № 4. — С. 38–48.
13. Головкин, В. В. Организация деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения: учебное пособие / В. В. Головкин, В. И. Майоров, В. С. Кураков. — М. : ЦОКР МВД России, 2009.
14. Майоров, В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы : монография / В. И. Майоров. — М. : Юрлитинформ, 2010.
15. Майоров, В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы / В. И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2012. — № 7 (266). — С. 99–101.
16. Майоров, В. И. Концептуальная модель управления обеспечением безопасности в дорожном движении : Социальное управление системой обеспечения безопасности в дорожном движении / В. И. Майоров // Вестник Академии энциклопедических наук. — 2015. — № 3 (20). — С. 25–32.
17. Майоров, В. И. Социальное управление системой обеспечения безопасности в дорожном движении / В. И. Майоров // Вестник Уральского института экономики, управления и права. — 2015. — № 1 (30). — С. 21–26.
18. Майоров, В. И. Управление рисками в сфере дорожного движения // Управление социально-экономическими системами: теория, методология, практика : монография / В. И. Майоров ; под общ. ред. Г. Ю. Гуляева. — Пенза, 2017. — С. 118–127.
19. Майоров, В. И. Создание системы управления рисками в сфере обеспечения безопасности дорожного движения : монография / В. И. Майоров, С. В. Горюнов, А. К. Костылев [и др.]. — Челябинск : Цицеро, 2018.
20. Майоров, В. И. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: основные риски / В. И. Майоров, С. И. Иванова // Административное право и процесс. — 2018. — № 11. — С. 9–14.
21. Майоров, В. И. Классификация рисков, возникающих в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2018. — № 6. — С. 116–122.

22. Майоров, В. И. Обеспечение безопасности дорожного движения в условиях массовой автомобилизации / В. И. Майоров // Актуальные вопросы контроля и надзора в социально значимых сферах деятельности общества и государства : материалы IV Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 90-летию профессора И. А. Склярова / отв. ред. А. В. Мартынов. — Нижний Новгород, 2018. — С. 97–119.

23. Научно-практический комментарий федерального закона Российской Федерации от 23 июня 2016 года № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в российской федерации» : практическое пособие / под общ. ред. В. И. Майорова. — Тюмень, 2017. — 136 с.

### References

1. Mayorov, V. I. Voprosy borby s prestupnostyu s uchetom vozmozhnostey aviatsii / V. I. Mayorov // Problemy borby s gruppovoy i organizovannoy prestupnostyu : materialy mezhregionalnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Irkutsk, 1992. — S. 81–84.
2. Mayorov, V. I. Organizatsionnye i pravovye osnovy mezhotraslevogo upravleniya obespecheniem bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : dis. ... kand. jurid. nauk / V. I. Mayorov. — M., 1994.
3. Mayorov, V. I. Organizatsionnye i pravovye osnovy mezhotraslevogo upravleniya obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk / V. I. Mayorov. — M., 1994.
4. Mayorov, V. I. Bezopasnost dorozhnogo dvizheniya — obekt sotsialno-ekonomicheskogo upravleniya : uchebnoe posobie / V. I. Mayorov. — Chelyabinsk, 1995.
5. Mayorov, V. I. Dorozhnoe dvizhenie i bezopasnost / V. I. Mayorov. — Chelyabinsk, 1997.
6. Mayorov, V. I. Administrativno-pravovye problemy upravleniya obespecheniem bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : dis. ... d-ra jurid. nauk / V. I. Mayorov. — Yekaterinburg, 1997.
7. Mayorov, V. I. Administrativno-pravovye problemy upravleniya obespecheniem bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : avtoreferat dis. ... d-ra jurid. nauk / V. I. Mayorov. — Yekaterinburg, 1997.
8. Mayorov, V. I. Gosudarstvenno-pravovoe obespechenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii: teoretiko-prikladnye problemy : monografiya / V. I. Mayorov. — Chelyabinsk : GOU VPO ChYuI MVD Rossii, 2008.
9. Ozhegov, S. I. Tolkovyy slovar russkogo yazyka : 80000 slov i frazeologicheskikh vyrazheniy / S. I. Ozhegov, N. Yu. Shvedova. — M. : AZ, 1996.
10. Administrativnaya deyatel'nost Gosudarstvennoy inspektsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : uchebnoe posobie / V. V. Golovko, V. I. Mayorov, Ye. A. Ortman. — Omsk, 2008.
11. Mayorov, V. I. K voprosu o pravovom regulirovanii v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika. — 2007. — № 11. — S. 14–18.
12. Mayorov, V. I. K voprosu o bezopasnosti v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Transportnoe pravo. — 2009. — № 4. — S. 38–48.
13. Golovko, V. V. Organizatsiya deyatel'nosti Gosudarstvennoy inspektsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: uchebnoe posobie / V. V. Golovko, V. I. Mayorov, V. S. Kurakov. — M. : TsOKR MVD Rossii, 2009.
14. Mayorov, V. I. Gosudarstvenno-pravovoe obespechenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii: teoretiko-prikladnye problemy : monografiya / V. I. Mayorov. — M. : Yurlitinform, 2010.
15. Mayorov, V. I. Soderzhanie ponyatiya «bezopasnost dorozhnogo dvizheniya»: teoreticheskie osnovy / V. I. Mayorov // Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2012. — № 7 (266). — S. 99–101.
16. Mayorov, V. I. Kontseptual'naya model upravleniya obespecheniem bezopasnosti v dorozhnom dvizhenii : Sotsialnoe upravlenie sistemoy obespecheniya bezopasnosti v dorozhnom dvizhenii / V. I. Mayorov // Vestnik Akademii entsiklopedicheskikh nauk. — 2015. — № 3 (20). — S. 25–32.
17. Mayorov, V. I. Sotsialnoe upravlenie sistemoy obespecheniya bezopasnosti v dorozhnom dvizhenii / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo instituta ekonomiki, upravleniya i prava. — 2015. — № 1 (30). — S. 21–26.
18. Mayorov, V. I. Upravlenie riskami v sfere dorozhnogo dvizheniya // Upravlenie sotsialno-ekonomicheskimi sistemami: teoriya, metodologiya, praktika : monografiya / V. I. Mayorov ; pod obshch. red. G. Yu. Gulyaeva. — Penza, 2017. — S. 118–127.
19. Mayorov, V. I. Sozdanie sistemy upravleniya riskami v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : monografiya / V. I. Mayorov, S. V. Gorovenko, A. K. Kostylev [i dr.]. — Chelyabinsk : Tsitsero, 2018.
20. Mayorov, V. I. Strategiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii na 2018–2024 gody: osnovnye riski / V. I. Mayorov, S. I. Ivanova // Administrativnoe pravo i protsess. — 2018. — № 11. — S. 9–14.
21. Mayorov, V. I. Klassifikatsiya riskov, vznikayushchikh v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. — 2018. — № 6. — S. 116–122.
22. Mayorov, V. I. Obespechenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v usloviyakh massovoy avtomobilizatsii / V. I. Mayorov // Aktualnye voprosy kontrolya i nadzora v sotsialno znachimyykh sferakh

deyatelnosti obshchestva i gosudarstva : materialy IV Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy 90-letiyu professora I. A. Sklyarova / otv. red. A. V. Martynov. — Nizhniy Novgorod, 2018. — S. 97–119.

23. Nauchno-prakticheskiy kommentariy federalnogo zakona Rossiyskoy Federatsii ot 23 iyunya 2016 goda № 182-FZ «Ob osnovakh sistemy profilaktiki pravonarusheniy v rossiyskoy federatsii» : prakticheskoe posobie / pod obshch. red. V. I. Mayorova. — Tyumen, 2017. — 136 s.

Дата поступления статьи в редакцию: 17.12.2019.

---



## **КРУГ НАУЧНЫХ ИНТЕРЕСОВ В. И. МАЙОРОВА (к 65-летию выдающегося ученого)**

**Емельянов В. М.**

Тюменский институт повышения квалификации  
сотрудников МВД России  
E-mail. nino-tyumen@yandex.ru

В статье рассмотрена часть опубликованного обширного научного творчества Владимира Ивановича Майорова. В своей деятельности он провел исследования в различных областях российского права: административном, административно-процессуальном, уголовном, уголовно-процессуальном. Им изучались проблемы конституционного и таможенного права, виктимологии. Часть своих научных трудов Владимир Иванович посвятил проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, впервые выделив в ней понятие «интереса участника дорожного движения».

Кроме этого он принял активное участие в подготовке учебных изданий для обучающихся в учебных заведениях, в том числе заведениях системы МВД России. В связи с этим он неоднократно исследовал проблемы качественной профессиональной подготовки сотрудников органов внутренних дел. Статья написана к 65-летию юбилею выдающегося деятеля российской науки.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, правовая модель, участник дорожного движения, административно-юрисдикционная деятельность, временный запрет деятельности, преступность, конституционное развитие.

## **RESEARCH INTERESTS OF V. I. MAYOROV (to the 65th anniversary of the outstanding scientist)**

**Emelyanov V. M.**

Tyumen Advanced Training Institute  
of the MIA of Russia  
E-mail. nino-tyumen@yandex.ru

The article considers part of the published extensive scientific work of Vladimir Ivanovich Mayorov. In his work, he conducted research in various areas of Russian law: administrative, administrative-procedural, criminal, criminal procedure. He studied the problems of constitutional and customs law, victimology. Vladimir Ivanovich devoted part of his scientific works to the problems of road traffic safety, for the first time singling out the concept of “interest of a road user” in it.

In addition, he took an active part in the preparation of educational publications for students in educational institutions, including institutions of the Ministry of internal Affairs of Russia. In this regard, he repeatedly investigated the problems of high-quality professional training of employees of the internal Affairs bodies. The article was written for the 65th anniversary of the outstanding figure of Russian science

Keywords: traffic safety, legal model, road user, administrative and jurisdictional activities, temporary prohibition of activities, crime, constitutional development.

Владимир Иванович Майоров в среде ученых административистов ассоциируется с изучением проблем сферы обеспечения безопасности дорожного движения.

Кандидатская диссертация В. И. Майорова была посвящена исследованию организационных и правовых основ межотраслевого управления

обеспечением безопасности дорожного движения [1], а докторская административно-правовым проблемам управления обеспечением безопасности дорожного движения [2].

Проанализируем, составляют ли в настоящее время круг научных интересов доктора юридических наук, профессора, генерал-майора

милиции В. И. Майорова, только исследование проблем обеспечения безопасности дорожного движения?

Да, Владимир Иванович первым предложил рассматривать эту сферу деятельности<sup>1</sup> как социотехническую систему, состоящую из подсистем технологического, обслуживающего и управляющего характера.

Он провел сравнительный анализ отечественной и зарубежной практики управления этой деятельностью, разработав правовую модель ее системы обеспечения безопасности дорожного движения на региональном уровне и сформулировав предложения по её совершенствованию. И впоследствии им был опубликован ряд работ, посвященных государственно-правовому обеспечению этой деятельности, ее теоретико-прикладным исследованиям, а именно: «Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы» [3], «Вопросы применения системного подхода для повышения безопасности дорожного движения» [4]. «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: основные риски» [5], «Управление рисками в сфере дорожного движения» [6] и др.

В своей статье «Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы» [3], в результате анализа действующего законодательства, он первым сделал вывод о том, что в содержание понятия «безопасность дорожного движения» следует включать и защиту интереса участника дорожного движения. Им было предложено расширить понятие «дорожное движение» включив в его содержание совокупности общественных отношений, складывающихся на этапах подготовки и организации процесса непосредственно пространственного перемещения.

Но уже в своей статье «Оценка эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в области дорожного движения» [7], рассматривая эффективность этой деятельности, в рамках дорожного движения, он фактически вышел за рамки темы, сформулировав условия эффективности всей административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел.

К условиям, определяющим уровень эффективности административно-юрисдикционной деятельности, он отнес «соответствие правовых предписаниях закономерностям развития общества, наличие систематизированного и стабильного законодательства, информированность его адресатов о содержании правовых запретов и санкций; оперативность

осуществления производства по делам об административных правонарушениях, надлежащая процедура рассмотрения дела и назначения наказания; стабильность административно-карательной практики и реальность исполнения санкций; режим законности в правоприменительной деятельности; неотвратимость ответственности и справедливость применяемых наказаний; сочетание административной ответственности с иными мерами социального контроля; положительный имидж органа внутренних дел» [7].

Исходя из этого, еще одним направлением его научной деятельности явилось исследование проблем административно-правового регулирования. В этой сфере им рассматривались вопросы совершенствования правовых механизмов обеспечения безопасности личности, проблемы правового регулирования административно-правовых отношений в сфере управления, эффективности форм и методов борьбы с административными правонарушениями, развитие административного процесса и административного судопроизводства в условиях перманентной административной реформы, формирования правозащитных институтов в административном и административно-процессуальном праве и др.[8]

В частности, при изучении фактического места мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в рамках мер административно-правового принуждения, он отметил, что вопрос об их самостоятельности до настоящего времени в юридической литературе остается спорным.

По его мнению, меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях являются составной частью мер административно-правового принуждения, выступая в качестве самостоятельного метода административного принуждения, и имеют собственное предназначение. Они законодательно закреплены, процессуально регламентированы и поэтому «могут быть выделены в отдельную, самостоятельную группу мер административно-правового принуждения» [9].

Проводя исследование проблем применения временного запрета деятельности как меры обеспечения не только обеспечения производства, но и меры пресечения правонарушений, Владимир Иванович еще в 2006 году отмечал, что «угроза возникновения пожара в местах массового нахождения людей может создать угрозу жизни или здоровью людей... Одна из эффективных мер в профилактике пожаров — временный запрет деятельности» [10].

Если бы его мнение о своевременном более широком применении временного запрета

<sup>1</sup> Обеспечение безопасности дорожного движения.

деятельности в данном направлении обеспечения безопасности жизни и здоровья граждан, было принято, то возможно не случилось бы, и пожара в ночном клубе «Хромая лошадь» в Перми 5 декабря 2009 года, и пожара с многочисленными человеческими жертвами в торговом центре «Зимняя вишня» в г. Кемерово 25 марта 2018 года.

Наряду с исследованием проблем административного права не меньшее внимание Владимир Иванович уделял внимание исследованию проблем уголовного и уголовно-процессуального права. Им подготовлено научно-практическое пособие «Организация и расследование серийных сексуальных убийств» [11], статьи «К вопросу о порядке рассмотрения сообщения о преступлении» [12] «Противодействие преступности на основе современных концепций взаимодействия полиции и общества: опыт зарубежных стран и России» [13].

Рассматривал он и вопросы конституционного и таможенного права России. Им опубликованы работы «Стратегия конституционного развития современной России (ценности, цели, риски)» [15], «Правоприменительная деятельность таможенных органов Российской Федерации» [16].

Как сотрудника милиции и педагога его интересовали и проблемы обучения и подготовки сотрудников органов внутренних дел и их практической деятельности и в целом деятельность органов внутренних дел, а именно институт лицензирования учебных заведений [19; 20], повышение эффективности и качества подготовки, требования к личности юриста и его профессиональному поведению. Эти вопросы он рассмотрел в таких работах, как: «Профессиональная подготовка юриста, Компетентностный подход и базовая модель компетентности» [18; 19], «Деятельность

полиции с ориентацией на общественность» [20], «О нормативно-правовом регулировании деятельности полиции» [21], «Формирование партнерства в деятельности полиции» [22].

Владимиром Ивановичем рассматривались и другие проблемы российского права, в частности: повышение качества государственной службы в Российской Федерации, воздушное право, проблемы компенсации морального вреда в чрезвычайных ситуациях (в результате террористических акций) [23; 24; 25] и др. Учитывая, что уже более 30 человек защитили кандидатскую диссертацию на соискание ученой степени кандидата наук, то сфера его научных интересов все расширяется и расширяется, поскольку как настоящий ученый он погружается в круг интересов своих учеников [26; 27; 28].

К сожалению, в одной статье невозможно охватить весь круг проведенных Владимиром Ивановичем исследований, всех проблем российского права проанализированных им. Но можно сделать вывод, что красной нитью через все работы проходят вопросы обеспечения сохранения жизни и здоровья людей, в том числе и участников дорожного движения, меры по повышению профессионализма сотрудников органов внутренних дел, и строгое соблюдение ими законности, в том числе и путем правильного правоприменения.

Все перечисленное и составляет действительные научные интересы уважаемого доктора наук, профессора Владимира Ивановича Майорова.

Я благодарен тому, что у меня появилась возможность быть лично знакомым с этим талантливым ученым и настоящим человеком.

Доброго Вам здоровья и творческого долголетия Владимир Иванович.

### Список литературы

1. Майоров, В. И. Организационные и правовые основы межотраслевого управления обеспечением безопасности дорожного движения : дисс. ... канд. юрид. наук / В. И. Майоров. — М., 1994.
2. Майоров, В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / В. И. Майоров. — Екатеринбург, 1997.
3. Майоров, В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы / В. И. Майоров // Вестник ЮУрГУ. Серия: «Право», вып. 29. — 2012. — № 7. — С. 9–101.
4. Майоров В. И. Вопросы применения системного подхода для повышения безопасности дорожного движения // Транспорт: наука, техника, управление. — 2013. — № 11. — С. 52–55.
5. Майоров, В. И. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: основные риски / В. И. Майоров, С. И. Иванова // Административное право и процесс. — 2018. — № 11. — С. 9–14.
6. Майоров, В. И. Управление рисками в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Управление социально-экономическими системами: теория, методология, практика : монография ; под общ. ред. Г. Ю. Гуляева. — Пенза, 2017. — С. 118–127.
7. Майоров, В. И. Оценка эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в области дорожного движения / В. И. Майоров // Полицейское право. — 2007. — № 2 (10). — С. 113–116.

8. Майоров, В. И. О становлении административного судебного права в Российской Федерации / В. И. Майоров // Административное и муниципальное право. — 2016. — № 10. — С. 854–858.
9. Майоров, В. И. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в системе мер административно-правового принуждения / В. И. Майоров // Полицейское право. — 2005. — № 2 (2). — С. 45–47.
10. Майоров, В. И. Временный запрет деятельности: проблемы правоприменения / В. И. Майоров // Современное право. — 2006. — № 4. — С. 62–65.
11. Барыгина, А. А. Организация расследования серийных сексуальных убийств : научно-практическое пособие / А. А. Барыгина, В. И. Майоров ; Сер. Библиотека криминалиста. — М. : Юрлитинформ, 2011. — 278 с.
12. Майоров, В. И. К вопросу о порядке рассмотрения сообщения о преступлении / В. И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2013. — Т. 13, № 2. — С. 31–33.
13. Майоров, В. И. Противодействие преступности на основе современных концепций взаимодействия полиции и общества: опыт зарубежных стран и России / В. И. Майоров, В. Е. Севрюгин // Вестник Пермского университета. Юридические науки. — 2017. — № 1. — С. 95–106.
14. Киреев, В. В. Стратегия конституционного развития современной России (ценности, цели, риски) / В. В. Киреев, В. И. Майоров // Lex russica. — 2017. — № 6. — С. 68–74.
15. Гречкина, О. В. Правоприменительная деятельность таможенных органов Российской Федерации : монография / О. В. Гречкина, В. И. Майоров. — Челябинск, 2005.
16. Майоров, В. И. Лицензирование образовательной деятельности: правовая природа и стадии осуществления / В. И. Майоров // Административное право и процесс. — 2012. — № 4. — С. 19–22.
17. Майоров, В. И. Проблемы совершенствования профессиональной подготовки в органах внутренних дел / В. И. Майоров // Профессиональное образование в системе МВД России: проблемы и решения : материалы межвузовской научно-методической конференции. — 1996. — С. 69–72.
18. Иоголевич, Н. И. Профессиональная подготовка юриста: подход и базовая модель компетентности / Н. И. Иоголевич, В. И. Майоров // Право и образование. — 2008. — № 10. — С. 65–71.
19. Иоголевич, Н. И. Профессиональная подготовка юриста: компетентностный подход и базовая модель компетентности / Н. И. Иоголевич, В. И. Майоров // Право и образование. — 2008. — № 11. — С. 76–83.
20. Майоров, В. И. Деятельность полиции с ориентацией на общественность / В. И. Майоров // Административное право и процесс. — 2015. — № 5. — С. 21–24.
21. Майоров, В. И. О нормативно-правовом регулировании деятельности полиции / В. И. Майоров // Полицейское право. — 2005. — № 1. — С. 40–41.
22. Майоров, В. И. Формирование партнерства в деятельности полиции / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2014. — № 4. — С. 26–29.
23. Майоров, В. И. О повышении качества государственной службы в Российской Федерации / В. И. Майоров // Проблемы права. — 2014. — № 3 (46). — С. 66–69.
24. Майоров, В. И. Урегулирование конфликта интересов в системе государственной службы как мера социального противодействия коррупции / В. И. Майоров // Виктимология. — 2014. — № 2 (2). — С. 51–58.
25. Майоров, В. И. Воздушное право : учебное пособие ; в 2 ч. / В. И. Майоров, И. О. Мороз, В. А. Таратута. — Челябинск, 2012.
26. Сисакьян, А. К. Компенсация морального вреда в чрезвычайных ситуациях (в результате террористических акций) / А. К. Сисакьян, В. И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2006. — № 5 (60). — С. 322–325.
27. Майоров, В. И. ФГУП «Охрана» Росгвардии как субъект государственной охранной деятельности / В. И. Майоров, В. Б. Квасов // Проблемы права. — 2017. — № 4 (63). — С. 65–70.
28. Майоров, В. И. Совершенствование судебного конституционного контроля в субъектах Российской Федерации / В. И. Майоров, А. Л. Фартыгин. — Челябинск, 2002.

## References

1. Mayorov, V. I. Organizatsionnye i pravovye osnovy mezhotraslevogo upravleniya obespecheniem bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : diss. ... kand. jurid. nauk / V. I. Mayorov. — M., 1994.
2. Mayorov, V. I. Administrativno-pravovye problemy upravleniya obespecheniem bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : avtoref. dis. ... d-ra jurid. nauk / V. I. Mayorov. — Yekaterinburg, 1997.
3. Mayorov, V. I. Soderzhanie ponyatiya «bezopasnost dorozhnogo dvizheniya»: teoreticheskie osnovy / V. I. Mayorov // Vestnik YuUrGU. Seriya: «Pravo», vyp. 29. — 2012. — № 7. — С. 9–101.
4. Mayorov V. I. Voprosy primeneniya sistemnogo podkhoda dlya povysheniya bezopasnosti dorozhnogo

dvizheniya // *Transport: nauka, tekhnika, upravlenie*. — 2013. — № 11. — S. 52–55.

5. Mayorov, V. I. Strategiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii na 2018–2024 gody: osnovnye riski / V. I. Mayorov, S. I. Ivanova // *Administrativnoe pravo i protsess*. — 2018. — № 11. — S. 9–14.

6. Mayorov, V. I. Upravlenie riskami v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // *Upravlenie sotsialno-ekonomicheskimi sistemami: teoriya, metodologiya, praktika : monografiya ; pod obshch. red. G. Yu. Gulyaeva*. — Penza, 2017. — S. 118–127.

7. Mayorov, V. I. Otsenka effektivnosti administrativno-yurisdiktsionnoy deyatel'nosti organov vnutrennikh del v oblasti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // *Politseyskoe pravo*. — 2007. — № 2 (10). — S. 113–116.

8. Mayorov, V. I. O stanovlenii administrativnogo sudebnogo prava v Rossiyskoy Federatsii / V. I. Mayorov // *Administrativnoe i munitsipalnoe pravo*. — 2016. — № 10. — S. 854–858.

9. Mayorov, V. I. Mery obespecheniya proizvodstva po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh v sisteme mer administrativno-pravovogo prinuzhdeniya / V. I. Mayorov // *Politseyskoe pravo*. — 2005. — № 2 (2). — S. 45–47.

10. Mayorov, V. I. Vremennyy zapret deyatel'nosti: problemy pravoprimeniya / V. I. Mayorov // *Sovremennoe pravo*. — 2006. — № 4. — S. 62–65.

11. Barygina, A. A. Organizatsiya rassledovaniya seriynykh seksualnykh ubiystv : nauchno-prakticheskoe posobie / A. A. Barygina, V. I. Mayorov ; Ser. Biblioteka kriminalista. — M. : Yurlitinform, 2011. — 278 s.

12. Mayorov, V. I. K voprosu o poryadke rassmotreniya soobshcheniya o prestuplenii / V. I. Mayorov // *Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo*. — 2013. — T. 13, № 2. — S. 31–33.

13. Mayorov, V. I. Protivodeystvie prestupnosti na osnove sovremennykh kontseptsiy vzaimodeystviya politsii i obshchestva: opyt zarubezhnykh stran i Rossii / V. I. Mayorov, V. Ye. Sevryugin // *Vestnik Permskogo universiteta. Yuridicheskie nauki*. — 2017. — № 1. — S. 95–106.

14. Kireev, V. V. Strategiya konstitutsionnogo razvitiya sovremennoy Rossii (tsennosti, tseli, riski) / V. V. Kireev, V. I. Mayorov // *Lex russica*. — 2017. — № 6. — S. 68–74.

15. Grechkina, O. V. Pravoprimenitel'naya deyatel'nost tamozhennykh organov Rossiyskoy Federatsii : monografiya / O. V. Grechkina, V. I. Mayorov. — Chelyabinsk, 2005.

16. Mayorov, V. I. Litsenzirovanie obrazovatel'noy deyatel'nosti: pravovaya priroda i stadii osushchestvleniya / V. I. Mayorov // *Administrativnoe pravo i protsess*. — 2012. — № 4. — S. 19–22.

17. Mayorov, V. I. Problemy sovershenstvovaniya professional'noy podgotovki v organakh vnutrennikh del / V. I. Mayorov // *Professional'noe obrazovanie v sisteme MVD Rossii: problemy i resheniya : materialy mezhdvuzovskoy nauchno-metodicheskoy konferentsii*. — 1996. — S. 69–72.

18. Iogolevich, N. I. Professional'naya podgotovka yurista: podkhod i bazovaya model kompetentnosti / N. I. Iogolevich, V. I. Mayorov // *Pravo i obrazovanie*. — 2008. — № 10. — S. 65–71.

19. Iogolevich, N. I. Professional'naya podgotovka yurista: kompetentnostnyy podkhod i bazovaya model kompetentnosti / N. I. Iogolevich, V. I. Mayorov // *Pravo i obrazovanie*. — 2008. — № 11. — S. 76–83.

20. Mayorov, V. I. Deyatel'nost politsii s orientatsiyey na obshchestvennost / V. I. Mayorov // *Administrativnoe pravo i protsess*. — 2015. — № 5. — S. 21–24.

21. Mayorov, V. I. O normativno-pravovom regulirovanii deyatel'nosti politsii / V. I. Mayorov // *Politseyskoe pravo*. — 2005. — № 1. — S. 40–41.

22. Mayorov, V. I. Formirovanie partnerstva v deyatel'nosti politsii / V. I. Mayorov // *Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii*. — 2014. — № 4. — S. 26–29.

23. Mayorov, V. I. O povyshenii kachestva gosudarstvennoy sluzhby v Rossiyskoy Federatsii / V. I. Mayorov // *Problemy prava*. — 2014. — № 3 (46). — S. 66–69.

24. Mayorov, V. I. Uregulirovanie konflikta interesov v sisteme gosudarstvennoy sluzhby kak mera sotsial'nogo protivodeystviya korruptsii / V. I. Mayorov // *Viktimologiya*. — 2014. — № 2 (2). — S. 51–58.

25. Mayorov, V. I. Vozdushnoe pravo : uchebnoe posobie ; v 2 ch. / V. I. Mayorov, I. O. Moroz, V. A. Taratuta. — Chelyabinsk, 2012.

26. Sisakyan, A. K. Kompensatsiya moral'nogo vreda v chrezvychaynykh situatsiyakh (v rezultate terroristicheskikh aktsiy) / A. K. Sisakyan, V. I. Mayorov // *Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo*. — 2006. — № 5 (60). — S. 322–325.

27. Mayorov, V. I. FGUP «Okhrana» Rosgvardii kak subekt gosudarstvennoy okhrannoy deyatel'nosti / V. I. Mayorov, V. B. Kvasov // *Problemy prava*. — 2017. — № 4 (63). — S. 65–70.

28. Mayorov, V. I. Sovershenstvovanie sudebnogo konstitutsionnogo kontrolya v subektakh Rossiyskoy Federatsii / V. I. Mayorov, A. L. Fartygin. — Chelyabinsk, 2002.

Дата поступления статьи в редакцию: 12.12.2019.

## ПРОБЛЕМАТИКА ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (к юбилею профессора Владимира Ивановича Майорова)

**Гречкина О. В.**

Российская академия народного хозяйства  
и государственной службы  
при Президенте РФ (РАНХиГС)  
E-mail: grechkina74@rambler.ru

В статье рассматриваются проблемы общественных отношений в сфере дорожного движения, обозначенные в трудах В. И. Майорова: понятийный аппарат, вопросы эффективности административно-юрисдикционной деятельности, административная ответственность, ответственность юридических лиц за правонарушения в сфере дорожного движения.

Ключевые слова: дорожное движение, безопасность дорожного движения, административно-юрисдикционная деятельность, административная ответственность.

## THE PROBLEM OF PUBLIC RELATIONS IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC (on the anniversary of the Professor Vladimir Ivanovich Mayorov)

**Grechkina O. V.**

Russian Presidential Academy of National Economy  
and Public Administration (RANEPA)  
E-mail: grechkina74@rambler.ru

The article discusses the problems of public relations in the field of traffic, identified in the works of V. I. Mayorov: conceptual framework, issues of the effectiveness of administrative and jurisdictional activities, administrative responsibility, liability of legal entities for offenses in the field of traffic.

Keywords: traffic, road safety, administrative and jurisdictional activity, administrative responsibility.

В российской правовой науке много признанных имен ученых, исследующих различные направления развития административного права. Многоаспектность достижений в этой отрасли научного знания отражает масштабы современного совершенствования административно-правового регулирования, и на первый взгляд не оставляет вопросы, которые еще не были исследованы. В то же время в административной науке есть институты (блоки),

за разработкой которых усматриваются конкретные имена ученых-административистов. Это, например, такие как: «административный процесс», «административное судопроизводство», «административно-деликтное право», «полицейское право», «административный надзор» и др. Когда же речь идет о проблемах административной ответственности в сфере дорожного движения, то на ум приходят фамилии таких исследователей, как: Б. В. Россинский,

---

В. И. Майоров, В. В. Головкин, О. И. Бекетов и др. Ярким ученым среди этой плеяды ученых, ревностно охраняющим и развивающим сферу дорожного движения в административном праве, является генерал-майор милиции, доктор юридических наук, профессор, Владимир Иванович Майоров. Его научные исследования (кандидатская и докторская диссертации) проведены в сфере управления безопасностью дорожного движения. Многочисленные научные труды профессора, их особая актуальность, свидетельствуют о значительном вкладе в разработку новых концепций и совершенствование административного права. Уникальность размышлений ученого заключается еще и в том, что они основываются на многолетней практической деятельности в сфере дорожного движения.

С 1978 по 2003 годы Владимир Иванович служил в органах внутренних дел и занимал должности дежурного инспектора ГАИ, старшего инспектора, заместителя командира дивизиона, командира дивизиона, командира батальона дорожно-патрульной службы, командира СОБР ГУВД Челябинской области, заместителя начальника ГУВД Челябинской области. Двадцатипятилетний практический опыт в органах внутренних дел закалил его характер и определил отношение к жизни и к окружающим. Неудивительно, что проблемы обеспечения безопасности дорожного движения затрагивают его душу. Рассматривая вопрос о концептуальных предпосылках управления в области обеспечения безопасности участников дорожного движения он отмечает, что «обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой многоотраслевую сферу деятельности, направленную на создание условий снижения опасности в дорожном движении» [2, с. 25–23], которая объединяет «общественные отношения не только по удовлетворению транспортной потребности, но и те отношения, которые возникают на стадии его подготовки» [3, с. 85–89].

Важным направлением деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения является их административно-юрисдикционная деятельность. Качество такой деятельности напрямую зависит от условий, определяющих уровень эффективности, к которым профессор В. И. Майоров относит следующие: соответствие правовых предписаний закономерностям развития общества, наличие систематизированного и стабильного законодательства, информированность его адресатов о содержании правовых запретов и санкций; оперативность осуществления производства по делам об административных

правонарушениях, надлежащая процедура рассмотрения дела и назначения наказания; стабильность административно-карательной практики и реальность исполнения санкций; режим законности в правоприменительной деятельности; неотвратимость ответственности и справедливость применяемых наказаний; сочетание административной ответственности с иными мерами социального контроля; положительный имидж органа внутренних дел [4, с. 113–116].

Заметим, что результативность административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел оценивается показателями мер административной ответственности, что, кстати, вызывает бурную реакцию в научных разработках. В теории административного права учеными также критикуется усиление административной ответственности, которое, по их мнению, не приводит к снижению административной деликтности. Как пишет В. И. Майоров: «...усиление мер административной ответственности в сфере дорожного движения не приводит к ожидаемым результатам в виде снижения дорожно-транспортной аварийности и смертности на дорогах» [5, с. 81–84]. Б. В. Россинский утверждает, что при увеличении размеров административных штрафов в первый период времени (примерно от 6 месяцев до одного года), как правило, отмечается снижение числа нарушений, однако в последующем наступает постепенное привыкание к новым санкциям, и правонарушения вновь совершаются [9, с. 8–17]. Свою позицию по этому вопросу выразил профессор А. П. Шергин, указывая, что в таком случае административный штраф превращается «в инструмент чрезмерного ограничения права собственности граждан, несовместимого с требованиями справедливости при назначении административного наказания» [10, с. 129].

Наблюдаемый в последнее время тренд на радикальные изменения законодательства об административной ответственности, несомненно, затрагивает и область правонарушений в сфере дорожного движения. Критически оценивая позицию МВД России по внесению изменений в КоАП РФ профессор В. И. Майоров приводит ряд рекомендаций по расширению списка «правонарушений, которые могут быть зафиксированы с применением технических средств, имеющих функции видеозаписи», включив в этот перечень такое серьезное нарушение, как «движение транспортного средства по обочине или по тротуару». Особое внимание он обращает на должное соблюдение всех процессуальных правил сотрудниками ГИБДД при расследовании правонарушений,

зафиксированных гражданами с помощью фото- и видеоматериалов сертифицированного программного обеспечения [6, с. 147–151].

Положения действующего законодательства об административных правонарушениях не проводят каких-либо различий между юридическими лицами. В результате для отдельных коммерческих организаций, относящихся, к примеру, к субъектам малого предпринимательства, привлечение к административной ответственности сопровождается такими существенными обременениями, которые могут оказаться для них непосильными и привести к самым серьезным, вплоть до вынужденной ликвидации, последствиям.

В статье «К вопросу об ответственности юридических лиц в сфере безопасности дорожного движения» профессор В. И. Майоров, разделяя предложение Б. В. Россинского о том, что следует «в ряде случаев воздействовать... прежде всего на юридические лица, причастные к решению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, и их должностных лиц», в свою очередь, считает необходимым «больше уделять внимания профилактической работе в транспортных предприятиях и изучению причин дорожно-транспортных происшествий», что должно стать одним из приоритетных направлений деятельности служб по организации безопасности дорожного движения всех автотранспортных предприятий вне зависимости от ведомственной подчиненности и форм собственности [7, с. 102–108].

Обосновывая необходимость совершенствования законодательства об административной ответственности в области дорожного движения В. И. Майоров утверждает, что эффективность обеспечения безопасности дорожного движения во многом зависит от эффективности применения административных наказаний. При этом предлагается ввести административную ответственность за любое использование радиоэлектронных средств (например, смс-сообщение и др.) вовремя управления транспортным средством; ввести наказание в виде лишения права управления транспортным средством за невыполнение законного требования сотрудника полиции об остановке или предоставлении транспортного средства, проезд водителя на запрещающий сигнал светофора или жест регулировщика. Наиболее опасным правонарушением в сфере дорожного движения, несомненно, является «управление транспортным средством в состоянии опьянения», поэтому, представляется, предложения о применении «конфискации автомобиля за повторное управление транспортным средством в состоянии

опьянения» могут заинтересовать законодателя [1, с. 34–38].

Однако не всякое нарушение Правил дорожного движения влечет административную ответственность. Говоря о влиянии употребления лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, об управлении транспортным средством в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения, В. И. Майоров сетует, что ответственность в российском административном законодательстве за подобные действия не предусмотрена. В этой связи предлагает «наделить сотрудников полиции правом отстранения от управления транспортным средством и направления на медицинское освидетельствование водителя, в отношении которого существуют достаточные основания полагать, что он управляет транспортным средством с нарушениями функционального состояния здоровья, создающими угрозу безопасности дорожного движения», но не всех сотрудников ДПС, а только «прошедших определенную подготовку» и способных «выявлять нарушения по внешним признакам». Довольно спорное, конечно, заявление, к тому же и сам автор утверждает об отсутствии в настоящее время действенного «механизма привлечения к ответственности за указанные нарушения».

Современная ориентация системы государственного управления на проведение реформы контрольно-надзорной деятельности, изменение регуляторной политики, внедрение современных управленческих методов, обеспечивающих защиту прав и законных интересов граждан, также находится в поле зрения профессора В. И. Майорова. Глубоко занимаясь темой безопасности дорожного движения, он отмечает, что федеральный государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения «является одним из основных направлений обеспечения безопасности движения автотранспорта на дорогах» и «эффективность выполнения контрольно-надзорных функций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в значительной степени зависит от нормативного регулирования деятельности в этой сфере». Это может быть достигнуто лишь при «обеспечении единой правовой, в том числе ведомственной политики в нормотворчестве и правоприменительной практике», «четком разграничении функций и полномочий всех надзорных служб и организаций в сфере дорожного движения», «совершенствовании нормативно-правовой базы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения с целью гармонизации действующего российского



законодательства с международными нормами и принципами» [8, с. 249–255].

Невозможно переоценить значимость плодотворной научной деятельности профессора В. И. Майорова для российской административной науки, но с уверенностью можно говорить о состоявшейся профессиональной, научно обоснованной концепции сферы дорожного движения в трудах Владимира Ивановича

Майорова. В моем жизненном понимании он всегда выступает как учитель, новатор, и просто честный, и добропорядочный человек. Хочется пожелать Владимиру Ивановичу крепкого здоровья, которое позволит ему на долгие годы быть активным инициатором обсуждения новых научных проблем административного права и оставаться в первых рядах действующих ученых-административистов.

### Список литературы

1. Головкин, В. В. Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / В. В. Головкин, О. И. Бекетов, В. И. Майоров // Научный вестник Омской академии МВД России. — 2017. — № 2 (65). — С. 34–38.
2. Майоров, В. И. Концептуальная модель управления обеспечением безопасности в дорожном движении / В. И. Майоров // Вестник академии энциклопедических наук. — 2015. — № 3 (20). — С. 25–32.
3. Майоров, В. И. Правовой режим в сфере безопасности дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Челябинского государственного университета. — 2008. — № 22 (123). — С. 85–89.
4. Майоров, В. И. Оценка эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в области дорожного движения / В. И. Майоров // Полицейское право. — 2007. — № 2. — С. 113–116.
5. Майоров, В. И. Проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Омской юридической академии. — 2017. — Т. 14, № 4. — С. 81–84.
6. Майоров, В. И. К вопросу о проекте Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» / В. И. Майоров // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2016. — № 6. — С. 147–151.
7. Майоров, В. И. К вопросу об ответственности юридических лиц в сфере безопасности дорожного движения / В. И. Майоров // Актуальные проблемы науки и практики (Татищевские чтения): материалы XII Международной научно-практической конференции; в 4-х томах. — Тольятти: Издательство «Волжский университет им. В. Н. Татищева», 2015. — С. 102–108.
8. Майоров, В. И. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / В. И. Майоров, А. Ю. Петров // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2015. — № 5-6. — С. 249–255.
9. Россинский, Б. В. Административные наказания в сфере дорожного движения и аварийность на автомобильном транспорте / Б. В. Россинский // Административное право и процесс. — 2014. — № 5. — С. 8–17.
10. Шергин, А. П. Общее и особенное в административно-деликтном праве / А. П. Шергин // Административно-деликтное право и законодательство (статьи, выступления, размышления): сборник научных трудов. — М.: ФГКУ «ВНИИ МВД России», 2015. — С. 129.

### References

1. Golovko, V. V. Povyshenie effektivnosti administrativnoy otvetstvennosti za pravonarusheniya v oblasti dorozhnogo dvizheniya / V. V. Golovko, O. I. Beketov, V. I. Mayorov // Nauchnyy vestnik Omskoy akademii MVD Rossii. — 2017. — № 2 (65). — S. 34–38.
2. Mayorov, V. I. Kontseptualnaya model upravleniya obespecheniem bezopasnosti v dorozhnom dvizhenii / V. I. Mayorov // Vestnik akademii entsiklopedicheskikh nauk. — 2015. — № 3 (20). — S. 25–32.
3. Mayorov, V. I. Pravovoy rezhim v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2008. — № 22 (123). — S. 85–89.
4. Mayorov, V. I. Otsenka effektivnosti administrativno-yurisdiktsionnoy deyatelnosti organov vnutrennikh del v oblasti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Politseyskoe pravo. — 2007. — № 2. — S. 113–116.
5. Mayorov, V. I. Problemy administrativnoy otvetstvennosti v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — T. 14, № 4. — S. 81–84.
6. Mayorov, V. I. K voprosu o proekte Federalnogo zakona «O vnesenii izmeneniy v Kodeks Rossiyskoy Federatsii ob administrativnykh pravonarusheniakh» / V. I. Mayorov // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. — 2016. — № 6. — S. 147–151.
7. Mayorov, V. I. K voprosu ob otvetstvennosti yuridicheskikh lits v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Aktualnye problemy nauki i praktiki (Tatishchevskie chteniya): materialy

XII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii ; v 4-kh tomakh. — Tolyatti : Izdatelstvo «Volzhskiy universitet im. V. N. Tatishcheva», 2015. — S. 102–108.

8. Mayorov, V. I. Gosudarstvennyy kontrol i nadzor v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, A. Yu. Petrov // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. — 2015. — № 5-6. — S. 249–255.

9. Rossinskiy, B. V. Administrativnye nakazaniya v sfere dorozhnogo dvizheniya i avariynost na avtomobilnom transporte / B. V. Rossinskiy // Administrativnoe pravo i protsess. — 2014. — № 5. — S. 8–17.

10. Shergin, A. P. Obshchee i osobennoe v administrativno-deliktnom prave / A. P. Shergin // Administrativno-deliktnoe pravo i zakonodatelstvo (staty, vystupleniya, razmyshleniya) : sbornik nauchnykh trudov. — M. : FGKU «VNII MVD Rossii», 2015. — S. 129.

Дата поступления статьи в редакцию: 11.12.2019.

---

## ПОНЯТИЕ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПЕНОЛОГИИ

### Дерюга А. Н.

Российский государственный университет правосудия,  
Дальневосточный филиал  
E-mail: derjuga@mail.ru.

### Шаклеин С. Н.

Дальневосточный юридический институт  
МВД Российской Федерации  
E-mail: shaklein83@mail.ru.

В статье исследуется предмет административной пениологии. Это новое научное направление ориентировано на повышение эффективности правового механизма назначения и исполнения административных наказаний, а также на повышение эффективности его воспитательного эффекта, в целях недопущения совершения новых правонарушений, как самим правонарушителем, так и другими лицами.

Исследование предмета административной пениологии происходит как минимум в трех ее областях (юридической, социальной и психологической), которые касаются две стороны административной пениологии — нарушителя и правоприменителя.

Предмет административной пениологии представляет собою сложный комплекс частично накопленных и еще не добытых знаний в правовых, социологических и индивидуально-психологических областях наук, соответствующие им выводы, которые смогут повысить эффективность применения административно-правовых санкций.

Несмотря на то, что элементами предмета административной пениологии выступают не всегда правовые категории, находящиеся как минимум в предметных областях социологии и психологии, ценность конечных выводов видятся в изменении правовой материи.

Ключевые слова: предмет административной пениологии, административное наказание, административно-деликтное право, психология, социология.

## THE CONCEPT OF ADMINISTRATIVE PENOLOGY

### Deryuga A. N.

Russian University of justice, far East branch  
E-mail: derjuga@mail.ru.

### Shaklein S. N.

Far Eastern law Institute of the Ministry of internal Affairs  
of the Russian Federation  
E-mail: shaklein83@mail.ru.

The article examines the subject of administrative penology. This new scientific direction is aimed at increasing the efficiency of the legal mechanism for the appointment and execution of administrative punishments, as well as at increasing the effectiveness of its educational effect, in order to prevent the commission of new offenses, both by the offender and other persons.

The study of the subject of administrative penology takes place in at least three of its areas (legal, social and psychological), which relate to two sides of administrative penology — the offender and the law enforcement.

The subject of administrative penology is a complex set of partially accumulated and not yet acquired knowledge in the legal, sociological and individual psychological fields of science, the corresponding conclusions that can increase the effectiveness of the application of administrative and legal sanctions.

Despite the fact that the legal categories that are at least in the subject areas of sociology and psychology are not always elements of the subject of administrative penology, the value of the final conclusions is seen in the change in legal matter.

Keywords: subject of administrative penology, administrative punishment, administrative-tort law, psychology, sociology.

### **Введение**

Стабильно высокий уровень выявляемых административных правонарушений, а также повторность их совершения, многие годы актуализирует вопрос повышения эффективности назначения и исполнения административного наказания.

В силу этого многие ученые административисты в своих исследованиях касались этого вопроса, так как правильно подобранное наказание в совокупности с иными социально-психологическими мерами индивидуального характера сможет оказать более активное воздействие на нарушителя, будет способствовать более эффективно предупреждению правонарушений, как самим нарушителем, так и другими лицами.

К ним можно отнести таких известных ученых как: О. И. Бекетов, И. И. Веремеенко, В. В. Головкин, В. В. Денисенко, А. С. Дугенец, А. И. Каплунов, Л. В. Коваль, В. И. Майоров, Л. Л. Попов, В. И. Ремнев, В. Ю. Севрюгин, Ю. П. Соловей, Л. А. Терехова, М. Д. Шаргородский, А. П. Шергин и др.

### **Описание исследования**

Анализ соответствующих исследований указывает на то, что существует достаточно обособленная и стабильная группа обсуждаемых проблем, которая требует целенаправленного исследования в рамках предмета отдельно взятого знания. Его можно назвать административной пенологией, которая исследует теоретические и практические стороны эффективности применения и исполнения административного наказания.

Назначение наказания, его вида и размера, а также способа применения ведется не только в правовой плоскости: «коридор» принимаемых на основе закона решений образуется не только в юридической сфере. Тонкое восприятие современной социальной среды, понимание ожидания граждан от процесса правоохранительной деятельности, с одной стороны, тонкая настройка на индивидуальные особенности личности административного делинквента и потерпевшего, с другой стороны, играют ключевую роль в выборе верного, с точки зрения эффективности предупреждения новых правонарушений, как самим правонарушителем, так и другими лицами.

Предмет административной пенологии не прост и имеет сложную структуру. Название этого научного направления состоит из трех импортированных в русский язык слов: «административный» от латинского слова «*administrare*» (управлять), «пенология» от латинского «*poena*» (наказание) и греческого «*logos*» (учение) [1, с. 22, 453].

Первое слово обозначает отраслевую научно-правовую географию изучаемых явлений, их принадлежность, главным образом, к деятельности государственных органов исполнительной власти и местных органов самоуправления, наделенных законом государственно-властными полномочиями. Второе слово определяет ось предмета административной пенологии, вытекающего из административно-деликтных отношений, — мера государственного принуждения в виде административного наказания. Третье слово устанавливает неслучайный характер собранных воедино правоотношений и их основания — норм права, но направленный на выработку и систематизацию объективных знаний об эффективности применяемых административно-деликтных санкций.

Таким образом, центральным элементом предмета административной пенологии является административное наказание и те явления, события, факты, состояния и процессы, которые формируют законодательно закрепленный вид и пределы административно-деликтных санкций, понятие и общие условия применения административных наказаний, соответствующие ограничения и запреты, а также, основанные на этом индивидуальные решения органов административной юрисдикции и судов, о применении конкретных видов и размеров административных наказаний.

Цель таких исследований — предложить законодателю и правоприменителю такие правовые решения по делу об административном правонарушении, которые приведут к недопущению совершения новых правонарушений, как самим правонарушителем, так и другими лицами, путем их воспитания.

Основание и широта исследований в области предмета административной пенологии базируется на том, что само по себе установление административного наказания за деяния, запрещенные законом, не может решать проблему повторности совершения административных правонарушений. Разнообразие административных правонарушений по степени общественной опасности (вредности), причин и условий, по которым они совершены, биологического и социального статуса административного делинквента, материального благополучия, уровня правового нигилизма и общей правовой культуры граждан, определяют и разнообразие субъективного восприятия справедливого возмездия за правонарушение.

Любое отклонение от этого в решениях правоохранительных органов о привлечении конкретных административных делинквентов к юридической ответственности ведут

к снижению эффективности индивидуально-предупредительного и общепрофилактического воздействия примененных административных наказаний.

Влияет на эффективность индивидуальной и общей превенции административных правонарушений и степень вероятности применения административного наказания за всякое совершенное административное правонарушение, реализуемая в принципе неотвратимости административной ответственности и справедливости наказания. «Неотвратимость ответственности и справедливость применяемых наказаний является одним условием, определяющим уровень эффективности административно-юрисдикционной деятельности» [2, с. 113].

В. И. Майоров справедливо отмечал, что «неправомерно связывать эффективность законодательства об административной ответственности только с мерой наказания за те или иные виды нарушений... Другой не менее важной составляющей является обеспечение высокой степени выявляемости случаев нарушений, то есть обеспечение на практике принципа неотвратимости наказания» [3, с. 252].

Вместе с тем эффективность воспитательного воздействия на административного делинквента может быть достигнута в сочетании с карательной функцией административного наказания, когда оно существенно влияет на материальные или иные права и интересы виновного.

Профессор Владимир Иванович Майоров в своих научных трудах, идеях и концепции, отмечал суть административной ответственности: «в наступлении определенных неблагоприятных последствий для нарушителя, состоящих в ущемлении его личной или имущественной сферы. Как следствие, любое наказание по своему содержанию представляет собою ограничение или лишение одного или нескольких субъективных прав и свобод правонарушителя» [4, с. 219].

Однако степень такого влияния не должна перейти границы, за которыми мера административного наказания становится болезненной, ставя нарушителя даже временно в тяжелое материальное положение. Это недопустимо, иначе игнорирование этого может привести к массовому гражданскому неповиновению, обострению конфликта между органами публичной власти и обществом.

Как уже отмечалось, предмет административной педологии не прост и представляет собой сложный комплекс частично накопленных и еще не добытых знаний в правовых, социологических, социально и индивидуально-психологических областях исследования,

и соответствующие выводы, которые смогут помочь повысить эффективность назначения и исполнения административно-правовых санкций.

Бесспорным подтверждением необходимости развития в этой области науки являются ежегодные цифры официальной статистики, десятки миллионов выявляемых административных правонарушений, в том числе миллионы, совершенных повторно; фактически полная неразвитость этого направления науки в административно-деликтной сфере, и как результат, отсутствие соответствующих комплексных фундаментальных и прикладных исследований.

*Для справки: с января 2018 г. по июнь 2019 г. сотрудниками Госавтоинспекции выявлено почти 772 400 фактов управления транспортными средствами с признаками опьянения, при этом 339 лиц совершили данные деяния по 3 раза, 43 водителя задерживались по четыре раза и один правонарушитель привлекался к ответственности 6 раз [5].*

В. И. Майоров подчеркивает, что «меры административной ответственности, целью которой помимо непосредственно наказания за совершенное административное правонарушение является также превенция совершения как новых административных правонарушений, так и уголовных деяний, причем как со стороны правонарушителей, так и со стороны других лиц, их окружающих» [6, с. 11].

Высокая эффективность частной и общей превенции административных правонарушений достигается не только путем реализации таких принципов как справедливость, дифференциация и индивидуализация наказания, неотвратимость, равенство, целесообразность и компетентность, применения их в пределах санкций соответствующих материальных норм, но и с помощью других норм общего и специального, материального и процессуального характера [7, с. 82].

Заложенные в них принципы позволяют в каждом конкретном случае учесть обстоятельства совершенного административного правонарушения, особенности социально-биологического статуса административного делинквента, его материального и душевного состояния, таким образом, сформировать у виновного лица чувство справедливости понесенного им наказания, укрепить уважение к закону и правоприменителю. Последнее имеет важнейшее значение, так как является базисом к достижению цели административного наказания, установленной в ст. 3.1 КоАП РФ.

Вместе с тем, успех в этом зависит от заложенных в соответствующих нормах качеств.

Их высокая эффективность напрямую зависит от глубины предварительной научно-практической оценки проблемы низкой эффективности административно-правовых санкций, степени ее решения в законотворческой деятельности.

Учитывая то, что за любым административным правонарушением и решением о привлечении к административной ответственности всегда стоит человек, изучение только юридических норм недостаточно. Поэтому в предмет исследования административной педологии должны войти не только нормы права, определяющие виды и размеры административных наказаний, юридический механизм их выбора, правил назначения и исполнения административных наказаний. Частью предмета административной педологии должна стать социальная среда, методика оценки общественного мнения относительно уровня общественной опасности отдельных видов административных правонарушений. Здесь же следует включить исследования психологии правоприменителя и правонарушителя, необходимые для понимания механизма формирования у первого умение своевременно выявлять нарастающие позитивные или негативные тенденции в динамике отдельных видов административных правонарушений, развивать способность асертивного поведения, эмпатию и одновременно эмоциональную устойчивость. В отношении правонарушителей важным аспектом является изучение уровня их конформизма и эмоциональной устойчивости. Развитие указанных качеств будет способствовать более «взвешенному» решению, свободному от субъективного влияния сторон, направленного на достижение цели административного наказания.

Таким образом, даже на основе достаточно скудных знаний о предмете административной педологии, можно с уверенностью говорить как минимум о трех его областях: юридической, социальной и психологической, которые касаются две стороны — нарушителя и правоприменителя, и особенно тех сведений, которые связаны с повторным совершением однородного административного деликта.

Предложенное деление носит достаточно условный характер, так как отдельные элементы одной области, могут рассматриваться и в другой или во всех трех. Например, цель и задачи административного наказания исследуются в юридической области предмета административной педологии, как правовая дефиниция, необходимая для официального объяснения назначения и смысла применения административного наказания. В социологической

области, как результат государственного принуждения, обеспечивающий безопасность и стабильность общественного развития. В психологической области, как конечный продукт и средство разрешения конфликта между конкретными личностями — человеком (их группой), обладающего функциями юрисдикции, и человеком, нарушившим закон.

Правовая норма является центральной, но ее предшествующее формирование, понимание и исполнение в настоящем, изменение в будущем во многом зависит от воли людей и (или) отдельного взятого человека, мнение которых формируется сложным комплексом социально-психологических установок. Отсюда, норма права является лишь инструментом, а вот как она воплотится в правоотношение, зависит от человека со всеми его социальными и психологическими качествами, определяющие его профессиональный уровень.

### **Заключение**

Итак, аккумулируя рассмотренные выше представления об административной педологии в области правовой, социологической и психологической сторон ее предмета, отметим следующие категории:

- понятие и цель административного наказания (ст. 1.2, 3.1 КоАП РФ);
- виды и общие пределы административных наказаний (ст. 3.4–3.14 КоАП РФ);
- общие условия привлечения и освобождения от административной ответственности виновных лиц (ст. 2.3–2.9 КоАП РФ);
- общие правила (ограничения) и сроки назначения административного наказания (ст. 3.3 КоАП РФ; ч. 6 ст. 3.5 КоАП РФ; ч. 2, 4 ст. 3.7 КоАП РФ; ч. 3, 4 ст. 3.8 КоАП РФ; ч. 2, 3 ст. 3.9 КоАП РФ; ч. 3 ст. 3.10 КоАП РФ; ч. 3 ст. 3.13 КоАП РФ; ст. 4.1–4.6, ст. 4.8 КоАП РФ);
- юридические санкции норм Особенной части КоАП РФ и законов субъектов РФ об административных правонарушениях;
- порядок исполнения административного наказания (ст. 31.5, 31.9 КоАП РФ, гл. 32 КоАП РФ и соответствующие федеральные законы).

Исследования механизма эффективности процесса применения и исполнения административного наказания должно быть направлено на определение условий, способствующих повышению и снижению значимости соблюдения закона и его защитников для граждан, привлекаемых к административной ответственности. Итогом таких исследований могут стать предложения по внесению изменений и дополнений в нормы КоАП РФ, которые регулируют порядок рассмотрения и принятия

решения по делу об административном правонарушении, а также порядок исполнения административного наказания.

Перечисленный круг предмета административной пенологии не является исчерпывающим, качество и объем которого будет меняться по мере дальнейшего изучения проблем

эффективности применения и исполнения административных наказаний, но для этого нужны соответствующие сконцентрированные исследования, усилия опытных и только начинающих ученых, практический опыт должностных лиц административно-юрисдикционных органов и судей.

### Список литературы

1. Современный словарь иностранных слов : ок. 20 000 слов. — 3-е изд., стер. — М. : Рус. яз., 2000. — 742 с.
2. Майоров, В. И. Оценка эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в области дорожного движения / В. И. Майоров // *Полицейское право*. — 2007. — № 2 (10). — С. 113–116.
3. Майоров, В. И. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / В. И. Майоров, А. Ю. Петров // *Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского*. — 2015. — № 5-6. — С. 249–255.
4. Майоров, В. И. Формирование новых видов ответственности в российском праве / В. И. Майоров, Н. И. Данилова, О. Г. Геймур, Т. В. Краснова // *Вестник Томского государственного университета*. — 2018. — № 428. — С. 216–229.
5. Информационно-аналитический материал «О состоянии аварийности в Российской Федерации в 1-м полугодии 2019 г.» : письмо ГУОБДД МВД России от 30 августа 2019 г. № 13/3-9288. — Документ опубликован не был.
6. Майоров, В. И. Административно-правовые меры противодействия преступности как объект исследования и их роль в научном обеспечении предупредительной деятельности субъектов профилактики / В. И. Майоров // *Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России*. — 2019. — № 1 (12). — С. 10–13.
7. Майоров, В. И. Проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // *Вестник Омской юридической академии*. — 2017. — Т. 14, № 4. — С. 81–84.

### References

1. *Sovremennyy slovar inostrannykh slov* : ok. 20 000 slov. — 3-e izd., ster. — M. : Rus. yaz., 2000. — 742 s.
2. Mayorov, V. I. Otsenka effektivnosti administrativno-yurisdiktsionnoy deyatel'nosti organov vnutrennikh del v oblasti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // *Politseyskoe pravo*. — 2007. — № 2 (10). — S. 113–116.
3. Mayorov, V. I. Gosudarstvennyy kontrol i nadzor v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, A. Yu. Petrov // *Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo*. — 2015. — № 5-6. — S. 249–255.
4. Mayorov, V. I. Formirovanie novykh vidov otvetstvennosti v rossiyskom prave / V. I. Mayorov, N. I. Danilova, O. G. Geymur, T. V. Krasnova // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. — 2018. — № 428. — S. 216–229.
5. Informatsionno-analiticheskiy material «O sostoyanii avariynosti v Rossiyskoy Federatsii v 1-m polugodii 2019 g.» : pismo GUOBDD MVD Rossii ot 30 avgusta 2019 g. № 13/3-9288. — Dokument opublikovan ne byl.
6. Mayorov, V. I. Administrativno-pravovye mery protivodeystviya prestupnosti kak obekt issledovaniya i ikh rol v nauchnom obespechenii predupreditel'noy deyatel'nosti subektov profilaktiki / V. I. Mayorov // *Vestnik Tyumenskogo instituta povysheniya kvalifikatsii sotrudnikov MVD Rossii*. — 2019. — № 1 (12). — S. 10–13.
7. Mayorov, V. I. Problemy administrativnoy otvetstvennosti v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // *Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii*. — 2017. — T. 14, № 4. — S. 81–84.

Дата поступления статьи в редакцию: 14.12.2019.

## АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В МЕХАНИЗМЕ ПРОФИЛАКТИКИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Костылев А. К.**

Тюменский государственный университет

E-mail: Kosank10@mail.ru

Несмотря на ряд важных государственных решений в сфере, безопасности дорожного движения в России ее обеспечение остается актуальной проблемой, Простое увеличение штрафных санкций за нарушение Правил дорожного движения не является решением данной проблемы, так как для ряда систематических нарушителей не выполняет ни превентивной функции, ни функции наказания. В зарубежной практике на протяжении длительного времени применяется дифференцированный подход к административной ответственности, суть которого заключается в том, что размер штрафа напрямую зависит от официального дохода нарушителя. В статье приводится убедительная аргументация дифференцированного подхода и его востребованности в российской практике как одного из аспектов комплексного решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, административная ответственность, административный штраф, дифференцированный подход.

## ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY IN THE MECHANISM OF PREVENTION OF TRAFFIC SAFETY

**Kostylev A. K.**

Tyumen State University

E-mail: Kosank10@mail.ru

Ensuring road safety in Russia remains an urgent problem, despite a number of government decisions in this area. The mechanical increase in penalties for violation of traffic rules is not a solution to the problem, since for a number of permanent offenders it does not fulfill either a preventive function or a punitive one. In foreign practice, a differentiated approach has been used for a long time, the essence of which is that the amount of the fine depends on the official income of the offender. The article provides convincing arguments for this approach and its relevance in Russian practice as one of the aspects of a comprehensive solution to the problem of ensuring road safety.

Keywords: road safety, administrative responsibility, administrative fine, differentiated approach.

### **Введение**

Безопасность дорожного движения по-прежнему остается одним из приоритетов в системе общественной безопасности Российской Федерации. Дорожно-транспортные происшествия наносят невосполнимый урон как имуществу собственников, так и здоровью участников дорожного движения, велико в настоящее время и число жертв дорожно-транспортных происшествий. Так, в России за 2018 год

совершено 168 099 дорожно-транспортных происшествий в которых погибло 18 214 человек и 214 853 человека получили травмы.

«Обеспечение безопасности участников дорожного движения в административно-правовом выражении должно представлять собой комплекс мер, направленных на реализацию норм, регламентирующих порядок возникновения, развития и охраны образующих его общественных отношений» [4].



Нам предстоит рассмотреть лишь один элемент механизма профилактики безопасности дорожного движения — это административная ответственность. Эффективное применение административной ответственности (административных санкций) в значительной степени влияет на безопасность дорожного движения.

### *Описание исследования*

Над вопросами эффективности, справедливости и перспективности административных наказаний, наказаний вообще, всегда задумывались многие прогрессивные мыслители как прошлого, так и настоящего.

Так, например, Ф. М. Достоевский устами своего персонажа Горянчикова говорит: «Конечно, остроги и система насильных работ не исправляют преступника, они его только наказывают и обеспечивают общество от дальнейших покушений злодея на его спокойствие. В преступнике же острог и самая усиленная каторжная работа развивают только ненависть, жажду запрещенных наслаждений и страшное легкомыслие. Но я твердо уверен, что знаменитая келейная система достигает только ложной, обманчивой, наружной цели. Она высасывает жизненный сок из человека, энервирует его душу, ослабляет ее, пугает ее и потом нравственно иссохшую мумию, полусумасшедшего представляет, как образец исправления и раскаяния» [1, с. 18].

Имеющийся объем преступности и алкоголизма, наркомании и аморальных поступков, высокий процент рецидива со стороны лиц, подвергшихся наказанию за ранее совершенные правонарушения, потеря уважения к нормам права и деятельности правоохранительных органов — все это вызывает негативное отношение к юридическим методам профилактики и пресечения правонарушений. При этом в обществе постепенно распространяются более глубокие и полные представления о подлинных причинах и механизмах тех негативных явлений, которые происходят в нашем обществе.

Так, например, А. Р. Ратиновым был сформулирован ряд обобщений, весьма существенных с точки зрения повышения эффективности профилактики правонарушений:

1. Мотивирующее влияние наказания тем интенсивней, чем ближе момент его применения.
2. Мотивирующая роль наказания тем выше, чем неизбежней оно представляется субъекту.
3. Стимулирующая сила наказания тем выше, чем большего блага лишается преступник в результате его применения.

4. Успех превентивной мотивации наказания находится в обратной зависимости от степени распространенности и устойчивости запретных форм поведения.

5. Успех превентивной мотивации зависит от соразмерности карательной санкции запретному поведению.

6. Степень мотивационного влияния наказания зависит от того, насколько запрещенное действие субъект считает для себя приемлемым, желаемым и должным [5].

Исходя из этого, необходимо понять, что справедливость административного наказания связана не только с его размером, но и с основаниями его применения. Любая мера ответственности в состоянии воздействовать на поведение человека лишь в том случае, если само поведение подконтрольно сознанию и воле этого человека. В противном случае наказание будет бессмысленным и безнравственным.

Рассматривать условия эффективности применения административно-правовых санкций, необходимо по двум направлениям, когда условия эффективности, связаны:

- а) с действующим законодательством;
- б) с применением административных наказаний.

В сфере безопасности дорожного движения российское законодательство предусматривает практически полный набор мер административного наказания. При этом самым распространенным наказанием является административный штраф. К наиболее суровым наказаниям относится административный арест и лишение специального права.

Однако для того, чтобы сложить относительно полное представление об административной ответственности в сфере дорожного движения, необходимо не только дать определение этого понятия, но также охарактеризовать его основные признаки и структуру. Как представляется, признаки административной ответственности в области дорожного движения могут быть сведены к следующему:

— во-первых, административная ответственность в сфере дорожного движения — это механизм, функционирующий на основе административно-материальных и административно-процессуальных норм, первые из которых содержатся в различного рода нормативных правовых актах как законодательного, так и подзаконного уровня, как федерального уровня, так и уровня субъектов Российской Федерации, а вторые имеют исключительно федеральный уровень и содержатся в единственном акте законодательного характера — в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ);

— во-вторых, административная ответственность в сфере дорожного движения возникает только на основе совершенного соответствующего административного правонарушения (административного правонарушения в сфере дорожного движения);

— в-третьих, административная ответственность в сфере дорожного движения реализуется в охранительном правоотношении, в рамках которого виновный правонарушитель отвечает перед государством в лице судьи либо органа исполнительной власти (должностного лица), наделенного полномочиями применять соответствующие меры административного принуждения (административные санкции (наказания));

— в-четвертых, административная ответственность в сфере дорожного движения характеризуется как самостоятельное процессуальное производство (производство по делам об административных правонарушениях), т. е. как особый процессуальный порядок, включающий в себя относительно компактные и расположенные в определенном порядке группы соответствующих процессуальных действий, в том числе, с использованием технических средств фиксации административных правонарушений, работающих в автоматическом режиме.

Вообще, средства автоматической фото-; видеофиксации нарушений Правил дорожного движения имеют большой потенциал для профилактики и предупреждения правонарушений в сфере дорожного движения, они только своим видом дисциплинируют водителей, напоминая о необходимости соблюдать Правила. Однако возникают правовые проблемы использования таких средств, которые не позволяют им стать действительно эффективным инструментом, способным улучшить современную ситуацию в сфере безопасности дорожного движения в России.

Для повышения эффективности профилактики безопасности дорожного движения необходима дифференциация административной ответственности. Дифференциацию можно определить, как своего рода градацию, разделение ответственности, в результате которых законодателем устанавливаются различные правовые последствия в зависимости, не только, от степени общественной опасности правонарушения, но и личности правонарушителя. Наиболее всего урегулирована дифференциация наказаний по отношению к мерам уголовной ответственности, при этом, можно обозначить и ее незначительное наличие и в административной ответственности.

Так, профессор В. И. Майоров отмечает, что «дифференциация мер правоограничения на стадии законотворчества и их индивидуализация в процессе правоприменения позволяют реализовать принципы справедливости и соразмерности административной ответственности, повысить эффективность превенции нарушений, поскольку существующие наказания не оказывают должного предупредительного эффекта на участников дорожного движения» [3, с. 82].

Например, автором еще в конце прошлого века, в диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук, были предложены дифференцированные меры административной ответственности за правонарушения, связанные с состоянием опьянения участников дорожного движения. Так за управление транспортным средством в состоянии опьянения предлагалось учитывать: степень опьянения, чем выше степень, тем выше срок лишения специального права и административный штраф; наличие грубых нарушений правил дорожного движения (помимо опьянения), в этих случаях увеличивается административный штраф. За систематические правонарушения, связанные с состоянием опьянения предлагался и административный арест. Подробно описывался и зарубежный опыт применения административных наказаний с учетом степени опьянения и наличия официальных доходов правонарушителя. Опыт европейских стран по различию мер административной ответственности в зависимости от различной степени опьянения, от различных официальных доходов правонарушителя и т. п. [2].

### **Заключение**

Развитие современных информационных технологий позволяет в настоящее время обратиться к исследованиям в этой сфере как зарубежных, так и отечественных ученых. Рассмотреть наиболее подходящие к условиям российской действительности варианты дифференциации административной ответственности. Используя высокотехнологичные средства определения наличия опьянения и содержания опьяняющих веществ в крови человека имеется возможность дифференцировать ответственность. Ведь чем выше степень опьянения, тем опаснее водитель, участвующий в дорожном движении.

В. И. Майоров отмечает: «в России на уровне государственной политики постоянно идет поиск эффективных механизмов правового, организационного и материального обеспечения безопасности дорожного движения.

Одним из способов обеспечения должного уровня безопасности в дорожном движении служит воздействие административной ответственности на участников движения, направленное на предотвращение и профилактику дорожно-транспортных происшествий за счет формирования установки на правомерное поведение на дороге. Обусловлено это тем, что водитель или пешеход, осознавая последствия нарушений Правил дорожного движения в виде административной ответственности для них лично (в теории), будут стремиться не допускать нарушений и вести себя правомерно,

что в итоге должно привести к росту степени ответственности участников дорожного движения» [3, с. 83].

Таким образом, применение дифференциации административной ответственности позволит не только индивидуализировать административную ответственность за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, но и через это воздействовать в значительной степени на профилактику нарушений Правил дорожного движения и тем самым на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий.

### Список литературы

1. Достоевский, Ф. М. Записки из Мертвого Дома. Собр. соч. / Ф. М. Достоевский. — М., 1982. — 3 т.
2. Костылев, А. К. Административная ответственность за правонарушения, в сфере дорожного движения связанные с состоянием опьянения его участников : дис. ... канд. юрид. наук / А. К. Костылев. — Тюмень, 1998. — 192 с.
3. Майоров, В. И. Проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Омской юридической академии. — 2017. — № 4. — С. 81–84.
4. Майоров, В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы / В. И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2012. — № 7 (266). — С. 99–101.
5. Ратинов, А. Р. Социально-психологические аспекты юридической теории и практики / А. Р. Ратинов // Прикладные проблемы социальной психологии. — М., 1983.

### References

1. Dostoevskiy, F. M. Zapiski iz Mertvogo Doma. Sobr. soch. / F. M. Dostoevskiy. — M., 1982. — 3 t.
2. Kostylev, A. K. Administrativnaya otvetstvennost za pravonarusheniya, v sfere dorozhnogo dvizheniya svyazannye s sostoyaniem opyaneniya ego uchastnikov : dis. ... kand. yurid. nauk / A. K. Kostylev. — Tyumen, 1998. — 192 s.
3. Mayorov, V. I. Problemy administrativnoy otvetstvennosti v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — № 4. — S. 81–84.
4. Mayorov, V. I. Soderzhanie ponyatiya «bezopasnost dorozhnogo dvizheniya»: teoreticheskie osnovy / V. I. Mayorov // Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2012. — № 7 (266). — S. 99–101.
5. Ratinov, A. R. Sotsialno-psikhologicheskie aspekty yuridicheskoy teorii i praktiki / A. R. Ratinov // Prikladnye problemy sotsialnoy psikhologii. — M., 1983.

Дата поступления статьи в редакцию: 03.12.2019.

## К ВОПРОСУ ОБ УЧАСТИИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

**Мишина Ю. В.**

Орловский юридический институт МВД России  
им. В. В. Лукьянова  
E-mail: ukkazluka@mail.ru

В статье анализируются особенности участия в дорожном движении лиц, передвигающихся в пределах дорог на сегвеях, моноколесах и других электромеханических транспортных средствах. Вносится предложение об изменении действующего законодательства в части, касающейся административной ответственности за нарушение правил дорожного движения указанными субъектами.

Ключевые слова: участник дорожного движения, электросамокат, сегвей, средства индивидуальной мобильности.

## SELECTED ASPECTS OF ROAD TRAFFIC PARTICIPATION OF USERS OF INDIVIDUAL MOBILITY EQUIPMENT

**Mishina Y. V.**

Lukyanov Orel Law Institute  
of the Ministry of the Interior of Russia  
E-mail: ukkazluka@mail.ru

The article analyses the peculiarities of participation in road traffic of persons travelling within roads on segvees, monocells and other electromechanical vehicles. A proposal is being made to amend the current legislation with regard to administrative liability for traffic violations by these entities.

Keywords: road user, electric amocat, segvey, means of individual mobility.

### **Введение**

Дорожное движение является особой сферой жизни общества, включающей в себя совокупность общественных отношений удовлетворения транспортной потребности [1, с. 94]. Развитие современных технологий неизбежно сопровождается появлением на дорогах общего пользования все новых технических средств, обеспечивающих реализацию потребности людей в пространственном перемещении. Участники дорожного движения, не зависимо от того, к какой именно категории они относятся: водитель, пассажир или пешеход, как правило, стремятся преодолеть максимальное расстояние с минимальными временными потерями. При этом все эти лица вынуждены взаимодействовать между собой,

поскольку фактически находятся в одной дорожной среде. В то же время свобода передвижения участников дорожного движения ограничивается реальными условиями движения по дорогам, детерминирующими вероятность попадания в дорожно-транспортные происшествия. Стремясь минимизировать возможность получения водителями, пассажирами и пешеходами такого вреда, государство предпринимает целый комплекс мер, в числе которых не только мероприятия организационно-технического характера, но и меры правового воздействия. Анализируя содержание понятия «безопасность дорожного движения» профессор В. И. Майоров отмечает, что действующее в сфере дорожного движения законодательство нормативно закрепляет за участником дорожного

движения обязанность разрешать противоречие «время — безопасность» в пользу последней [2, с. 99]. Законодатель выдвигает требование не считаться со временем передвижения ради безопасности. В частности, п. 10.1 Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090, предписывает водителю при возникновении опасности, которую он в состоянии обнаружить, «принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». Указанное требование напрямую обращено к водителям, поскольку именно с этой категорией участников дорожного движения традиционно ассоциировалось понятие «скорость». Однако одной из примет крупных городов в последние годы стали компактные, индивидуальные, самобалансирующиеся электромеханические транспортные средства, которые на сегодня используются не только для развлечения, но и для быстрого перемещения в рамках городского пространства. К таким устройствам относятся электроскутеры, сегвеи, моноколеса. Экономичность, мобильность и отсутствие необходимости получения какого-либо документа, подтверждающего наличие навыков управления указанными транспортными средствами, сделали их популярными. Однако, оказавшись в рамках правового поля отнесенными к категории «пешеходы», в силу объективно более высокого, чем у обычных пешеходов, скоростного режима, такие участники дорожного движения стали оказывать негативное влияние на безопасность дорожного движения на тротуарах, пешеходных переходах, в границах пешеходных зон. При этом речь уже не идет о формальном неудобстве, связанном с плотностью пешеходного потока и разнице в скорости движения. И если по данным Госавтоинспекции в 2018 году с участием электромеханических транспортных средств малой мощности произошло 39 дорожно-транспортных происшествий, в которых телесные повреждения получили 40 человек, то уже по данным шести месяцев 2019 года этот показатель был превышен: 40 происшествий, с 41 пострадавшим, из которых 2 человека погибли<sup>1</sup>. Такое положение детерминировало инициирование вопроса об уточнении правового статуса участников дорожного движения, передвигающихся на электромеханических транспортных средствах. Однако отношение общества к рассматриваемому вопросу скептическое. Так, из 87 046 человек, принявших участие в опросе,

проведенном Госавтоинспекцией, 55,15 % считают, что определение правового статуса участников дорожного движения, использующих электромеханические транспортные средства «ни к чему не приведет» и лишь 18,27 % согласились с тем, что рассматриваемый аспект нуждается в урегулировании<sup>2</sup>.

### **Постановка проблемы**

Следует отметить, что экономичность и мобильность рассматриваемых устройств далеко не всегда является основной причиной их использования гражданами. В частности, нередко перемещение по городу на электросамокате — это способ добраться до места назначения с минимальными временными потерями (не выступая в роли пассажира) находясь в состоянии опьянения. Действующее российское законодательство предусматривает административную ответственность для пешеходов, нарушивших правила дорожного движения лишь в порядке ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ либо ст. 12.30 КоАП РФ. При этом повышенная ответственность за нарушение, совершенное в состоянии опьянения, для пешехода (к которому на текущий момент отнесено лицо, движущееся на электросамокате) не установлена. Единственно возможная санкция за нарушение, если не лицо не стало участником дорожно-транспортного происшествия — штраф пятьсот рублей.

В предлагаемом Министерством транспорта Российской Федерации проекте изменений в правила дорожного движения лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности (а именно такое название предложено для обозначения роликовых коньков, самокатов, электросамокатов, скейтбордов, электроскейтбордов, гироскутеров, сигвеев, моноколес и иных аналогичных средств) старше семи лет исключены из категории пешеходов. Для них сформулированы особые правила движения, непосредственно связанные с возрастом. Так, предполагается, что «лицам от 7 до 14 лет будет разрешено движение только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а старше 14 лет — при соблюдении определенных условий — даже по правому краю проезжей части»<sup>3</sup>. Исходя из того, что до движения по проезжей части допускаются только средства индивидуальной мобильности, оборудованные электродвигателем (электродвигателями), тормозом, звуковым сигналом,

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> О внесении изменений в постановление Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : проект постановления Правительства Российской Федерации // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/> (дата обращения: 02.12.2019).

<sup>1</sup> Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России // Официальный сайт. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 02.12.2019).

световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, фарой (фонарем) белого цвета спереди, спектр лиц которые потенциально могут получить законное право находится на проезжей части, не широк. Однако, такие параметры как относительная неустойчивость средств индивидуальной мобильности в совокупности с достаточно высокими скоростными характеристиками, по нашему мнению, существенно увеличивает риск попадания таких участников движения в дорожно-транспортные происшествия. Более того, зачастую в качестве пользователей таких устройств выступают одни из наиболее уязвимых участников дорожного движения — несовершеннолетние [3, с. 19].

### **Пути решение проблемы**

В этой связи, при условии принятия изменений в правила дорожного движения представляется необходимым предусмотреть административную ответственность за нарушение установленных правил для лиц, использующих средства индивидуальной мобильности, изложив ч. 2 ст. 12.29 в следующей редакции: нарушение Правил дорожного движения пользователем средства индивидуальной мобильности; лицом, управляющим велосипедом, либо возчиком (за исключением лиц, указанных в части 1 настоящей статьи, а также водителя транспортного средства) влечет наложение административного штрафа в размере восьмисот рублей.

### **Список литературы**

1. Майоров, В. И. Безопасность в сфере дорожного движения как составная часть общественной безопасности / В. И. Майоров // Актуальные проблемы и перспективы развития административного права и процесса : сборник научных статей. — 2018. — С. 94–100.
2. Майоров, В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы. / В. И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2012. — № 7 (266). — С. 99–101.
- 3 Баранчикова, М. В. Значение виктимологической подготовки сотрудников ГИБДД для обеспечения безопасности дорожного движения / М. В. Баранчикова // Вестник образовательного консорциума Среднерусский университет. Серия: Юриспруденция. — 2016. — Т. 1, № 7-1 (7). — С. 18–20.

### **References**

1. Mayorov, V. I. Bezopasnost v sfere dorozhnogo dvizheniya kak sostavnaya chast obshchestvennoy bezopasnosti / V. I. Mayorov // Aktualnye problemy i perspektivy razvitiya administrativnogo prava i protsesssa : sbornik nauchnykh statey. — 2018. — S. 94–100.
2. Mayorov, V. I. Coderzhanie ponyatiya «bezopasnost dorozhnogo dvizheniya»: teoreticheskie osnovy. / V. I. Mayorov // Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2012. — № 7 (266). — S. 99–101.
3. Baranchikova, M. V. Znachenie viktimologicheskoy podgotovki sotrudnikov GIBDD dlya obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / M. V. Baranchikova // Vestnik obrazovatel'nogo konsortsiума Srednerusskiy universitet. Seriya: Yurisprudentsiya. — 2016. — T. 1, № 7-1 (7). — S. 18–20.

Дата поступления статьи в редакцию: 11.12.2019.

## БОКОВОЙ ИНТЕРВАЛ И ДИСТАНЦИЯ КАК УГРОЗА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Ташлык С. В.**

Тюменский институт повышения квалификации  
сотрудников МВД Российской Федерации  
E-mail: tashlyk.s@mail.ru

В статье анализируется понятие «опасное вождение», рассматривается вопрос о проблемах квалификации опасного вождения в части определения безопасного бокового интервала и дистанции между транспортными средствами, а также определения умысла и реальной возможности предотвращения последствий от дорожно-транспортного происшествия. Предлагается нормативное закрепление в ПДД требований о соблюдении дистанции и бокового интервала в конкретных минимальных единицах измерения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, опасное вождение, безопасная дистанция, боковой интервал, транспортное средство, дорожно-транспортное происшествие.

## LATERAL INTERVAL AND DISTANCE AS A THREAT ROAD SAFETY

**S. V. Tashlyk**

Tyumen Advanced Training Institute  
of the MIA of Russia  
E-mail: tashlyk.s@mail.ru

This article analyzes the concept of “dangerous driving”, discusses the problems of qualification of dangerous driving in terms of determining the safe side interval and distance between vehicles, as well as determining the intent and the real possibility of preventing the consequences of a traffic accident. It is proposed to fix the normative requirements in the traffic rules on the observance of distance and lateral interval in specific minimum units of measurement.

Keywords: road safety, dangerous driving, safe distance, side interval, vehicle, traffic accident.

### **Введение**

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб. Одной из основных проблем сохранения жизни и здоровья людей является безопасность дорожного движения. Обеспечение безопасности государства всегда находится в центре внимания законодательской деятельности.

### **Постановка проблемы**

По итогам первого полугодия 2019 года на территории Российской Федерации отмечается снижение всех трёх показателей аварийности. Количество дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) снизилось на 1,3 %, число

погибших — на 5,4 %, раненых — на 0,5 %. Вместе с тем, несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается по-прежнему высоким — одно из двенадцати (8,3 %) ДТП было со смертельным исходом. По сравнению с АППГ количество ДТП со смертельным исходом снизилось на 3 % (с 5992 до 5811). Тяжесть последствий ДТП составила 7 погибших на 100 пострадавших. Всего на улицах и дорогах страны зарегистрировано 70 151 ДТП, в котором погибло 6763 и получили ранения 90 103 человека. В первом полугодии 2019 г. продолжилось снижение основных показателей аварийности относительно АППГ в большинстве субъектов Российской Федерации. Снижение всех трех основных показателей

аварийности зафиксировано в 31 регионе страны. Количество ДТП снизилось в 53 субъектах страны [1].

В 2019 году в Российской Федерации продолжилась тенденция к сокращению количества дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших. Вместе с тем необходимо и дальше наращивать потенциал для дальнейшего развития работ по повышению безопасности дорожного движения.

Согласно статьи 3 федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>1</sup> основными принципами безопасности дорожного движения являются: приоритет жизни и здоровья граждан, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения; программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

С целью уменьшения смертности в результате ДТП, Правительство Российской Федерации, осуществляя полномочия, представленные ему федеральными законами постоянно стремится снизить социальный и транспортный риск. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2016 года № 477 «О внесении изменения в правила дорожного движения Российской Федерации»<sup>2</sup> в пункт 2.7. Правил дорожного движения Российской Федерации (далее — ПДД) введено понятие опасное вождение<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.11.2019) // Собр. законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 30 мая 2016 г. № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 23. Ст. 3325.

<sup>3</sup> «Опасное вождение, выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников

### **Пути решение проблемы**

В определении опасного вождения перечисляются виды нарушений ПДД, которые законодатель отнес к опасному вождению, а именно требование уступить дорогу, перестроение при интенсивном движении, несоблюдение безопасной дистанции, несоблюдение бокового интервала, препятствие обгону.

Определение опасного вождения вместо конкретных критериев деяния признаваемого противоправным применяет оценочные понятия. При этом в определении вместо устоявшегося понятия аварийная обстановка применяется термин ситуация, которая создает соответствующую угрозу. В то же время как справедливо отмечают В. И. Майоров и С. В. Полякова, рассмотрение аварийной обстановки как риска безопасности участников дорожного движения позволяет использовать теоретическую базу риск-менеджмента с целью снижения данного риска [2]. К сожалению этот термин перестал применяться в российском законодательстве, в то же время во многих странах постсоветского пространства (Украина, Казахстан, Беларусь) ответственность за создание аварийной обстановке сохранена [3].

Сравнительный анализ определения опасного вождения, норм ПДД и КоАП РФ свидетельствует, что в настоящее время за указанные в определении виды нарушений предусмотрена ответственность в ст. 12.14 и 12.15 КоАП РФ, а именно за невыполнение требований ПДД уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения и нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона. За те же деяния, если они повлекли легкий или средний вред здоровью человека, то ответственность наступает по статье 12.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В то же время, вводя термин «опасное вождение», законодатель в первую очередь стремится предотвратить такие последствия переноса момент окончания деяния на более раннюю стадию — угрозу причинения конкретного вреда (ущерба). Соответственно необходимо было предусмотреть самостоятельную ответственность за опасное вождение, поскольку привлечение к ответственности по приведенным выше нормам не решают вопрос принципиально, поскольку лица привлекаются не за опасное вождение, а, как и ранее за конкретное нарушение ПДД, что не решает дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба».



вопрос по существу, поскольку не дифференцируют ответственность и вызывают много спорных моментов [3].

Мы согласны с мнением профессора В. И. Майорова и профессора О. И. Бекетова о том, что в новой норме имеется еще немало спорных моментов, на которые обращают внимание автовладельцы, правозащитники, эксперты. Ключевой проблемой является невозможность объективного доказательства опасного вождения. Суть рассматриваемого нарушения заключается в последовательном нарушении пунктов Правил дорожного движения, но этого недостаточно, чтобы квалифицировать вождение как опасное, необходимо, чтобы совершенная последовательность нарушений создала угрозу ДТП. Поэтому опасное вождение в большинстве случаев становится возможным квалифицировать лишь после совершения ДТП. При изучении материалов дорожно-транспортного происшествия определяется, имело ли место наличие нарушений, включенных в понятие «опасное вождение», и только тогда выносится вердикт о его наличии или отсутствии. [4; 5]

Внимания в определении опасного вождения заслуживает вопрос о несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала.

Ни один нормативно правовой акт не содержит конкретного указания, какая дистанция и боковой интервал считается безопасным. Интервал и дистанция являются субъективными величинами, и каждый участник дорожного движения воспринимает их по-своему.

Сами по себе нарушения безопасной дистанции и бокового интервала можно зафиксировать только в случае дорожно-транспортного происшествия. В настоящий момент дистанция и боковой интервал между транспортными средствами будут безопасными до момента возникновения дорожно-транспортного происшествия. С достоверностью невозможно определить создают ли действия водителя, в несоблюдении безопасной дистанции и бокового интервала угрозу гибели или ранения людей, повреждения имущества, если столкновения не произошло.

ПДД не устанавливает конкретных значений безопасной дистанции и бокового интервала. В связи с этим и реализовать данное право невозможно, как невозможно определить цифровое значение, обеспечивающее безопасную дистанцию и боковой интервал по отношению одного транспортного средства к другому. Цифровое понятие в данном случае будет зависеть от многих внешних факторов

(состояние дорожного покрытия, гололед, снежный налет, мокрая или грунтовая дорога, износоустойчивость резины и качества сцепления с асфальтом и т. п.).

Существует много различных методик определения безопасной дистанции и бокового интервала, однако они не являются объектом рассмотрения в данной статье.

Цифровое значение может быть минимальное и корректироваться самим водителем ввиду конкретной дорожной обстановки, поскольку аварийная ситуация и дорожные условия неповторимы и многообразны.

Однако, на практике и при квалификации «опасного вождения» могут возникнуть ряд вопросов, поэтому следует закрепить нормативно в ПДД требования о соблюдении дистанции и бокового интервала в конкретных минимальных единицах измерениях (например, по отношению к разметке на проезжей части, краю проезжей части или обочине). Только таким образом можно сделать данную норму рабочей, а не номинальной, а также способствовать принятию объективных решений при расследовании ДТП.

Мы согласны с мнением эксперта С. Лобарева, председателя правления НП «Гильдия автошкол России» по поводу введения термина «опасное вождения», который в свою очередь должен нести не «палочный», а воспитательный характер: «Вопрос несоблюдения бокового интервала, безусловно, самый опасный в плане коррупционной составляющей. Под удар в первую очередь в этом случае будут попадать мотоциклисты. У экспертного сообщества были предложения зафиксировать безопасный интервал на отметки полуметра. Но в любом случае встал вопрос, как фиксировать его соблюдение<sup>1</sup>.

По нашему мнению, самым оптимальным вариантом фиксации правонарушения и основной доказательной базой в определении и квалификации опасного вождения будет являться видеосъемка (например, видеорегистраторы, установленные в машине сотрудников Госавтоинспекции и автовладельцев). Безопасная дистанция и боковой интервал в области безопасности дорожного движения должны фиксироваться автоматически помощью технических средств.

Как отметил Президент РФ В. В. Путин на расширенной коллегии МВД России за 2019 года «...Необходимо последовательно развивать технические средства контроля за соблюдением Правил дорожного движения, расширять

<sup>1</sup> Распопова А. Опасное вождение столкнулось с препятствием // Газета.ru. URL: [https://www.gazeta.ru/auto/2016/06/30\\_a\\_8348009.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2016/06/30_a_8348009.shtml) (дата обращения 08.12.2019).

возможности систем автоматической фото- и видеофиксации правонарушений...»<sup>1</sup>.

При квалификации нарушений за опасное вождение, в частности за несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала возникает еще один вопрос в определении умысла. Ведь в действиях водителя, как с прямым, так и с косвенным умыслом, он будет осознавать, и предвидеть возможность наступления вредных общественно опасных

последствий. И здесь встанет вопрос, а была ли у водителя реальная возможность предотвратить последствия своими действиями или такая возможность отсутствовала вовсе.

### **Заключение**

Ведение термина опасного вождения является положительной динамикой в решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения, однако формулировка термина нуждается в более грамотной трактовке и конкретными значениями с целью, исключения субъективных позиций, неправильной квалификации и минимизации судебных тяжб, после принятия закона об установлении административной ответственности за опасное вождение.

<sup>1</sup> Из выступления Президента В. В. Путина на расширенном заседании коллегии МВД России // Чит и меч. 2019. 07 марта № 9. С. 2 (опубликовано на официальном сайте <http://www.kremlin.ru/events/president/news/59913> (дата обращения 08.12.2019).

### **Список литературы**

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за первое полугодие 2019 года. Информационно-аналитический обзор. — М. : ФКУ НЦ БДД МВД России, 2019. — 3 с.
2. Майоров, В. И. Создание аварийной ситуации как риск безопасности участников дорожного движения / В. И. Майоров, С. В. Полякова. // Евразийский юридический журнал. — 2018. — № 1. — С. 306–310.
3. Майоров, В. И. К вопросу об аварийной ситуации в дорожном движении / В. И. Майоров // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования). — Орел, 2017. — С. 217–222.
4. Майоров, В. И. Административная ответственность за опасное вождение: проблемы и перспективы / В. И. Майоров // Актуальные вопросы применения норм административного права («Кореневские чтения») : сборник научных трудов III Международной научно-практической конференции. — М., 2019. — С. 282–286.
5. Майоров, В. И. О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях / В. И. Майоров, О. И. Бекетов // Научный вестник Омской академии МВД России. — 2017. — № 2 (65). — С. 77–82.
6. Бекетов, О. И. Запрет «опасного вождения» — проявление цивилизованной административной политики в области безопасности дорожного движения / О. И. Бекетов, В. И. Майоров // Государственное строительство в России на современном этапе : материалы международной научно-практической конференции / под ред. М. А. Бучакова, С. В. Шевченко. — Омск, 2017. — С. 105–110.

### **References**

1. Dorozhno-transportnaya avariynost v Rossiyskoy Federatsii za pervoe polugodie 2019 goda. Informatsionno-analicheskii obzor. — M. : FKV NTs BDD MVD Rossii, 2019. — 3 s.
2. Mayorov, V. I. Sozdanie avariynoy situatsii kak risk bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, S. V. Polyakova. // Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2018. — № 1. — S. 306–310.
3. Mayorov, V. I. K voprosu ob avariynoy situatsii v dorozhnom dvizhenii / V. I. Mayorov // Upravlenie deyatel'nostyu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya (sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya). — Orel, 2017. — S. 217–222.
4. Mayorov, V. I. Administrativnaya otvetstvennost za opasnoe vozhdenie: problemy i perspektivy / V. I. Mayorov // Aktualnye voprosy primeneniya norm administrativnogo prava («Korenevskie chteniya») : sbornik nauchnykh trudov III Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — M., 2019. — S. 282–286.
5. Mayorov, V. I. O normativno-pravovom opredelenii ponyatiya opasnogo vozhdeniya v kontekste zakonodatelstva ob administrativnykh pravonarusheniyakh / V. I. Mayorov, O. I. Beketov // Nauchnyy vestnik Omskoy akademii MVD Rossii. — 2017. — № 2 (65). — S. 77–82.
6. Beketov, O. I. Zapret «opasnogo vozhdeniya» — proyavlenie tsivilizovannoy administrativnoy politiki v oblasti bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / O. I. Beketov, V. I. Mayorov // Gosudarstvennoe stroitelstvo v Rossii na sovremennom etape : materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / pod red. M. A. Buchakova, S. V. Shevchenko. — Omsk, 2017. — S. 105–110.

Дата поступления статьи в редакцию: 12.12.19.

---

# АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПРОЦЕСС

---

УДК 340.131.5 : 342.924

С. 51—56

## СОБЛЮДЕНИЕ ПРАВА НА УВАЖЕНИЕ СЕМЕЙНОЙ ЖИЗНИ ПРИ НАЗНАЧЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО ВЫДВОРЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН И ЛИЦ БЕЗ ГРАЖДАНСТВА ЗА ПРЕДЕЛЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**Майорова Е. Н.**

Челябинский государственный университет

E-mail: Major.a@mail.ru

В статье рассматривается проблема практики применения административного законодательства в сфере миграции и соблюдение конституционных прав человека. В частности, рассмотрены вопросы, связанные с соблюдением конституционного права на уважение семейной жизни при назначении административного выдворения иностранным гражданам и лицам без гражданства за пределы Российской Федерации.

Автор раскрывает проблему с учетом положения Международных правовых актов и позиции Европейского Суда по правам человека, решений Конституционного Суда Российской Федерации и Верховного Суда Российской Федерации, а также приводит опубликованные архивные материалы Челябинского областного суда.

В заключении автор приходит к выводу о необходимости выработать единый подход судей к назначению административного наказания в виде выдворения за пределы Российской Федерации с учетом положений норм Международного и национального законодательства, а также позиции Европейского Суда по правам человека.

Ключевые слова: право на уважение семейной жизни, конституционное право, административное выдворение, административное правонарушение, миграция, выдворение, административная практика.

## OBSERVANCE OF THE RIGHT TO RESPECT FOR FAMILY LIFE IN THE APPOINTMENT OF ADMINISTRATIVE EXPULSION OF FOREIGN CITIZENS AND STATELESS PERSONS OUTSIDE THE RUSSIAN FEDERATION

**Mayorova E. N.**

Chelyabinsk State University

E-mail: Major.a@mail.ru

The article deals with the problem of the practice of administrative legislation in the field of migration and the observance of constitutional human rights. In particular, the issues related to the observance of the constitutional right to respect for family life in the appointment of administrative expulsion of foreign citizens and stateless persons outside the Russian Federation. The author reveals the problem taking into account the provisions of International legal acts and the position of the European Court of human rights, the decisions of the constitutional Court of the Russian Federation and the Supreme Court of the Russian Federation, as well as the published archival materials of the Chelyabinsk regional court.

In conclusion, the author concludes that it is necessary to develop a unified approach of judges to the imposition of administrative punishment in the form of expulsion from the Russian Federation, taking into account the provisions of international and national legislation, as well as the position of the European Court of human rights.

Keywords: right to respect for family life, constitutional law, administrative expulsion, administrative offence, migration, expulsion, administrative practice.

## **Введение**

Происходящие в современном обществе миграционные процессы обуславливают возникновение проблем, связанных с их регулированием, применение административных рычагов и процедур в пресечении неблагоприятных миграционных явлений. Справедливо отмечает Н. В. Полякова что «важное место в этой сфере занимает и институт административного выдворения иностранных граждан и лиц без гражданства с территории Российской Федерации» [8, с. 270].

С начала 2014 года в мире наблюдается активизация миграционных процессов, вызванных различными причинами: экономический кризис, локальные конфликты — все это послужило пусковым механизмом к массовым миграциям, затронувшим многие государства планеты [6, с. 51].

Конституция Российской Федерации гарантирует каждому, кто законно находится на территории Российской Федерации, право свободно передвигаться, выбирать место пребывания и жительства (ч. 1 ст. 27). Данные права в силу статьи 55 Конституции РФ могут быть ограничены федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства. Согласно ч. 3 ст. 62 Конституции РФ иностранные граждане и лица без гражданства пользуются в Российской Федерации правами и несут обязанности наравне с гражданами Российской Федерации, кроме случаев, установленных федеральным законом или международным договором Российской Федерации.

Иностранный гражданин, виновный в нарушении законодательства Российской Федерации, привлекается к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации<sup>1</sup>.

## **Постановка проблемы**

Иностранный гражданин, не имеющий документов, подтверждающих право на пребывание (проживание) в Российской Федерации, либо утративший такие документы и не обратившийся с соответствующим заявлением в территориальный орган федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на осуществление функций по контролю и надзору в сфере миграции, либо

уклоняющийся от выезда из Российской Федерации по истечении срока пребывания (проживания) в Российской Федерации, является незаконно находящимся на территории Российской Федерации и несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации<sup>2</sup>. Отметим, что данной нормой корреспондирует ст. 18.8 Кодекса Российской Федерации об административной ответственности (далее — КоАП РФ), устанавливающая административное наказание за уклонение иностранного гражданина от выезда из Российской Федерации. В соответствии с ч. 1.1 ст. 18.8 КоАП РФ нарушение иностранным гражданином режима пребывания (проживания) в Российской Федерации, выразившееся в отсутствии документов, подтверждающих право на пребывание (проживание) в Российской Федерации, или в случае утраты таких документов и не подаче заявления об их утрате в соответствующий орган либо в уклонении от выезда из Российской Федерации по истечении определенного срока пребывания, влечет назначение административного наказания.

Указанная санкция предусмотрена еще 29-ю статьями КоАП РФ, в качестве административного наказания. При этом в части статей указанная санкция предусмотрена не только в качестве основного, но и в качестве дополнительного наказания.

В настоящее время наблюдается тенденция пристального научного изучения и дальнейшего расширения законодательства об административной ответственности иностранных граждан и лиц без гражданства за нарушения миграционного законодательства и ужесточения санкций за данные правонарушения.

Правонарушения в области миграционного законодательства в силу закона и по законному решению суда могут быть квалифицированы именно как обстоятельства, вынуждающие к применению такого наказания, как административное выдворение в силу насущной социальной необходимости.

Справедливо отмечает О. Н. Шерстобоев «Российское государство, выдворяя иностранцев, реализует свой суверенитет и обеспечивает стабильность правопорядка. Административное выдворение — одно из самых суровых административных наказаний, по внешним характеристикам сопоставимое с мерами уголовной ответственности. Об этом свидетельствует форма его осуществления, длительность карательного воздействия, затраты

<sup>1</sup> О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации. Федеральный закон от 25 июля 2002 года № 115-ФЗ. Ст. 34.

<sup>2</sup> О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию. Федеральный закон от 15 августа 1996 года. Ст. 25.10.

на исполнение» [9, с. 58]. Так, согласно КоАП РФ рассмотрение дел об административных правонарушениях, за которые предусмотрена административная ответственность в виде административного выдворения подсудно судьям судов общей юрисдикции. При рассмотрении дел данной категории судьями применяются в равной мере общие задачи, принципы законодательства об административных правонарушениях, правила назначения административных наказаний, процессуальный порядок возбуждения, рассмотрения дел об административных правонарушениях, вынесения решения о привлечении к ответственности и его исполнения.

Между тем следует отметить, что проведенный анализ судебной практики по материалам судов Челябинской области показывает, что наиболее часто встречается ситуация при рассмотрении дел указанной категории, когда лицом, привлекаемым к ответственности высказывается позиция о невозможности назначения наказания в виде административного выдворения, в связи (*по мнению выдворяемого*) с нарушением его прав предусмотрены ст. 8 Конвенции. Действительно, «семья и семейная жизнь, относясь к ценностям, находящимся под защитой Конституции РФ и международных договоров России, не имеют, однако, безусловного во всех случаях преимущества перед другими конституционно значимыми ценностями, а наличие семьи не обеспечивает иностранным гражданам бесспорного иммунитета от законных и действенных принудительных мер в сфере миграционной политики, соразмерных опасности миграционных правонарушений (особенно массовых) и практике уклонения от ответственности» [6, с. 53].

Так, ст. 8 Конвенции о защите прав человека и основных свобод, признавая право каждого на уважение его личной и семейной жизни (п. 1), не допускает вмешательства со стороны публичных властей в осуществление этого права, за исключением случаев, когда такое вмешательство предусмотрено законом и необходимо в демократическом обществе в интересах национальной безопасности и общественного порядка, экономического благосостояния страны, в целях предотвращения беспорядков или преступлений, для охраны здоровья или нравственности, защиты прав и свобод других лиц (п. 2).

Приведенные нормативные положения в их интерпретации Европейским Судом по правам человека не препятствуют государству в соответствии с нормами международного права и своими договорными обязательствами контролировать въезд иностранцев, а равно

их пребывание на своей территории. В вопросах иммиграции ст. 8 Конвенции о защите прав человека и основных свобод или любое другое ее положение не могут рассматриваться как возлагающие на государство общую обязанность уважать выбор супружескими парами страны совместного проживания и разрешать воссоединение членов семьи на своей территории. Рассмотрению этих проблем в последнее время посвящено не мало научных статей [1; 2; 3; 4].

Рассматривая обозначенную проблему можно отметить, что Европейский Суд по правам человека пришел к выводу о том, что названная Конвенция не гарантирует иностранцам право въезжать в определенную страну или проживать на ее территории и не быть высланными и что лежащая на государстве ответственность за обеспечение публичного порядка обязывает его контролировать въезд в страну. Вместе с тем, решения в этой сфере, поскольку они могут нарушить право на уважение личной и семейной жизни, охраняемое в демократическом обществе ст. 8 названной Конвенции, должны быть оправданы насущной социальной необходимостью и соответствовать правомерной цели.

### **Пути решения проблемы**

Верховный Суд РФ, применяя вышеуказанные положения, обосновывает свою позицию тем, что применение данного наказания противоречит положению ст. 8 Конвенции о защите прав человека и основных свобод (г. Рим, 4 ноября 1950 г.)<sup>1</sup>, согласно которой каждый имеет право на уважение его личной и семейной жизни. Не допускается вмешательство со стороны публичных властей в осуществление этого права, за исключением случаев, когда такое вмешательство предусмотрено законом и необходимо в демократическом обществе в интересах национальной безопасности и общественного порядка, экономического благосостояния страны, в целях предотвращения беспорядков или преступлений, для охраны здоровья или нравственности или защиты прав и свобод других лиц.

При всем этом Верховный Суд РФ опирается на правовую позицию Конституционного Суда РФ, сформулированную в Постановлении от 15 июля 1999 г. № 11-П, согласно которой «конституционными требованиями справедливости и соразмерности предопределяется дифференциация публично-правовой

<sup>1</sup> Конвенция о защите прав человека и основных свобод (4 ноября 1950 г.) // URL: <http://european-court.ru/konvenciya-o-zashhite-prav-cheloveka-i-drugie-oficialnye-dokumenty/konvenciya-o-zashhite-prav-cheloveka-i-osnovnyx-svobod/#8> (дата обращения: 27.01.2019).

ответственности в зависимости от тяжести содеянного, размера и характера причиненного ущерба, степени вины правонарушителя и иных существенных обстоятельств, обусловливающих индивидуализацию при применении тех или иных мер государственного принуждения»<sup>1</sup>. В развитие данной правовой позиции Конституционный Суд Российской Федерации в Постановлении от 27 мая 2008 г. № 8-П указал, что «меры, устанавливаемые в уголовном законе в целях защиты конституционно значимых ценностей, должны определяться исходя из требования адекватности порожаемых ими последствий (в т. ч. для лица, в отношении которого они применяются) тому вреду, который причинен в результате преступного деяния, с тем чтобы обеспечивались соразмерность мер уголовного наказания совершенному преступлению, а также баланс основных прав индивида и общего интереса, состоящего в защите личности, общества и государства от преступных посягательств»<sup>2</sup>.

Безусловно, приведенные правовые позиции Конституционного Суда РФ распространяются и на административную ответственность, как меру административного принуждения [5, с. 9].

Все вышесказанное подтверждается и материалами судебной практики Челябинского областного суда. Так, при принятии решения по жалобе лица, привлекаемого к административной ответственности, судьей Челябинского областного суда, была применена вышеуказанная позиция по делу в отношении А. Как следует из решения, А. находилась на территории Российской Федерации с 2000 года, в 2010 году ей был оформлен вид на жительство, срок действия которого закончился 02 августа 2013 года. Таким образом, до момента выявления правонарушения в области миграционного законодательства, заявителем соблюдались нормы законодательства при пребывании на территории Российской Федерации. В 2009 и 2013 годах А. предпринимала меры для получения гражданства Российской Федерации. Так же, были учтены обстоятельства о наличии семейной жизни А. на территории РФ, и в качестве обстоятельств, смягчающих ответственность учтено, что совместно с А. проживают ее дети, являющиеся гражданами РФ имеющие регистрацию в Челябинской области,

<sup>1</sup> Постановление Верховного Суда РФ от 13 марта 2017 г. № 64-АД17-1 // СПС ГАРАНТ. URL: <http://base.garant.ru/71636734/#ixzz4vZcZtrSt> (дата обращения: 24.04.2019).

<sup>2</sup> Конституционный суд Российской Федерации. URL: <http://www.krsf.ru/ru/Decision/Pages/default.aspx> (дата обращения: 24.04.2019).

длительность проживания на территории РФ; наличие статуса участника Государственной программы по оказанию содействия добровольному переселению в Российскую Федерацию соотечественников проживающих за рубежом. Учитывая данные обстоятельства и в отсутствие данных, подтверждающих необходимость применения к нарушителю такой меры ответственности в качестве единственного возможного способа достижения справедливого баланса публичных и частных интересов в рамках административного судопроизводства, выдворение А., назначенное судом первой инстанции за пределы Российской Федерации было исключено<sup>3</sup>.

Вместе с тем, как уже было указано ранее, лица, привлекаемые к ответственности, зачастую злоупотребляют рассматриваемой позицией Верховного суда, приводя ее в качестве единственного аргумента, свидетельствующего, по их мнению, о невозможности применения к ним административного наказания в виде административного выдворения.

### **Заключение**

Учитывая изложенное, представляется необходимым при принятии по делам данной категории учесть позицию Европейского Суда по правам человека, который Постановлением от 26 июня 2014 года по делу № 39428/12 «Габлишвили против России» установил, что исполнение российскими властями постановления городского суда об административном выдворении Габлишвили А. Г. будет являться нарушением статьи 8 Конвенции «О защите прав человека и основных свобод» (4 ноября 1950 г.), в связи с несоблюдением права заявителя и его жены Габлишвили И. С. на уважение семейной жизни.

Позиция Европейского Суда по данному вопросу заключается в том, что для оценки того, **являлась ли мера в виде выдворения необходимой в демократическом сообществе**, Суд должен использовать следующие критерии (курсив — Е. М.):

- характер и тяжесть правонарушения, совершенного заявителем;
- длительность пребывания заявителя в стране, из которой он/она должен (должна) быть депортирован(а);
- период времени, истекший с момента совершения правонарушения, и поведение заявителя в течение такого периода;
- гражданство различных заинтересованных лиц;

<sup>3</sup> Челябинский областной суд. Банк судебных актов. URL: <http://chel-oblsud.ru/index.php?html=bsr&mid=143> (дата обращения: 14.04.2019).

— семейное положение заявителя, в частности длительность брака и другие факторы, подтверждающие действительность семейной жизни пары;

— знал(а) ли супруг(а) о правонарушении на тот момент, когда он или она вступал(а) в брак с заявителем;

— есть ли в браке дети и, если есть, какого они возраста;

— степень трудностей, с которыми может столкнуться супруг(а) заявителя в стране, в которую должен быть выдворен заявитель»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Постановление Европейского Суда по правам

Таким образом полагаю, что необходимо отразить выше указанные положения, возможно в более лаконичном варианте, что позволит выработать единый подход судей к назначению административного наказания в виде выдворения за пределы Российской Федерации.

---

человека от 26 июня 2014 года по делу № 39428/12 «Габлишвили против России». П. 47 // Обзор практики Верховного Суда РФ 2 (2015); решения ЕСПЧ. URL: <http://european-court.ru/2015/07/02/20820/> (дата обращения: 10.03.2019).

### Список литературы

1. Аванесова, А. А. Проблемы соблюдения прав человека при административном выдворении / А. А. Аванесова // Миграционное право. — 2013. — № 3. — С. 24–27.
2. Алешин, С. В. О порядке подготовки материалов для принятия решения о нежелательности пребывания (проживания) иностранного гражданина или лица без гражданства в РФ / С. В. Алешин // Евразийский юридический журнал. — 2016. — № 5 (96). — С. 158–160.
3. Грачева, М. А. Высылка (депортация) мигрантов в свете защиты права на уважение семейной жизни в Европейском Суде по правам человека / М. А. Грачева // Право и политика. — 2013. — № 2. — С. 232–237.
4. Ефименко, Е. А. Административное выдворение: законодательные нормы и реалии правоприменения (на основе практики Конституционного суда Российской Федерации и судов общей юрисдикции) / Е. А. Ефименко // Журнал конституционного правосудия. — 2015. — № 4. — С. 14–21.
5. Майоров, В. И. Административное принуждение: понятие, место и формы выражения / В. И. Майоров, А. В. Коркин // Правопорядок: история, теория, практика. — 2016. — № 4 (11). — С. 8–20.
6. Майорова, Е. Н. К вопросу об административном выдворении иностранных граждан и лиц без гражданства / Е. Н. Майорова // Правопорядок: история, теория, практика. — 2015. — № 4 (7). — С. 51–55.
7. Нуртдинова, А. Ф. Право на уважение семейной жизни и его защита Европейским Судом по правам человека / А. Ф. Нуртдинова // Журнал конституционного правосудия. — 2011. — № 2. — С. 2–9.
8. Полякова, Н. В. Административное выдворение иностранных граждан и лиц без гражданства за пределы Российской Федерации как мера административно-правового принуждения: особенности доктрины и действующего законодательства / Н. В. Полякова // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Лингвистика и межкультурная коммуникация. — 2008. — № 2. — С. 270–275.
9. Шерстобоев, О. Н. Административное выдворение иностранных граждан и лиц без гражданства за пределы Российской Федерации: сущностные характеристики / О. Н. Шерстобоев // Современное право. — 2007. — № 12. — С. 54–58.

### References

1. Avanesova, A. A. Problemy soblyudeniya prav cheloveka pri administrativnom vydvorenii / A. A. Avanesova // Migratsionnoe pravo. — 2013. — № 3. — S. 24–27.
2. Aleshin, S. V. O poryadke podgotovki materialov dlya prinyatiya resheniya o nezhelatelnosti prebyvaniya (prozhivaniya) inostrannogo grazhdanina ili litsa bez grazhdanstva v RF / S. V. Aleshin // Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2016. — № 5 (96). — S. 158–160.
3. Gracheva, M. A. Vysylka (deportatsiya) migrantov v svete zashchity prava na uvazhenie semeynoy zhizni v Yevropeyskom Sude po pravam cheloveka / M. A. Gracheva // Pravo i politika. — 2013. — № 2. — S. 232–237.
4. Yefimenko, Ye. A. Administrativnoe vydvorenie: zakonodatelnye normy i realii pravoprimereniya (na osnove praktiki Konstitutsionnogo suda Rossiyskoy Federatsii i sudov obshchey yurisdiktsii) / Ye. A. Yefimenko // Zhurnal konstitutsionnogo pravosudiya. — 2015. — № 4. — S. 14–21.
5. Mayorov, V. I. Administrativnoe prinuzhdenie: ponyatie, mesto i formy vyrazheniya / V. I. Mayorov, A. V. Korkin // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2016. — № 4 (11). — S. 8–20.
6. Mayorova, Ye. N. K voprosu ob administrativnom vydvorenii inostrannykh grazhdan i lits bez grazhdanstva / Ye. N. Mayorova // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2015. — № 4 (7). — S. 51–55.
7. Nurtidinova, A. F. Pravo na uvazhenie semeynoy zhizni i ego zashchita Yevropeyskim Sudom po pravam cheloveka / A. F. Nurtidinova // Zhurnal konstitutsionnogo pravosudiya. — 2011. — № 2. — S. 2–9.

8. Polyakova, N. V. Administrativnoe vydvorenie inostrannykh grazhdan i lits bez grazhdanstva za predely Rossiyskoy Federatsii kak mera administrativno-pravovogo prinuzhdeniya: osobennosti doktriny i deystvuyushchego zakonodatelstva / N. V. Polyakova // Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Lingvistika i mezhkulturnaya kommunikatsiya. — 2008. — № 2. — S. 270–275.

9. Sherstoboev, O. N. Administrativnoe vydvorenie inostrannykh grazhdan i lits bez grazhdanstva za predely Rossiyskoy Federatsii: sushchnostnye kharakteristiki / O. N. Sherstoboev // Sovremennoe pravo. — 2007. — № 12. — S. 54–58.

Дата поступления статьи в редакцию: 15.12.19.

---



## ТИПИЧНЫЕ ОШИБКИ, ДОПУСКАЕМЫЕ НА СТАДИИ РАССМОТРЕНИЯ ДЕЛА ОБ АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРАВОНАРУШЕНИИ

**Шадрина Л. В.**

Тюменский институт повышения квалификации  
сотрудников МВД России  
E-mail: danelyanlv@yandex.ru

Стадия рассмотрения дела является ключевой в производстве по делу об административном правонарушении, поскольку именно на этой стадии осуществляется реализация административной ответственности. Именно поэтому любая ошибка, неправильное применение норм права влечет за собой негативные последствия для лица, привлекаемого к ответственности. Статья посвящена анализу типичных ошибок допускаемых судьями, органами и уполномоченными должностными лицами на стадии рассмотрения дела об административном правонарушении. Особо уделено внимание нарушениям допускаемым при оценке доказательств по делу об административном правонарушении, поскольку установление предмета доказывания, предусмотренного ст. 26.1 КоАП РФ является обязательным для всех должностных лиц и органов, рассматривающих административные дела.

Ключевые слова: административные правонарушения, типичные ошибки, должностные лица, рассмотрение дела.

## TYPICAL MISTAKES MADE AT THE STAGE OF CONSIDERATION OF THE CASE OF AN ADMINISTRATIVE OFFENSE

**Shadrina L. V.**

Tyumen Advanced Training Institute of the MIA of Russia  
E-mail: danelyanlv@yandex.ru

The stage of consideration of the case is the key in the proceedings on an administrative offense, since it is at this stage that the implementation of administrative responsibility is carried out. That is why any mistake, improper application of the law entails negative consequences for the person brought to justice. The article is devoted to the analysis of typical mistakes made by judges, bodies and authorized officials at the stage of consideration of the case of administrative offenses. Special attention is paid to the violations allowed in the evaluation of evidence in the case of an administrative offense, since the establishment of the subject of proof under article 26.1 of the administrative Code is mandatory for all officials and bodies considering administrative cases.

Keywords: administrative offenses, typical mistakes, officials, consideration of the case.

### **Введение**

Конституция РФ объявила человека, его права и свободы высшей ценностью. Поэтому общество нуждается в более быстром реагировании государства на административные правонарушения, посягающие на права граждан.

Порядок рассмотрения дела об административном правонарушении представляет собой определенную последовательность

процессуальных действий, направленную на защиту прав и законных интересов лиц участвующих в производстве по делу об административном правонарушении и установление объективной истины. Как справедливо отмечает В. И. Майоров: «эффективностью административно-юрисдикционной деятельности осуществляется путем достижения соответствующих целей обусловленных обеспечением

объективного и всестороннего рассмотрения дела, производством необходимых процессуальных действий и т. д.» [1, с. 115].

Данная стадия является ключевой в производстве по делам об административных правонарушениях. В процессе ее осуществления условно можно выделить группы взаимосвязанных действий судьи, органа, должностного лица, именуемые этапами.

Традиционно выделяются этапы: а) подготовки дела к рассмотрению, б) анализа обстоятельств дела и собранных материалов, в) принятия и объявления постановления по делу.

Прежде чем перейти к рассмотрению дела по существу, субъект уполномоченный рассматривать дело должен установить наличие всех условий необходимых для рассмотрения дела об административном правонарушении. Согласно п. 5 ч. 1 ст. 29.1 КоАП РФ при подготовке к рассмотрению дела об административном правонарушении выясняется, достаточно ли имеющихся по делу материалов для его рассмотрения по существу и если недостаточно, то на основании п. 4 ч. 1 ст. 29.4. принимается решение о возвращении протокола об административном правонарушении и других материалов дела в орган, должностному лицу, которые составили протокол. В случае составления протокола и оформления других материалов дела неправомочными лицами, неправильного составления протокола и оформления других материалов дела либо неполноты представленных материалов, которая не может быть восполнена при рассмотрении дела. В тоже время судьи часто в силу загруженности не пользуются данным правом и назначают рассмотрение дела по существу. После начала слушания дела материал не может быть возвращен по таким основаниям [2, с. 45].

Судья, орган, должностное лицо при подготовке к рассмотрению дела об административном правонарушении обязаны выяснить вопросы изложенные в ст. 29.1 КоАП РФ, нарушение хотя бы одного из перечисленных в указанной статье пунктов является существенным нарушением дела об административном правонарушении.

Одним из факторов влияющих на эффективность мер административного воздействия выделяют правоприменителя, его профессиональную и юридическую грамотность [3, с. 45; 4, с. 51].

Так нарушение компетенции при рассмотрении дела влечет отмену постановления и направление дела на рассмотрение по подведомственности (п. 5 ч. 1 ст. 30.7 КоАП РФ).

При наличии обстоятельств, исключающие возможность рассмотрения данного дела

судьей, членом коллегиального органа, должностным лицом, предусмотренных ст. 29.2 КоАП РФ должно приниматься решение о самоотводе или об отводе таких лиц в порядке ст. 29.3 КоАП РФ. В случае если принято необоснованное решение об отказе в отводе таких лиц специальный порядок его обжалования не предусмотрен, также как и специальное основание для принятия решения по жалобе на такое необоснованное постановление. Конечно при наличии существенных злоупотреблений со стороны заинтересованных лиц, рассматривающих дело, постановление может быть изменено или отменено по любому из оснований, предусмотренных ст. 30.7 КоАП РФ. Полагалось бы более правильным предусмотреть самостоятельное основание для отмены постановления и направление иному судье, должностному лицу, которые не заинтересованы в рассмотрении дела.

На этапе подготовки дела к рассмотрению наиболее частые нарушения допускаются при оценке правильности составления протокола об административном правонарушении и иных материалов, а также их полноты.

К существенным недостаткам протокола и иных материалов, влекущих невозможность назначения рассмотрения дела следует отнести:

**1) Отсутствие указаний на ознакомление лиц, участвующих в производстве по делу об административном правонарушении с отдельными процессуальными действиями.** Так, например, в соответствии с ч. 4 ст. 26.4 КоАП РФ: «до направления определения для исполнения судья, орган, должностное лицо, в производстве которых находится дело об административном правонарушении, обязаны ознакомить с ним лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и потерпевшего, разъяснить им права, в том числе право заявлять отвод эксперту, право просить о привлечении в качестве эксперта указанных ими лиц, право ставить вопросы для дачи на них ответов в заключении эксперта».

**2) Нарушение прав участников производства по делу об административном правонарушении,** как лица, в отношении которого ведется производство, так и потерпевшего и иных участников. Согласно ст. 25.1 КоАП РФ: «лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, вправе знакомиться со всеми материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства и отводы, пользоваться юридической помощью защитника, а также иными процессуальными

правами в соответствии с настоящим Кодексом». Соответственно при совершении процессуальных действий (например, экспертизы) требующих непосредственное ознакомление участников процесса с их правами и обязанностями, должностное лицо должно их ознакомить под роспись, либо сделать отметку, что данное лицо от подписи отказалось, либо направить заказным письмом по почте копию данного документа.

Согласно ст. 28.8 КоАП РФ и ст. 29.1, 29.4 КоАП РФ без вынесения определения о явке лица привлекаемого к ответственности для рассмотрения дела, а если его участие в силу ч. 2 ст. 25.1 КоАП РФ является обязательным, нельзя рассмотреть дело по существу. При этом в день составления протокола в отсутствие лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, то есть немедленно в один день, так же является существенным нарушением процессуальных прав в части ознакомления со всеми материалами дела, давать объяснения, пользоваться юридической помощью защитника и др., предусмотренные ст. 25.1 КоАП РФ.

В порядке ч. 4 ст. 29.7 КоАП РФ при рассмотрении дела должностным лицом «выясняется, извещены ли участники производства по делу в установленном порядке, выясняются причины неявки участников производства по делу и принимается решение о рассмотрении дела в отсутствие указанных лиц либо об отложении рассмотрения дела». Продолжение рассмотрения дела по существу так же грубейшее нарушение прав всех участников производства.

Согласно ч. 2 ст. 29.11 КоАП РФ «копия постановления по делу об административном правонарушении вручается под расписку физическому лицу, или законному представителю физического лица, или законному представителю юридического лица, в отношении которых оно вынесено, а также потерпевшему по его просьбе либо высылается указанным лицам по почте заказным почтовым отправлением в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления». Не редки случаи когда должностные лица мотивируя отсутствием средств на почтовые отправления не выполняют данные требования.

**3) Нарушения процессуальных норм при оценке доказательств по делу:** принятие доказательств, не обладающих критериями относимости, допустимости, достаточности или достоверности.

Так, мировым судьей судебного участка № 2 Тюменского района Тюменской области Г. вынесено постановление о прекращении производства по делу об административном

правонарушении в отношении О. по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ за отсутствием состава административного правонарушения. Основанием такого решения послужила односторонняя оценка доказательств, а именно в судебном заседании изменили свои показания понятые, которые оказались соседями по дому с лицом, привлекаемым к ответственности, а также протокола медицинского освидетельствования № 226, представленного О. непосредственно в суд. Указанный протокол принят судьей как доказательство без оценки его допустимости и относимости к данному делу, поскольку освидетельствование лицо, в отношении ведется производство по делу прошло самостоятельно через несколько часов после освидетельствования его в порядке ст. 27.12 КоАП РФ<sup>1</sup>.

Согласно Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 г. № 4752 направление водителя транспортного средства на медицинское освидетельствование на состояние опьянения в медицинские организации осуществляется должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства соответствующего вида.

При этом при вынесении решения судья ссылается на принцип презумпции невиновности. А именно, что неустранимые сомнения в виновности лица, привлекаемого к административной ответственности, толкуются в пользу этого лица. Но при этом не указывает в чем неустранимость сомнений. Дополнительные доказательства не истребовались, второй инспектор дорожно-патрульной службы,

<sup>1</sup> Решение Тюменского районного суда г. Тюмени № 12-85/2019 от 16 мая 2019 г. по делу № 12-85/2019.

<sup>2</sup> Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством. Постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 27. Ст. 3280.

участвовавший в выявлении правонарушения не опрошен. После обжалования инспектором дорожно-патрульной службы, данное постановление отменено, а дело возвращено на новое рассмотрение, однако мировой судья, несмотря на указания в решении федерального судьи по делу, вновь прекращает дело по тем же основаниям, при этом судья ограничилась опросом лица, в отношении которого ведется производство О. и инспектором дорожно-патрульной службы, который составил протокол об административном правонарушении в качестве свидетеля, в то же время в отношении второго инспектора дорожно-патрульной службы судья указала что его фамилия не установлена. Возникает вопрос как судья не могла установить должностное лицо, которое выходит на службу согласно утвержденной расстановки сил и средств?

Согласно ст. 24.1. КоАП РФ, одной из задач производства по делам об административных правонарушениях являются всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела. Указанная задача не достигнута, поскольку были исследованы и приняты во внимание доводы только одной стороны — лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении.

Более того, при повторном рассмотрении при принятии решения судья ссылается на единство судебной практики и приводит аналогичную позицию решения Тюменского районного суда от 11.10.2012 г. по жалобе Ф., то есть признает существование в России прецедентного права, что на наш взгляд недопустимо. Единство практики формируется в решениях Верховного суда РФ в соответствующих постановлениях Пленума, обзорах и т. д., но не в конкретных единичных делах. Тем более, утверждать о том, что позиция аналогична, нужно исходить, что оба казусы абсолютно одинаковы.

К следующему типу ошибок следует отнести ошибки при рассмотрении дела.

#### ***Неправильное применение должностных полномочий при рассмотрении дела***

Так, если при рассмотрении дела об административном правонарушении будет установлено, что протокол об административном правонарушении содержит неправильную квалификацию совершенного правонарушения, то лицо, рассматривающее дело вправе переквалифицировать действия (бездействие) лица, привлекаемого к административной ответственности, на другую статью (часть статьи) КоАП РФ, предусматривающую состав правонарушения, имеющий единый родовой объект посягательства, в том числе и в случае, если рассмотрение данного дела отнесено к компетенции должностных лиц или

несудебных органов, при условии, что назначаемое наказание не ухудшит положение лица, в отношении которого ведется производство по делу.

В то же время зачастую при рассмотрении дела уполномоченные лица прекращают производство по делу за отсутствием состава правонарушения по инкриминируемой в протоколе статье особенной части КоАП РФ.

Так, 18 января 2017 г. мировым судьей судебного участка № 8 Калининского судебного района г. Тюмени Т. вынесено постановление о прекращении производства по делу об административном правонарушении в отношении М. по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ за отсутствием состава административного правонарушения<sup>1</sup>.

При этом непосредственно освидетельствование на состояние алкогольного опьянения должностным лицом проведено в установленном порядке и судьей под сомнение не ставилось. Сам отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения не был зафиксирован видеозаписью по техническим причинам. Водитель от подписи отказался, о чем была сделана отметка в протоколе о направлении на такое освидетельствование. Вновь судья дает предпочтение одному доказательству при наличии иного.

На наш взгляд, при таких обстоятельствах, когда состояние алкогольного опьянения установлено действия виновного следует квалифицировать по ст. 12.8 КоАП РФ и соответственно судья вправе был осуществить переквалификацию деяния.

Законодатель при формулировании ответственности по ч. 1 ст. 12.8 и ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ исходя из того, что оба деяния посягают на однородный объект и в том и другом случае нарушаются общие обязанности водителя (раздел 2 ПДД) признает их одинаково общественно вредными, устанавливая тождественные санкции. Таким образом, переквалифицировав действия М. с ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ на ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ мировой судья не ухудшил бы положение привлекаемого к административной ответственности.

Составы административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 12.8 и ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ об административных правонарушениях, имеют единый родовой объект посягательства, санкции данных норм являются тождественными, в результате переквалификации подведомственность рассмотрения дела не изменяется<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Решение Калининского мирового суда г. Тюмени № 8-455/2019 от 30 мая 2019 г. по делу № 7-455/2019.

<sup>2</sup> Постановление Верховного Суда РФ от 15.07.2015 № 49-АД15-4 // СПС КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ARB&n=434067#010751567285075214>.

На третьем этапе принятия и объявления постановления по делу также допускаются как технические, так и процессуальные ошибки субъектами рассмотрения административного дела.

### ***Ошибки при составлении постановления***

К таким ошибкам следует отнести: заполнение бланка постановления чернилами не установленного цвета, внесение в постановление изменений, подчистки; не внесение сведений, установленных ст. 29.10 КоАП РФ (отсутствие имени отчества судьи, должностного лица, наименование и состав коллегиального органа, вынесших постановление, их адреса); сведений о разъяснении прав и обязанностей участникам производства; даты и места рассмотрения; обстоятельств установленных при рассмотрении, квалификации. Такие ошибки были рассмотрены в предыдущей главе и особенностей при рассмотрении дела не имеют.

Типичной ошибкой должностных лиц органов внутренних дел рассматривающих дело об административном правонарушении, в отличие от судей, является формальный подход, который заключается в том, что в постановление вносится только сама фабула события административного правонарушения аналогичная, что вносится в протокол об административном правонарушении. При этом не учитываются, что должностным лицом должны быть приняты меры по установлению всех обстоятельств дела, подлежащих доказыванию в порядке ст. 26.1 КоАП РФ. В частности, не уделяется должного внимания установлению виновности лица, обстоятельствам смягчающим или отягчающим административную ответственность, которые оказывают существенное влияние на назначение наказания. В результате происходит, что при назначении более строгого наказания, предусмотренного санкцией статьи, не обосновывается, чем обусловлена строгость наказания, что влечет за собой обжалование за строгостью наказания.

### ***Несоблюдение требований, предусмотренных ст. 28.6, 2.6.1, 3.1, 4.1 КоАП РФ при осуществлении усеченного производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения с применением специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме***

В производстве по делам об административных правонарушениях есть стадия усеченного производства [5]. Один из видов усеченных производств по делу об административном правонарушении предусмотрен ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, в соответствии с которым при фиксации такого нарушения, работающими

в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи (далее — технические средства, работающие в автоматическом режиме), либо работающими в автоматическом режиме средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление выносится не только без участия виновного лица, но и даже, в исключение принципа презумпции невиновности, не в отношении виновного лица, а в отношении собственника транспортного средства (ст. 2.6.1 КоАП РФ).

Виды административных правонарушений, по которым возможно такое производство зависит от программ специальных технических средств, используемых в регионах и технических возможностей.

В силу п. 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ поводом к возбуждению дела об административном правонарушении является фиксация административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного с использованием транспортного средства, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме.

Постановление по делу об административном правонарушении оформляется в порядке, предусмотренном статьи 29.10 КоАП РФ за изъятиями предусмотренными ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ: 1) субъектом по общему правилу признается собственник транспортного средства; 2) выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении; 3) может быть направлено в форме электронного документа, подписанного усиленной квалифицированной электронной подписью уполномоченного должностного лица, с использованием Единого портала государственных и муниципальных услуг; 4) назначается только один вид наказания, вне зависимости от санкции статьи — административный штраф, исчисленный в наименьшем размере в пределах санкции применяемой статьи или части статьи Особенной части КоАП РФ. Если применяемой нормой установлено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством или административный арест, то административный штраф назначается в максимальном размере, предусмотренном ч. 1 ст. 3.5 КоАП РФ для граждан [6, с. 29–30].

Такой порядок возможен не просто при применении технических средств, а в случае их работы в автоматическом режиме. Если правонарушение в области дорожного движения

было зафиксировано непосредственно сотрудниками ГИБДД с применением технических средств, которые не работали в автоматическом режиме, то в этом случае нормы, установленные ст. 2.6.1, ч. 3.1 ст. 4.1, ч. 3 ст. 28.6 и ч. 6 ст. 29.10 КоАП РФ, не применяются.

В данном случае согласно ч. 1 ст. 28.6 КоАП РФ должностным лицом выносится постановление по делу об административном правонарушении либо на основании ч. 1 ст. 28.2 КоАП РФ составляется протокол об административном правонарушении в отношении водителя транспортного средства. Полученные с использованием названных технических средств материалы фото- и киносъемки, видеозаписи при составлении протокола об административном правонарушении приобщаются к нему в качестве доказательств совершения административного правонарушения.

Очень часто специальные технические средства, предусмотренные ст. 26.8 КоАП РФ, путают с иными техническими средствами, имеющими функции видеозаписи, несмотря на то, что законодатель дает их определение как измерительные приборы, утвержденные в установленном порядке в качестве средств измерения, имеющие соответствующие сертификаты и прошедшие метрологическую поверку (ч. 1 ст. 28.6 КоАП РФ). В частности, например, видеорегистратор или иное подобное техническое устройство, установленное в служебной машине должностного лица.

В Обзоре законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за третий квартал 2008 года, утвержденном Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 5 декабря 2008 г.<sup>1</sup> разъяснено, какие виды технических средств допускается применять для получения доказательств по делу об административном правонарушении в деятельности Госавтоинспекции, а именно технические средства: измерения скорости движения транспортных средств; измерения концентрации этилового спирта в выдыхаемом воздухе; диагностики технического состояния и параметров автотранспортных средств; диагностики состояния автомобильных дорог<sup>2</sup>.

Вышеуказанные технические средства на основании Федерального закона от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений»<sup>3</sup> поверяются органами Федерального

<sup>1</sup> Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

<sup>2</sup> Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда РФ за третий квартал 2008 года, утв. Постановлением Президиума ВС РФ от 05.12.2008 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

<sup>3</sup> Об обеспечении единства измерений. Федеральный закон от 26.06.2008 № 102-ФЗ (ред. от 13.07.2015) // Собр. законодательства РФ, 30.06.2008, № 26, ст. 3021.

агентства по техническому регулированию и метрологии в соответствии с методиками испытаний. Методики поверочных испытаний утверждаются при внесении конкретного типа прибора в Государственный реестр средств измерений, что подтверждается сертификатом об утверждении типа средства измерения. Периодичность проведения поверки данных приборов отражена в описании типа средства измерения, которое рекомендовано к утверждению решением научно-технической комиссии по метрологии и измерительной технике госстандарта России и является неотъемлемой частью сертификата об утверждении типа средства измерения. Необходимые технические характеристики прибора, а также наименование и номер документа на методику поверки определены в описании типа средства измерения. Факт выдачи свидетельства о поверке является подтверждением технических характеристик прибора и пригодности его к применению. В то же время, как справедливо отмечают авторы отсутствуют единые требования и стандарты к применяемым техническим средствам приводит к путанице в понятиях и появлению оборудования и программного обеспечения сомнительного качества и функциональности [7, с. 73].

Также в указанном выше обзоре приведен перечень основных технических средств, используемых в деятельности Госавтоинспекции для обеспечения доказательств по делу об административном правонарушении. Однако даже это не решает проблему определения отнесения технического средства, установленного в служебной машине, к устройствам, работающим в автоматическом режиме.

В тоже время суды не всегда могут определить, относятся ли конкретные технические средства к тем, которые работают в автоматическом режиме. Так, решением Московского городского суда от 12.04.2013 по делу № 7-1982/13, дело возвращено на новое рассмотрение в связи с тем, что при рассмотрении жалобы судьей районного суда надлежащим образом не проверен и не получен должной оценки в решении, документы на техническое средство фиксации «Парк Райт», зафиксировавшее правонарушение, согласно постановлению должностного лица не истребованы, поэтому решение судьи нельзя признать законным и обоснованным<sup>4</sup>.

Таким образом, видеорегистратор (или подобное техническое устройство) не может быть признан специальным техническим средством, работающим в автоматическом режиме,

<sup>4</sup> Решение Московского городского суда от 12.04.2013 по делу № 7-1982/13 <http://sudact.ru/arbitral/doc/5UtNXpUb5PHp/>

имеющим функции фото- и киносъемки, видеозаписи, либо работающим в автоматическом режиме средством фото- и киносъемки, видеозаписи. При фиксации административных правонарушений видеорегиистратором инспектор ДПС должен руководствоваться ч. 1 ст. 28.6 КоАП РФ, а именно выносить постановление по делу об административном правонарушении. Если правонарушитель оспаривает наличие события административного правонарушения и (или) назначенное ему административное наказание, то составляется протокол об административном правонарушении, который приобщается к постановлению. Обязательным условием вынесения такого постановления, кроме этого, является такое составление непосредственно на месте совершения физическим лицом административного правонарушения. Если правонарушение выявлено позднее при просмотре записи видеорегиистратора, то составление протокола обязательно в любом случае.

### **Заключение**

Таким образом, к типичным ошибкам, допускаемым при рассмотрении дела об административном правонарушении следует отнести:

1. Ошибки при составлении постановления (внесение записей чернилами не того цвета, исправления, зачистки, подчистки).

2. Невнесение в постановление сведений, которые требуются в соответствии со ст. 29.10 КоАП РФ.

3. Нарушение компетенции либо территориальной (ведомственной) подсудности.

4. Нарушение прав лица, в отношении которого ведется производство (отсутствие ссылки на разъяснение ст. 51 Конституции РФ и ответственности по ст. 17.9 КоАП РФ; о предоставлении переводчика и др.).

5. Отсутствие квалификации правонарушения (отсутствие части и (или) статьи КоАП РФ, пункта (статьи) нормативного правового акта по которому квалифицируется деяние).

6. Необоснованное возвращение протокола об административном правонарушении на доработку.

7. Нарушения процессуальных норм при оценке доказательств по делу.

8. Неправильное применение полномочий при рассмотрении дела.

9. Несоблюдение требований, предусмотренных ст. 28.6, 2.6.1, 3.1., 4.1 КоАП РФ при осуществлении усеченного производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения с применением специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме.

### **Список литературы**

1. Майоров, В. И. Оценка эффективности административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в области дорожного движения / В. И. Майоров // *Полицейское право*. — 2007. — № 2 (10). — С. 113–116.

2. Иванова, С. И. Проблемы рассмотрения дел об административных правонарушениях мировыми судьями / С. И. Иванова // *Материалы конференции мировых судей Тюменской области с участием судей федеральных судов общей юрисдикции Тюменской области, Уральского Федерального округа, представителей научной общественности, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти Тюменской области на тему «Развитие мировой юстиции в современных условиях: проблемы и перспективы», посвященной 70-летию образования Судебной системы Тюменской области (3 октября 2014г., г. Тюмень)*. — Тюмень, 2014. — С. 45–50.

3. Головкин, В. В. Организация деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения : учебное пособие / В. В. Головкин, В. И. Майоров, В. С. Кураков. — М. : ЦОКР МВД России, 2009.

4. Головкин, В. В. Административная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения : учебное пособие / В. В. Головкин, В. И. Майоров, Е. А. Ортман. — Омск, 2008.

5. Шадрин, Л. В. Особенности усеченного производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения с применением специальных технических средств, работающих в автономном режиме / Л. В. Шадрин // *Управление деятельностью по обеспечению дорожного движения. К 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России им. В. В. Лукьянова : сборник материалов X международной научно-практической конференции. ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова*. — Орел, 2016. — С. 428–432.

6. Майоров, В. И. Стадии расследования административных правонарушений в сфере дорожного движения / В. И. Майоров, Р. Д. Каримов // *Правопорядок: история, теория, практика*. — 2016. — № 3 (10). — С. 28–33.

7. Майоров, В. И. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения / В. И. Майоров, А. Д. Дымберов, П. В. Молчанов // *Юридическая наука и правоохранительная практика*. — 2016. — № 3 (37). — С. 69–77.

## References

1. Mayorov, V. I. Otsenka effektivnosti administrativno-yurisdiktsionnoy deyatel'nosti organov vnutrennikh del v oblasti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Politseyskoe pravo. — 2007. — № 2 (10). — S. 113–116.
2. Ivanova, S. I. Problemy rassmotreniya del ob administrativnykh pravonarusheniyaх mirovymi sud'yami / S. I. Ivanova // Materialy konferentsii mirovykh sudey Tyumenskoy oblasti s uchastiem sudey federalnykh sudov obshchey yurisdiktsii Tyumenskoy oblasti, Uralskogo Federal'nogo okruga, predstaviteley nauchnoy obshchestvennosti, federalnykh organov ispolnitel'noy vlasti i organov ispolnitel'noy vlasti Tyumenskoy oblasti na temu «Razvitie mirovoy yustitsii v sovremennykh usloviyakh: problemy i perspektivy», posvyashchennoy 70-letiyu obrazovaniya Sudebnoy sistemy Tyumenskoy oblasti (3 oktyabrya 2014g., g. Tyumen). — Tyumen, 2014. — S. 45–50.
3. Golovko, V. V. Organizatsiya deyatel'nosti Gosudarstvennoy inspeksii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : uchebnoe posobie / V. V. Golovko, V. I. Mayorov, V. S. Kurakov. — M. : TsOKR MVD Rossii, 2009.
4. Golovko, V. V. Administrativnaya deyatel'nost Gosudarstvennoy inspeksii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : uchebnoe posobie / V. V. Golovko, V. I. Mayorov, Ye. A. Ortman. — Omsk, 2008.
5. Shadrina, L. V. Osobennosti usechennogo proizvodstva po delu ob administrativnom pravonarushenii v oblasti dorozhnogo dvizheniya s primeneniem spetsialnykh tekhnicheskikh sredstv, rabotayushchikh v avtonomnom rezhime / L. V. Shadrina // Upravlenie deyatel'nostyu po obespecheniyu dorozhnogo dvizheniya. K 40-letiyu so dnya obrazovaniya OrYuI MVD Rossii im. V. V. Lukyanova : sbornik materialov 10th mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. FGKOU VO «Orlovskiy yuridicheskiy i institut MVD Rossii im. V. V. Lukyanova. — Orel, 2016. — S. 428–432.
6. Mayorov, V. I. Stadii rassledovaniya administrativnykh pravonarusheniy v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, R. D. Karimov // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2016. — № 3 (10). — S. 28–33.
7. Mayorov, V. I. Pravovye problemy primeneniya spetsialnykh tekhnicheskikh sredstv avtomaticheskoy fotovideofiksatsii narusheniy pravil dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, A. D. Dymberov, P. V. Molchanov // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2016. — № 3 (37). — S. 69–77.

Дата поступления статьи в редакцию: 17.12.19.



---

# АДМИНИСТРАТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

---

УДК 342.92

С. 65—68

## К ВОПРОСУ ПРОФИЛАКТИКИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИМИ

**Барышников М. В.**

Орловский юридический институт МВД России

им. В. В. Лукьянова

E-mail: barymax@yandex.ru

В статье раскрываются отдельные аспекты проведения инспектором по делам несовершеннолетних профилактики административных правонарушений несовершеннолетними. Проанализированы некоторые проблемы применения мер предупреждения совершения несовершеннолетними административных правонарушений, а также причины их совершения.

Ключевые слова: инспектор по делам несовершеннолетних, профилактика, профилактический учет, индивидуальная профилактическая беседа, несовершеннолетние, родители, законные представители, административные правонарушения.

## TO THE QUESTION OF PREVENTION OF ADMINISTRATIVE OFFENSES COMMITTED BY MINORS

**Baryshnikov M. V.**

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry

of the Interior of Russia

E-mail: barymax@yandex.ru

The article reveals certain aspects of the implementation by the inspector of juvenile affairs of the prevention of administrative offenses by minors. Some problems of applying measures to prevent minors from committing administrative offenses, as well as the reasons for their commission, are analyzed.

Keywords: juvenile inspector, prevention, preventive records, individual preventive interviews, minors, parents, legal representatives, administrative offenses.

### **Введение**

Защита прав, свобод, законных интересов несовершеннолетних является приоритетной задачей нашего государства. При этом, к сожалению, серьезное опасение вызывает моральное состояние нашего общества (культ жестокости, силы, формы дискриминации), что активно способствует обострению криминальной ситуации в Российской Федерации, особенно среди подростков.

Причем истоки антиобщественного поведения берут свое начало с формирования

человека как личности, а значит, в подростковом возрасте. В связи с чем, превентивная деятельность в отношении несовершеннолетних, престаупающих закон, должна строиться не на карательных мерах воздействия, а на воспитательных и психологических.

### **Постановка проблемы**

Реализация прав и законных интересов несовершеннолетних находит свое проявление в участии родителей, законных представителей. Хотя они зачастую на практике сами являются

правонарушителями и должным образом не защищают права и законные интересы своих детей, не исполняют должным образом свои родительские обязанности по их воспитанию.

Предупреждение правонарушений со стороны несовершеннолетних предполагает решение весьма сложной и многоаспектной проблемы, где главным является оптимальный выбор из известных современной теории и практике средств превентивного воздействия именно той их совокупности, которая бы действительно способствовала достижению намеченной цели.

Для подразделений по делам несовершеннолетних (далее — ПДН) важным элементом управления профилактикой правонарушений несовершеннолетних является индивидуальная профилактическая работа с правонарушителями, состоящими на профилактическом учете.

### ***Пути решения проблемы***

В настоящее время одной из главных проблем профилактики — совершение административных правонарушений несовершеннолетними, так как данные противоправные действия отличаются динамичностью. Если подросток встал на путь нарушения закона, то он трудно поддается исправлению и перевоспитанию, в дальнейшем при переходе во взрослую жизнь, скорее вступает в стадию совершения преступлений, в образ сегмента взрослой преступности [1, с. 139].

Соответственно, лица, не достигшие совершеннолетия, совершают правонарушения в связи с отсутствием надежной правовой защиты в контексте жестокого обращения в семье и в образовательных учреждениях.

Один из возможных способов решения проблемы, связанной с совершением административных правонарушений несовершеннолетними — проведение индивидуальной профилактической работы инспекторами по делам несовершеннолетних территориальных органов МВД России.

Под индивидуальной профилактической работой понимается деятельность по своевременному выявлению несовершеннолетних и семей, находящихся в социально опасном положении, а также по их социально-педагогической реабилитации и (или) предупреждению совершения ими правонарушений и антиобщественных действий<sup>1</sup>.

Соответственно сотрудники подразделений по делам несовершеннолетних в целях

<sup>1</sup> Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних. Федеральный закон от 24.06.1999 №120-ФЗ // КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 20.11.2019).

предупреждения правонарушений используют различные методы, в том числе проведение беседы с несовершеннолетним или его родителями, а также применение к ним мер административного воздействия — составление протокола об административных правонарушениях, постановка на профилактический учет в ПДН. Причем, если несовершеннолетнему лицу уже исполнилось 16 лет, то протокол составляется непосредственно на правонарушителя (в соответствии со ст. 2.3 КоАП РФ), если нет — то протокол составляется на законного представителя нарушителя). В случае составления протоколов об административном правонарушении в отношении несовершеннолетнего или его родителей, материал проверки собирает инспектор по делам несовершеннолетних передает его в Комиссию по делам несовершеннолетних и защите их прав администрации. Решение по данному административному материалу принимает Комиссия по делам несовершеннолетних и защите их прав (в соответствии со ст. 23.2 КоАП РФ), представители которой могут, также как и инспекторы ПДН, поставить подростка на учет и проводить с ним профилактическую работу совместно с инспекторами по делам несовершеннолетних.

В соответствии с Федеральным Законом от 24 июня 1999 года № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних», для предотвращения совершения административных правонарушений проводится длительная профилактическая работа. Инспекторы ПДН проводят свою работу не только согласно указанного Федерального закона, но и в соответствии с Приказом МВД России от 15 октября 2013 г. № 845 «Об утверждении инструкции по организации деятельности подразделений по делам несовершеннолетних органов внутренних дел Российской Федерации». Вместе с общей и индивидуальной профилактической работой, осуществляемой подразделением по делам несовершеннолетних, существенное значение в деле профилактики правонарушений подростков играет и специальная профилактика, которая зачастую направлена на предупреждение отдельных видов противоправного поведения личности и на защиту ее от негативного влияния окружающей среды. При этом сотрудники ПДН, осуществляющие данные профилактические мероприятия, должны вести их учет, собирая информацию и отражая ее в накопительных делах.

Кроме этого работа по предотвращению административных правонарушений должна проводиться и в учебных заведениях со стороны педагогов. Социально-педагогическая система

играет большую роль в воспитании детей в учебных заведениях, так как именно учителя каждый день находятся во взаимодействии с учениками. Именно из школы может поступить «тревожный сигнал» о противоправном поведении несовершеннолетнего. Такой «сигнал» важен, так как он позволяет вовремя отреагировать и принять меры по профилактике правонарушений инспектором ПДН.

Также к эффективным видам воспитательной работы с несовершеннолетними, состоящими на профилактическом учете, безусловно, можно отнести институт наставничества. Суть ее в том, что за несовершеннолетними, которые состоят на учете в комиссиях по делам несовершеннолетних, закреплены наставники, которые проводят с ними воспитательную работу, изучают жилищно-бытовые условия подростка, оказывают необходимую помощь несовершеннолетним и его семье<sup>1</sup>. Так, например, в Орловской области за 11 месяцев 2019 года были закреплены наставники за 310 несовершеннолетними, состоящими на профилактическом учете, в том числе 58 сотрудников органов внутренних дел, включая руководителей территориальных ОВД<sup>2</sup>.

Защищая права и интересы несовершеннолетних лиц, инспекторы ПДН имеют круг полномочий, позволяющих осуществлять должный контроль за несовершеннолетними, пресекать совершение ими правонарушений, следить за обстановкой в семье несовершеннолетнего, вовремя реагируя на ненормальную обстановку. При этом данную работу со стороны государства обеспечивают не только сотрудники ПДН, но и органы опеки и попечительства, Комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав.

Проблема совершения правонарушений присуща не только несовершеннолетним из неблагополучных семей, но и другим подросткам, не до конца осознающим последствия совершения противоправного деяния. Причем огромное влияние оказывает на подростка обстановка в его семье. Зачастую, виноваты не только сами подростки, но и их родители, которые ненадлежащим образом исполняют свои родительские обязанности, а потому подростки, не чувствуют строгости в воспитании, совершают противоправные деяния. Поэтому и представляется, что наилучшими мерами

борьбы с совершением правонарушений несовершеннолетними является посещение семьи по месту жительства, так как инспектор ПДН совместно с Комиссией по делам несовершеннолетних и защите их прав (далее — КДН и ЗП), посещая семью, психологически и законодательно влияют на родителей несовершеннолетнего, а также выявляют ненадлежащих материально-бытовых условий жизни несовершеннолетнего. Именно отсутствие вышеуказанного контроля, чувство безнаказанности приводят к совершению административных правонарушений несовершеннолетними.

Также одним из эффективных методов предупреждения совершения антиобщественных деяний несовершеннолетними является так называемый «комендантский час», т. е. ограничение времени нахождения без сопровождения родителями или законными представителями в ночное время в общественном месте. Так, например, в Орловской области, согласно ч. 3 ст. 14.1 Федерального закона РФ от 24.07.1998 № 124-ФЗ «Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации» и ч. 2 ст. 10.1 Закона Орловской области от 22.08.2005 г. № 529 «О гарантиях прав ребенка в Орловской области» ограничивается пребывание несовершеннолетних лиц (не достигших восемнадцатилетнего возраста), без присмотра родителей или иных законных представителей (опекунов) в общественном месте с 22 часов до 6 часов по местному времени. За нарушение данной нормы закона предусмотрено административное наказание, а именно наложение административного штрафа на законных представителей в соответствии со ст. 5.35 КоАП РФ — неисполнение родителями или иными законными представителями несовершеннолетних обязанностей по содержанию и воспитанию несовершеннолетних. В период времени с 22 часов до 6 часов ребенок обретает статус безнадзорного и может быть доставлен сотрудниками полиции в отдел. Сотрудник полиции вправе задержать несовершеннолетнего для установления личности на период времени до трех часов, пока он не будет передан законному представителю. Употребление алкоголя или наркотического средства несовершеннолетним ведет к постановке на профилактический учет в ПДН территориального органа МВД России, с ребенком проводятся профилактические беседы, при этом обязательно инспектором ПДН направляется сообщение по месту учебы и жительства. Тем самым, несовершеннолетние находятся под ответственностью законных представителей и защитой государства от преступных посягательств и совершения общественно-опасных деяний.

---

<sup>1</sup> Роль института наставничества в системе профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних // Портал Орловской области. URL: <https://orel-region.ru/> (дата обращения: 04.10.2019).

<sup>2</sup> О состоянии оперативной обстановки в Орловской области за 11 месяцев 2019 года // Управление МВД России по Орловской области. URL: <https://57.xn--b1aew.xn--p1ai/slujba/statistics>.

Также мы полагаем, что эффективным было бы не только проведение бесед с несовершеннолетними, их родителями о недопустимости употребления спиртных напитков, наркотических средств, психотропных веществ, посещение подростка на дому, но и проведение в учебных заведениях дополнительных занятий для лиц, состоящих на профилактическом учете инспектором ПДН. Оптимальным направлением будет и воздействие на несовершеннолетних как потенциальных жертв преступлений [2]. Такие меры будут эффективны в случае ее постоянного применения.

### **Заключение и выводы**

Стоит отметить, что причинами совершения несовершеннолетними правонарушений является совокупность факторов, таких как социальная жизнь общества, мотивация поведения и психологические особенности несовершеннолетних, а также бродяжничество, беспризорность и попрошайничество, что является упущением воспитания со стороны родителей или законных представителей несовершеннолетних. В молодежной среде динамичны негативные процессы, асоциальные явления в подростковом сегменте имеют место быть, что говорит нам о необходимости формирования парадигмы превенции правонарушений среди несовершеннолетних в России.

Подводя итог, можно констатировать, что конечными целями профилактики правонарушений несовершеннолетними являются

уменьшение количества административных правонарушений, совершаемых несовершеннолетними, максимизация эффекта от применяемых к ним мер воздействия, сокращение числа противоречий в разных нормативных актах, урегулирование и защита правового статуса таких граждан.

Кроме того, одной из ключевых причин, порождающих противоправное поведение несовершеннолетних, является их беспризорность, бродяжничество и как следствие попрошайничество. Несмотря на принимаемые меры по профилактике данных асоциальных явлений в подростковом сегменте, состояние и динамика административных и иных правонарушений несовершеннолетних дают основание сделать вывод о ранее невиданных негативных процессах, протекающих в молодежной среде, и необходимости формирования новой парадигмы превенции правонарушений несовершеннолетних в Российской Федерации [3, с. 50].

И очевидным является факт, что не все причины и условия совершения правонарушений возможно устранить, в отношении некоторых причин и условий можно говорить лишь о минимизации, но не полного устранения. В связи с чем профилактику правонарушений все же следует понимать как «систему социальных, экономических, правовых, педагогических и иных мер, направленных на выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений» [4, с. 144].

### **Список литературы**

1. Буторина, Л. С. Совершенствование деятельности по предупреждению безнадзорности и административных правонарушений / Л. С. Буторина // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права : материалы ежегодной Всероссийской научно-практической конференции ; в 3-х частях. — СПб. : Санкт-Петербургский университет МВД России, 2015. — С. 139–141.
2. Баранчикова, М. В. Влияние ситуации на виктимизацию несовершеннолетних жертв дорожно-транспортной неосторожности / М. В. Баранчикова // Виктимология. — 2018. № 2 (16). — С. 45–50.
3. Беженцев, А. А. Проблемы предупреждения беспризорности, бродяжничества, попрошайничества несовершеннолетних и пути их решения органами превенции правонарушений несовершеннолетних (исторический аспект, зарубежный опыт и современные реалии) / А. А. Беженцев // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. — 2010. — № 3(47). — С. 49–56.
4. Майоров, В. И. Меры административной профилактики и предупреждения в деятельности полиции / В. И. Майоров, А. В. Коркин // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. — 2016. — № 4 (14). — С. 141–147.

### **References**

1. Butorina, L. S. Sovershenstvovanie deyatel'nosti po preduprezhdeniyu beznadzornosti i administrativnykh pravonarusheniy / L. S. Butorina // Aktualnye problemy administrativnogo i administrativno-protsessual'nogo prava : materialy ezhegodnoy Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii ; v 3-kh chastyakh. — SPb. : Sankt-Peterburgskiy universitet MVD Rossii, 2015. — S. 139–141.
2. Baranchikova, M. V. Vliyaniye situatsii na viktimizatsiyu nesovershennoletnikh zhertv dorozhno-transportnoy neostorozhnosti / M. V. Baranchikova // Viktimologiya. — 2018. № 2 (16). — S. 45–50.
3. Bezhentsev, A. A. Problemy preduprezhdeniya besprizornosti, brodyazhnichestva, poproshaynichestva nesovershennoletnikh i puti ikh resheniya organami preventsii pravonarusheniy nesovershennoletnikh

(istoricheskiy aspekt, zarubezhnyy opyt i sovremennyye realii) / A. A. Bezhtentsev // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii. — 2010. — № 3(47). — S.49–56.

4. Mayorov, V. I. Mery administrativnoy profilaktiki i predupre-zhdeniya v deyatelnosti politsii / V. I. Mayorov, A. V. Korokin // Ras-sledovanie prestupleniy: problemy i puti ikh resheniya. — 2016. — № 4 (14). — S. 141–147.

Дата поступления статьи в редакцию: 13.12.2019.

---

УДК 342.95

С. 69—75

# АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ЗАЩИТЕ БЕЗОПАСНОСТИ ЛИЧНОСТИ, ГОСУДАРСТВА И ОБЩЕСТВА ОТ ЭКСТРЕМИСТСКИХ УГРОЗ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**Капустина Е. Г.**

Орловский юридический институт МВД России

им. В. В. Лукьянова

E-mail: elenka.kapustina@rambler.ru

Сегодня гражданское общество активно развивается, растут его доходы, и возникает потребность в комфортной организации и проведении отдыха, в том числе систематического передвижения к месту пребывания или жительства, обусловленного потребностью зарабатывать, познавать новое, разрешать рабочие и служебные вопросы, посещать мероприятия, а также проводить свой досуг согласно собственным интересам и потребностям. Перемещение осуществляется различными видами транспорта, доступными для каждого человека, а значит государство, в лице компетентных органов обязано обеспечить безопасность личности и общества. Транспорт все чаще становится объектом посягательства преступных деяний экстремистской направленности. Избежать рисков невозможно, но основная задача органов исполнительной власти и соответствующих служб безопасности — свести их к минимуму. Приоритетное направление государственной политики — определить потенциальные угрозы и принять необходимые действия по их ликвидации или минимизации. В статье рассматриваются вопросы обеспечения безопасности на объектах транспорта, особое внимание уделяется автором авиационной безопасности. В том числе, отдельные события экстремистского характера в ряде стран свидетельствуют о серьезных проблемах в данной сфере. В этой связи следует уделять первостепенное значение формированию действенной системы безопасности, построенной на активных формах взаимодействия органов исполнительной власти, в том числе органов внутренних дел, организаций, ведомств и служб безопасности. Как считает автор, следует усилить контроль со стороны Министерства транспорта и правоохранительных органов за деятельностью хозяйствующих субъектов независимо от формы собственности. Результаты проведенного исследования позволили сделать вывод, что основной причиной неэффективной работы по обеспечению транспортной безопасности является отсутствие единой координации деятельности федеральных органов исполнительной власти в области безопасности, а также отсутствие законодательного закрепления задач и функций всех ведомств и министерств, осуществляющих безопасность на объектах транспорта.

Ключевые слова: обеспечение безопасности, объекты транспорта, экстремизм, меры административного воздействия.

# ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF ACTIVITY ON PROTECTION OF SAFETY OF THE PERSON, THE STATE AND SOCIETY FROM EXTREMIST THREATS ON OBJECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

**Kapustina E. G.**

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry  
of the Interior of Russia

E-mail: elenka.kapustina@rambler.ru

Today, civil society is actively developing, its income is growing, and there is a need for comfortable organization and recreation, including systematic movement to the place of stay or residence, due to the need to earn, learn new things, resolve work and service issues, attend events, and spend their leisure time according to their own interests and needs. The movement is carried out by various modes of transport available to everyone, which means that the state, represented by the competent authorities, is obliged to ensure the safety of the individual and society. Transport is increasingly becoming an object of encroachment of criminal acts of extremist orientation. It is impossible to avoid risks, but the main task of the Executive authorities and the relevant security services is to minimize them. The priority direction of the state policy is to identify potential threats and take the necessary actions to eliminate or minimize them. The article deals with the issues of security at transport facilities, special attention is paid to aviation security. In particular, some events of an extremist nature in a number of countries indicate serious problems in this area. In this regard, priority should be given to the formation of an effective security system based on active forms of interaction between Executive authorities, including internal Affairs bodies, organizations, agencies and security services. According to the author, it is necessary to strengthen the control of the Ministry of transport and law enforcement agencies over the activities of economic entities regardless of ownership. The results of the study led to the conclusion that the main reason for inefficient work on transport security is the lack of unified coordination of the activities of Federal Executive authorities in the field of security, as well as the lack of legislative consolidation of the tasks and functions of all departments and ministries engaged in security at transport facilities.

Keyword: Security, transport facilities, extremism, administrative measures.

## ***Введение***

Современное общество развивается по пути наращивания темпов экономического роста, что связано непосредственно с необходимостью увеличения потока грузоперевозок, как железнодорожным, воздушным, так и водным транспортом. Сегодня активное развитие получают туристические круизные морские походы, добыча полезных ископаемых на морском шельфе и в прибрежных водах. Нередко речные суда становятся единственным средством доставки грузов, например, в районах Крайнего Севера и Сибири.

Необходимо отметить, что океан уже давно стал сферой одновременного пребывания тысяч людей по всему миру. Разумеется, мореплавание сопряжено с определенными рисками, которым подвергаются как само судно, груз и судовые команды, так и пассажиры. Исходя из этого, правовое обеспечение транспортной

безопасности, включающей в себя противодействие экстремистским явлениям, способным повлечь за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб, либо создавшим угрозу наступления таких последствий, является крайне актуальной задачей. Сегодня важно выстроить действенную систему противодействия экстремизму, целенаправленную работу комплексного характера на объектах водного транспорта.

Угрозы существуют как для экипажа судна, так и для пассажиров. В самом начале развития морской навигации основной опасностью представлялись природные явления, такие как штормы, айсберги, туманы, отсутствие надежных средств морской навигации. Дальнейшее развитие судостроения смогло свести к минимуму перечисленные выше риски, но взамен появились новые, связанные, прежде всего, с опасностями техногенного характера,

использованием мощнейших энергоустановок на кораблях на основе пожароопасных и взрывоопасных веществ [3, с. 12].

Сделать мореплавание исключительно безопасным в настоящее время не представляется возможным, и, скорее всего, в ближайшем будущем не будут разработаны подобные технологии. Швартовка к причалу, рейд между судами, следование за впереди идущим судном, сильные порывы ветра — все это риски, от которых не существует надежной защиты<sup>1</sup>.

Избежать рисков невозможно, но основная задача органов внутренних дел, органов исполнительной власти и соответствующих служб безопасности — свести их к минимуму. Определить потенциальные угрозы и принять необходимые действия по их ликвидации или минимизации — задача вполне выполнимая.

### *Описание исследования*

На заседании Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей 15 августа 2016 г. В. В. Путин отметил, что «...Все мы помним крушение теплохода «Булгария» и эту ужасную трагедию и знаем о её причинах. За прошедшее время многое сделано, чтобы такие страшные события не повторялись, но вопросы безопасности судоходства, конечно, нужно постоянно держать в зоне внимания. Особо подчеркну необходимость применения современных навигационных технологий, что позволит не только повысить эффективность использования водных путей, но и предупреждать возможные происшествия, контролировать в режиме реального времени ситуацию на судовом ходу. Вопросы безопасности всегда, хочу это подчеркнуть — всегда должны стоять на первом месте. Здесь ничего нельзя упускать»<sup>2</sup>.

Одной из глобальных международных угроз безопасности на транспорте является экстремизм и терроризм. И огромная роль здесь должна отводиться действенной системе безопасности, построенной на активных действиях органов исполнительной власти, в том числе органов внутренних дел. Как отмечает В. И. Майоров: «Полиция является государственным органом, осуществляющим обеспечение правопорядка в обществе. В статье 1 Федерального закона «О полиции» на это прямо указано» [6, с. 97]. Полицейские обязаны: участвовать в обеспечении авиационной безопасности; охранять аэропорты и объекты

их инфраструктуры; выносить заключения о возможности допуска кандидатов к работе в службе авиационной безопасности в случаях, если эта работа связана с объектами, представляющими повышенную опасность для жизни и здоровья граждан, а также для окружающей среды [8, с. 31].

В Сеуле прошел международный полицейский саммит, посвященный теме «Глобальное партнерство полиции в современных условиях», где министр внутренних дел обратил внимание на общемировые процессы, связанные с стремительным техническим прогрессом и значимыми открытиями в области цифрового развития, которые затрагивают практически все сферы жизни общества [5, с. 3].

В свою очередь предупреждение проявлений экстремизма органами внутренних дел на железнодорожном, водном и воздушном транспорте связано с исполнением целого комплекса законов, обеспечивающих основные направления в деятельности министерств и ведомств Российской Федерации, осуществляющих борьбу с экстремизмом. Речь идет, в частности, об исполнении требований федерального закона РФ «О государственной границе РФ»; таможенном, транспортном и ином контроле на границе, в пунктах пропуска; взаимодействии органов контроля, их содействии пограничной службе, совместных усилиях сопредельных государств. Весьма важное правовое регулирование, в этой связи имеет Концепция приграничного сотрудничества<sup>3</sup>, в которой содействие борьбе с терроризмом на автомобильных и железных дорогах, морских и речных портах, инженерно-транспортной инфраструктуре названо одним из основных направлений сотрудничества.

Необходимы совместные усилия заинтересованных ведомств в обеспечении исполнения законодательства о защите прав государства, как собственника, восстановлении необходимого государственного управления на стратегически важных транспортных объектах. Их важность обусловлена тем, что после приватизации, сопровождающейся многочисленными нарушениями законодательства, контроль государства за многими стратегически важными транспортными объектами в значительной степени утерян. В этих условиях осуществление антиэкстремистских мероприятий затруднено [4, с. 39].

Борьба с экстремизмом невозможна без выявления и обезвреживания деятельности

---

<sup>1</sup> Методологические положения по статистике транспорта // Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 01.11.2019).

<sup>2</sup> Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52713> (дата обращения: 01.11.2019).

<sup>3</sup> Об утверждении Концепции приграничного сотрудничества в Российской Федерации. Распоряжение Правительства РФ от 09.02.2001 г. № 196-р // Собрание законодательства Российской Федерации. 19.02.2001. № 8.

террористических и экстремистских организаций. Предупреждение этой деятельности, задержание преступников, как правило, требует слаженной работы органов безопасности, транспорта, полиции, прокуратуры, таможенных органов и Росгвардии. Одно из направлений этого взаимодействия — предупреждение незаконного оборота военной техники, оружия, боеприпасов, в т. ч. контрабанды, обеспечение безопасности литерных, специальных и массовых перевозок воинских грузов, экспортируемых по линии военно-технического сотрудничества.

Обеспечение безопасности на транспорте — приоритетное направление предупреждения экстремизма. Оно связано с организацией 100 % досмотра грузов, пассажиров, багажа; обучением персонала мерам безопасности; сертификацией на транспорте, в частности сертификацией аэропортов на предмет соответствия нормам международной безопасности; принятием мер безопасности работы российских судов за рубежом с целью предотвращения акций по их захвату и прочее [9, с. 91].

Вместе с тем, необходимо остановить непрерывные реорганизации в системе транспортных и правоохранительных органов, оценить, что же дала эта оптимизация, есть ли положительные сдвиги.

Следует усилить контроль со стороны Министерства транспорта и правоохранительных органов за деятельностью хозяйствующих субъектов независимо от формы собственности. В основе деятельности многих руководителей транспортных организаций превалируют принципы, направленные на всемерное снижение транспортных издержек, расхода ресурсов, на разработку различных мер по структурной перестройке и введению новых механизмов для решения вопросов повышения безопасности. Неумолима роль Федерального агентства морского и речного транспорта. Государственный портовый контроль является эффективным инструментом, обеспечивающим выполнение судами национальных и международных требований, норм и стандартов в области безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море и предотвращения загрязнения окружающей среды, а также является инструментом выявления судов, не отвечающих предъявляемым требованиям, так называемых «субстандартных» судов, компаний, флагов и классификационных обществ. В соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации<sup>1</sup> государственный

<sup>1</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 26.11.2019) // Собрание законодательства РФ, 1999. № 1. Ст. 2207.

портовый контроль осуществляются капитаном морского порта в целях проверки наличия судовых документов, соответствия основных характеристик судов судовым документам и выполнения требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды.

Так, в Ярославской области во исполнение Федерального закона «О борьбе с терроризмом»<sup>2</sup> областной межведомственной антитеррористической комиссией в контакте с правоохранительными органами проводятся необходимые мероприятия по координации антитеррористической деятельности органов государственной власти и управления, органов местного самоуправления, предприятий, учреждений и организаций, а также по контролю за осуществлением предложенных комиссией антитеррористических мер. Для повышения уровня реагирования и отработки взаимодействия всех служб и подразделений органов внутренних дел проводятся командно-штабные учения по предотвращению захвата особо важных объектов в г. Ярославле<sup>3</sup>.

Необходимо выделить специфику антиэкстремистской деятельности в службах безопасности железных дорог, на предприятиях и организациях федерального железнодорожного транспорта.

Для поддержания общественного порядка на объектах железнодорожного транспорта созданы и действуют добровольные народные дружины. В целях предупреждения возможных проявлений терроризма на железных дорогах ежемесячно проверяется содержание ведомственных помещений, в том числе сданных в аренду. По всем фактам выявленных нарушений правил содержания ведомственных помещений принимаются соответствующие меры административно-правового воздействия, а по арендованным помещениям вплоть до расторжения договора на аренду. По результатам проверок разрабатываются мероприятия и даются конкретные рекомендации по устранению отмеченных недостатков [7, с. 42].

Мы полагаем, что ОВД должны совместно с предприятиями и организациями федерального железнодорожного, водного и воздушного транспорта проводить координационную работу по защите объектов транспортной инфраструктуры. В данную деятельность должны включаться следующие вопросы:

<sup>2</sup> О борьбе с терроризмом. Федеральный закон от 25.07.1998 г. № 130-ФЗ (ред. 18 апреля 2018) // Собрание законодательства Российской Федерации, 2006 г. № 11. Ст. 1146.

<sup>3</sup> Деятельность Антитеррористической комиссии Ярославской области // Портал органов Государственной власти Ярославской области. URL: <https://www.yarregion.ru/> (дата обращения: 01.11.2019).



— организация и разработка мер противодействия экстремизму на объектах железной дороги, путей сообщения, аэропортов, аэровокзалов, вокзалов, залов ожидания, причалов, пристаней и контроль за их реализацией;

— обеспечение готовности органов управления, персонала объектов линейного транспорта к действиям при возникновении чрезвычайной ситуации вследствие угрозы или совершения террористического акта;

— проведение профилактической работы по вопросам противодействия экстремизму и иным незаконным вмешательствам в деятельность данных объектов;

— взаимодействие с территориальными органами ФСБ, МВД, МЧС и органами местного самоуправления субъектов Российской Федерации по вопросам противодействия экстремизму на объектах транспорта;

— выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению террористических актов, вовлечения в объединение экстремистской направленности граждан, распространение печатных, фото, видеоматериалов, призывающих к национальной розни.

Однако надо признать, что четкого взаимодействия между линейными органами внутренних дел и предприятиями, организациями железнодорожного, водного и воздушного транспорта пока не налажено. Недостаточно активно проводятся оперативно-розыскные мероприятия по выявлению анонимщиков, розыску лиц, совершивших действия, связанные с безопасностью движения транспорта, разоборудованием и хищением устройств железнодорожного, водного, воздушного транспорта, в том числе умышленным повреждением устройств связи и средств централизации и блокировки. В этом вопросе органам внутренних дел на транспорте необходимо принимать оперативные меры по выявлению правонарушителей и розыску хищенного [1].

К сожалению, из средств массовой информации часто поступают сообщения о случившемся акте экстремизма. В настоящее время такие акты все чаще происходят в местах массового пребывания людей, к которым относятся и транспортная система. Это происходит не случайно, так как в жизни современного общества транспорт играет важную роль [2].

Транспортная система Российской Федерации огромна по своим объемам, включая в себя более 87 тыс. километров магистральных железных дорог, более 531 тыс. километров автомагистралей, более 84 тыс. километров внутренних водных путей, более 800 тыс. километров

авиалиний, 215 тыс. километров нефтепроводных магистралей и т. д.<sup>1</sup>

В данной сфере экстремизм, по большей части выражается в террористических актах на поездах и железнодорожных вокзалах, на станциях метрополитенов, скоростных трамваев и в вагонах; на морских и речных судах и в портах; в самолетах и аэропортах, а также на магистральных трубопроводах.

Для решения проблемы борьбы с экстремизмом перед правоохранительными органами ставятся такие задачи, как модернизация и усовершенствования антитеррористической защищенности на транспорте, также не менее важной задачей является проведение предупредительных мер. Основным субъектом выполнения поставленных целей являются органы внутренних дел на транспорте, а также организации, обеспечивающие транспортную безопасность.

Нельзя не согласиться с мнением С. Селезнева и О. Чаптыкова, которые утверждают, что анализ действующего законодательства позволяет полагать, что основной причиной неэффективной работы по обеспечению транспортной безопасности является отсутствие единой координации деятельности федеральных органов исполнительной власти в области безопасности и комплексного подхода к решению проблемы безопасности на транспорте [8, с. 31].

### **Заключение**

На сегодняшний день борьба с терроризмом является одной из основных и важнейших задач, по защите граждан, общества и государства. Простыми и в то же время эффективными профилактическими мерами по противодействию транспортного терроризма является:

1. Непрерывная работа «горячей линии».

2. Распространение памяток работникам транспорта и пассажирам транспортных средств, проведение информационно-разъяснительной, пропагандистской работы в целях раскрытия и расследования преступлений, систематическое вещание по системам громкоговорящей связи о порядке действий при обнаружении подозрительных предметов, мерах безопасности. В каждом салоне (вагоне) общественного транспорта в доступных местах должна быть размещена информация о порядке действий в случае угрозы совершения экстремистских актов.

3. Совершенствование антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры, т. е. комплексное использование

<sup>1</sup> Методологические положения по статистике транспорта // Федеральная служба государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 01.11.2019).

сил физической защиты, инженерно-технических средств и режимных мер, направленных на обеспечение безопасной работы объектов транспортной системы.

4. Устранение причин и условий, способствующих реализации угроз транспортной безопасности, усиление контроля за соблюдением административных и режимных мероприятий, способствующих противодействию терроризму и экстремизму.

5. Организация постоянных обследований объектов жизнеобеспечения транспортных узлов, ежедневный осмотр транспортных средств при выходе на маршрут, на конечных остановках, пристанях, причалах, в местах отстоя железнодорожного транспорта, взлетных площадок с целью обнаружения подозрительных предметов и лиц.

6. Проведение совместных совещаний с работниками администраций транспортных компаний, а также проведение инструктажей.

### **Выводы**

Таким образом, для административно-правового регулирования деятельности органов исполнительной власти по защите личности, общества и государства от противоправных угроз на транспорте необходимо:

— совершенствование национального законодательства, применение которого связано с предупреждением экстремизма. На наш взгляд, нужно усилить законодательную базу, обеспечивающую безопасность на

транспорте: принять федеральный закон о безопасности на авиационном транспорте и иных видах транспорта (сделав акцент на специфике отдельного вида) и ряд других законодательных актов, а также произвести кодификацию НПА в области организации воздушного движения;

— разработка федеральной программы борьбы с экстремизмом на объектах транспорта, в основе которой координация деятельности всех заинтересованных сторон, включая органы исполнительной власти и органы местного самоуправления, средства массовой информации;

— усиление контроля, прежде всего со стороны транспортного министерства и ведомств, для чего необходима разработка концепции обеспечения необходимого и достаточного контроля в условиях рыночно-экономических отношений на транспорте;

— постоянное обновление банка данных об экстремистских организациях, их лидерах, источниках финансирования;

— четко определить задачи и функции всех ведомств и министерств, осуществляющих безопасность на объектах транспорта;

— законодательно закрепить права и обязанности собственников объектов транспортной инфраструктуры;

— научно-методическое обеспечение сотрудничества, установление сфер и методов взаимодействия в борьбе с экстремизмом и терроризмом на транспорте.

### **Список литературы**

1. Андриевский, А. А. Современные проблемы экстремизма / А. А. Андриевский // Правозащитник. — 2014. — № 3.
2. Бриллиантов, А. В. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: постатейный / А. В. Бриллиантов, Г. Д. Долженкова, Я. Е. Иванова и др.; под ред. А. В. Бриллиантова. — М. : Проспект, 2016.
3. Грибунов, О. П. К вопросу о противодействии экстремизму на объектах транспорта / О. П. Грибунов // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. — 2013. — № 11.
4. Карягина, О. В. Роль мотива в совершении преступлений экстремистской направленности / О. В. Карягина, Н. И. Авакова // Вестник Таганрогского института управления и экономики. — 2016. — № 4.
5. Кулич, И. Основы борьбы с преступностью / И. Кулич // Полиция. — № 11. — 2019. — С. 3–6.
6. Майоров, В. И. Роль полиции в обеспечении правопорядка / В. И. Майоров // Правопорядок: история, теория, практика. — 2015. — № 1 (4). — С. 95–98.
7. Марков, В. П. Конструктивные аспекты совершенствования механизма обеспечения безопасности на объектах водного транспорта / В. П. Марков // Вопросы российского и международного права. — 2018. — Т. 8, № 10А. — С. 70.
8. Селезнев, С. Комплексный анализ правового регулирования транспортной безопасности на объектах воздушного транспорта / С. Селезнев, О. Чаптыков // Профессионал. — № 5. — 2019. — С. 30–32.
9. Трофимова, Д. А. Транспортная безопасность в системе национальной безопасности / Д. А. Трофимова // Труды Академии управления МВД России. — 2016. — № 3 (39).

### **References**

1. Andrievskiy, A. A. Sovremennye problemy ekstremizma / A. A. Andrievskiy // Pravozashchitnik. — 2014. — № 3.

2. Brilliantov, A. V. Kommentariy k Ugolovnomu kodeksu Rossiyskoy Federatsii: postateynnyy / A. V. Brilliantov, G. D. Dolzhenkova, Ya. Ye. Ivanova i dr.; pod red. A. V. Brilliantova. — М. : Prospekt, 2016.
3. Gribunov, O. P. K voprosu o protivodeystvii ekstremizmu na obektakh transporta / O. P. Gribunov // Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta MVD Rossii. — 2013. — № 11.
4. Karyagina, O. V. Rol motiva v sovershenii prestupleniy ekstremistskoy napravlenosti / O. V. Karyagina, N. I. Avakova // Vestnik Taganrogskego instituta upravleniya i ekonomiki. — 2016. — № 4.
5. Kulich, I. Osnovy borby s prestupnostyu / I. Kulich // Politsiya. — № 11. — 2019. — S. 3–6.
6. Mayorov, V. I. Rol politsii v obespechenii pravoporyadka / V. I. Mayorov // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2015. — № 1 (4). — S. 95–98.
7. Markov, V. P. Konstruktivnye aspekty sovershenstvovaniya mekhanizma obespecheniya bezopasnosti na obektakh vodnogo transporta / V. P. Markov // Voprosy rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava. — 2018. — Т. 8, № 10А. — S. 70.
8. Seleznev, S. Kompleksnyy analiz pravovogo regulirovaniya transportnoy bezopasnosti na obektakh vozdušnogo transporta / S. Seleznev, O. Chaptikov // Professional. — №5. — 2019. — S. 30–32.
9. Trofimova, D. A. Transportnaya bezopasnost v sisteme natsionalnoy bezopasnosti / D. A. Trofimova // Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii. — 2016. — № 3 (39).

Дата поступления статьи в редакцию: 03.12.2019.

---

## К АСПЕКТУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

**Квасов В. Б.**

Тюменский институт повышения квалификации  
сотрудников МВД России  
E-mail: VladKwasov@yandex.ru

В статье рассматриваются организационные и межведомственные меры, применяемые для обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном и воздушном транспорте. Включающие в себя механизм выработки, принятия и реализации нормативно-правового регулирования, управленческих решений, обеспечительных мер. Дается применяемый перечень технических средств обеспечения транспортной безопасности. Тем не менее, указаны недостатки в реализации, как принимаемых мер, так и в актах нормативно-правового регулирования.

Ключевые слова: объекты транспорта, транспортная безопасность, правовое регулирование, охранная деятельность, безопасность.

## TO THE ASPECT OF PROVIDING TRANSPORT SECURITY

**Kvasov V. B.**

Tyumen Advanced Training Institute of the MIA of Russia  
E-mail: VladKwasov@yandex.ru

The article deals with organizational and interdepartmental measures used to ensure transport security in rail and air transport. Including the mechanism of development, adoption and implementation of legal regulation, management decisions, interim measures. The applied list of technical means of ensuring transport safety is given. Nevertheless, there are shortcomings in the implementation of both the measures taken and in the acts of regulatory regulation.

Keywords: transport objects, transport security, legal regulation, security activity, security.

### **Введение**

Транспортный комплекс является одним из основных потенциальных объектов подверженных совершению правонарушений. Объекты транспорта не редко становятся средством достижения преступных целей лиц и организаций, вынашивающих противоправные цели, пытающихся путем совершения антисоциальных акций добиться удовлетворения имущественных, политических, религиозных и иных целей, подвергая при этом опасности сотни человеческих жизней. В частности преступления террористического характера, как правило, отличаются тщательной подготовкой, изощренностью и как показывают события последних лет – обращение к новым техническим средствам их совершения [1, с. 34]. В связи с этим, правоохранительными органами России на постоянной основе реализуется комплекс мероприятий, направленный на обеспечение безопасности населения и объектов

транспортной инфраструктуры и жизнеобеспечения, мест массового пребывания людей от террористических и иных противоправных посягательств.

### **Описание исследования**

Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16 «О транспортной безопасности» (далее — Закон «О транспортной безопасности») дает определение: «Обеспечение транспортной безопасности — реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства»<sup>1</sup>. Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденная распоряжением Правительства

<sup>1</sup> О транспортной безопасности. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16 // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

Российской Федерации от 30.07.2011 № 1285-р под обеспечением безопасности населения на транспорте понимает реализацию системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также угрозам природного и техногенного характера»<sup>1</sup>. Данные меры, как отмечает В. И. Майоров, «осуществляются уполномоченными субъектами транспортной безопасности» [2, с. 36].

В целях исполнения указанных нормативно-правовых актов подразделениями полиции МВД России на транспорте совместно с территориальными органами ФСБ России и МВД России по субъектам, Управлениями железных дорог ОАО «РЖД», в том числе и Региональными центрами безопасности ОАО «РЖД» на подконтрольных объектах, органами Прокуратуры, УФСВНГ России по субъектам, Таможенными органами, службами авиационной безопасности аэропортов, авиапредприятиями, организациями обеспечивающими безопасность на автомобильных вокзалах и станциях принимаются меры к повышению защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Руководители правоохранительных органов принимают участие в работе Советов безопасности и антитеррористических комиссиях муниципальных органов местного самоуправления, субъектов Российской Федерации, Оперативных штабах Национального антитеррористического комитета в субъектах Российской Федерации, координационных совещаниях в надзорных органах, в том числе транспортных, расположенных на территории оперативного обслуживания.

Совместно с предприятиями транспортного комплекса разработаны и в полной мере реализуются регламенты и инструкции по профилактике противоправных действий, в том числе при обеспечении пропускного режима, по взаимодействию при обеспечении безопасности и порядка действий в чрезвычайных ситуациях на железнодорожном, воздушном и наземном транспорте.

На постоянной основе проводятся тренировки и комиссионные проверки антитеррористической защищенности объектов транспортного комплекса и мест массового пребывания граждан с задействованием всех вышеперечисленных правоохранительных органов, в том числе проводимые негласно.

<sup>1</sup> Обеспечение безопасности населения на транспорте. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30.07.2011 № 1285-р // Российская газета. 2010. 11 ноября.

По результатам проверок и тренировок в адрес руководства транспортных предприятий направляются информационные письма с предложениями принять меры к устранению выявленных недостатков, устанавливаются сроки устранения и обеспечивается контроль за надлежащей организацией и обеспечением транспортной безопасности.

Кроме того, указанные объекты, в основном включенных в перечень «критически важных» объектов Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 марта 2006 года № 411-РС<sup>2</sup>. Данный факт несомненно повышает как значимость объектов так и расширяет правовое поле обеспечения безопасности данных объектов, учитывая, кроме того их количество.

Вместе с тем Распоряжение Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 891-р «Об утверждении перечня наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта»<sup>3</sup> конкретизирует эти объекты охраны и относит к ним объекты управления, связи, базы, склады, парки, строения, сооружения и помещения. Оставляя без внимания залы ожидания, посадочные платформы и территории прибытия граждан

Под охраной подразделений ФГП ВО ЖДТ (структура ОАО РЖД) России находится свыше 2300 объектов железнодорожной инфраструктуры, в том числе более 1500 «наиболее важных», вместе с тем под требования закона «О транспортной безопасности» подпадает порядка 23 тысяч объектов транспортной инфраструктуры ОАО «РЖД», остальные охраняются частными предприятиями.

### **Заключение**

На объектах где осуществляется охрана ФГП ВО ЖДТ России основными недостатками при проведении комиссионных проверок являются:

— входные группы железнодорожных вокзалов не оснащены металлодетекторами, интроскопами и газоанализаторами для идентификации и распознавания запрещенных или ограниченных в гражданском обороте

<sup>2</sup> О внесении в перечень критически важных объектов Российской Федерации. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.03.2006 № 411-РС. Текст документа официально опубликован не был.

<sup>3</sup> Об утверждении перечня наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта. Распоряжение Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 891-р (ред. от 5 мая 2017 г.). Текст документа официально опубликован не был.

предметов и веществ, а также предусмотреть возможность создания специализированного подразделения безопасности вокзальных комплексов;

— имеются недостатки, связанные с организацией и осуществлением пропускного и внутриобъектового режимов, ведением служебной документации, а также отсутствием технических средств охраны и видеонаблюдения с программным обеспечением идентификации личности;

— железнодорожные объекты, которые оснащены камерами видеонаблюдения, не интегрированы в систему «Безопасный город», территориальных органов внутренних дел;

— на железнодорожных станциях и остановочных платформах где отсутствует система связи «гражданин-полиция».

Однако следует отметить и положительные моменты: поезда пригородного сообщения в большинстве случаев оборудованы системой «пассажир-полиция», с помощью которой пассажиры могут оперативно связаться с машинистом для вызова наряда полиции.

Кроме того, результаты проверок указывают на необходимость организации деятельности полицейских подразделений с ориентацией на общественность. Ориентация на общественность – это не только активные действия полицейских, но и участие граждан в охране общественного порядка и общественной безопасности [3, с. 2; 4, с. 27].

Вместе с тем ФГУП «УВО Минтранса России» организованы упредительные и профилактические мероприятия в аэропортах, где установлены стационарные рамки металлодетекторов, досмотровое оборудование для обнаружения взрывчатых веществ, в том числе рентгено-телевизионные интроскопы и газоанализаторы, системы радиационного обнаружения, ручные металлоискатели.

Эффективной мерой обеспечения транспортной безопасности является проверка пассажиров, приобретающих билеты по паспортам, с помощью программно-технических комплексов поточной проверки документов для выявления лиц, представляющих интерес для органов внутренних дел.

### Список литературы

1. Пестов, Н. Н. Угрозы безопасности объектов железнодорожного, воздушного и водного транспорта. Основные направления деятельности по обеспечению транспортной безопасности органов внутренних дел на транспорте МВД России / Н. Н. Пестов, А. А. Соловьев // Труды Академии управления МВД России. — 2015. — № 2 (34). — С. 34–38.

2. Майоров, В. И. Правовое регулирование деятельности подразделений транспортной безопасности / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2019. — № 1. — С. 35–40.

3. Майоров, В. И. Деятельность полиции с ориентацией на общественность / В. И. Майоров // Административное право и процесс. — 2015. — № 5. — С. 21–24.

4. Майоров, В. И. Формирование партнерства в деятельности полиции / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2014. — № 4. — С. 26–29.

### References

1. Pestov, N. N. Ugrozy bezopasnosti obektov zheleznodorozhnogo, vozdushnogo i vodnogo transporta. Osnovnyye napravleniya deyatelnosti po obespecheniyu transportnoy bezopasnosti organov vnutrennikh del na transporte MVD Rossii / N. N. Pestov, A. A. Solovev // Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii. — 2015. — № 2 (34). — S. 34–38.

2. Mayorov, V. I. Pravovoe regulirovanie deyatelnosti podrazdeleniy transportnoy bezopasnosti / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2019. — № 1. — S. 35–40.

3. Mayorov, V. I. Deyatel'nost' politsii s orientatsiey na obshchestvennost' / V. I. Mayorov // Administrativnoe pravo i protsess. — 2015. — № 5. — S. 21–24.

4. Mayorov, V. I. Formirovanie partnerstva v deyatelnosti politsii / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2014. — № 4. — S. 26–29.

Дата поступления статьи в редакцию: 16.12.2019.

## **ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НЕОТВРАТИМОСТИ ДИСЦИПЛИНАРНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ**

**Летаева Е. А.**

Тюменский институт повышения квалификации  
сотрудников МВД России  
E-mail: letaeva\_lena@mail.ru

В статье на основе анализа российского законодательства, рассматриваются вопросы обеспечения безопасности дорожного движения посредством привлечения водителей со специальным правовым статусом, кем являются сотрудниками органов внутренних дел, к дисциплинарной, административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Автор на основе изученной судебной практики приходит к выводу, что сотрудник органов внутренних дел, допустивший управление транспортным средством в состоянии опьянения, подлежит обязательному увольнению из органов внутренних дел, как совершивший проступок, порочащий честь сотрудника полиции, наносящий ущерб его авторитету и противоречащий требованиям, предъявляемым ко всем сотрудникам органов внутренних дел, независимо от предусмотренной за данное противоправное деяние административной либо уголовной ответственности. В завершении статьи обращается внимание на усиление институтов наставничества, поручительства и взаимной ответственности сотрудников и руководителей органов внутренних дел всех уровней.

Ключевые слова: Правила дорожного движения, безопасность, административная ответственность, уголовная ответственность, дисциплинарная ответственность, алкогольное опьянение, сотрудник органов внутренних дел.

## **LEGAL BASES OF THE INREVERSABILITY OF DISCIPLINARY RESPONSIBILITY FOR THE EMPLOYEES OF THE INTERNAL AFFAIRS BODIES FOR DRIVING A VEHICLE**

**Letaeva E. A.**

Tyumen Advanced Training Institute of the MIA of Russia  
E-mail: letaeva\_lena@mail.ru

Based on an analysis of Russian legislation, the article discusses the issues of ensuring road safety by bringing drivers with special legal status, who are employees of internal bodies, to disciplinary, administrative responsibility for driving while intoxicated. The author, on the basis of the studied judicial practice, comes to the conclusion that an employee of the internal affairs bodies who allowed to drive a vehicle while intoxicated is subject to mandatory dismissal from the internal affairs bodies as having committed an offense, defaming the honor of a police officer, damaging his authority and contradicting the requirements for to all employees of the internal affairs bodies, regardless of the administrative or criminal liability provided for this unlawful act. At the end of the article, attention is drawn to strengthening the institutions of mentoring, surety and mutual responsibility of employees and heads of internal affairs bodies at all levels.

Keywords: traffic rules, safety, administrative responsibility, criminal liability, disciplinary liability, intoxication, an employee of the internal affairs bodies.

### **Введение**

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений политики не только Российской Федерации, но и мирового сообщества. Согласно данным Всемирной организации здравоохранения ежегодно в мире на дорогах гибнет около 1,25 млн человек, где от 20 до 50 млн человек получают травмы, многие из которых приводят к инвалидности<sup>1</sup>. С учетом этого Генеральной Ассамблеей ООН 2 марта 2010 года была принята резолюция об объявлении периода 2011–2020 гг. десятилетием действий за безопасность дорожного движения с целью стабилизировать, а затем сократить прогнозируемую смертность от происходящих в мире дорожно-транспортных происшествий путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях<sup>2</sup>.

### **Постановка проблемы и пути ее решения**

Проблема обеспечения безопасности на транспорте в Российской Федерации на протяжении последних лет является предметом государственного и общественного внимания. Согласно статистическим данным ГУОБДД МВД России, на территории России с января по ноябрь 2019 г. совершено 133 251 дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), в которых погибли 13 576 человек, и получили ранения различной степени тяжести 171 366 человек<sup>3</sup>.

Многие ДТП являются результатом управления транспортным средством водителями, находящимися в состоянии опьянения, которые нарушают запрет установленный в п. 2.7 Правил дорожного движения<sup>4</sup> (далее — ПДД). По данным Научно-исследовательского центра Проблем безопасности дорожного движения МВД России, несмотря на снижение показателей

аварийности из-за нарушения ПДД водителями, находившихся в состоянии опьянения на 17 % по сравнению с аналогичным периодом, суммарно данными водителями либо с водителями с признаками опьянения совершается практически каждое девятое происшествие, на которые приходится более пятой части всех смертельных случаев<sup>5</sup>. Как справедливо отмечает В. И. Майоров, «необходимо усилить работу по такому приоритетному направлению государственного контроля и надзора, как управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения» [2, с. 60]. Эта деятельность отмечает он должна быть направлена «на выявление причин и предупреждение общественно опасных деяний участников дорожного движения...» [7, с. 102].

К сожалению, в числе водителей, совершивших административное правонарушение, предусмотренное ст. 12.8 КоАП РФ, либо преступления, предусмотренные ч. 4, 6 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ, встречаются и сотрудники органов внутренних дел Российской Федерации (далее — ОВД).

На современном этапе реформирования ОВД проблемы противодействия злоупотреблению алкоголем и управления сотрудниками ОВД автотранспортом в состоянии опьянения охватываются такими приоритетными направлениями деятельности МВД России как кадровый профессионализм и восстановление доверия к системе МВД России [11, с. 157].

С учетом этого, Президентом Российской Федерации в своем выступлении на расширенном заседании Коллегии МВД России 8 февраля 2013 года была обозначена следующая задача МВД России: «ответственность за вождение автомобиля в нетрезвом виде должна быть неотвратимой»<sup>6</sup>.

В ходе расширенного заседания Коллегии МВД России 28 февраля 2018 года Министр внутренних дел Российской Федерации справедливо отметил позитивные изменения в работе по созданию в служебных коллективах атмосферы нетерпимости к противоправному поведению. По мнению главы МВД России «начиная с 2012 года в три раза сократилось количество тех, кто совершил грубые нарушения

<sup>1</sup> Дорожно-транспортные травмы : информационный бюллетень // Официальный сайт Всемирной организации здравоохранения. URL: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ru> (дата обращения: 12.12.2019).

<sup>2</sup> Официальный сайт Организации Объединенных Наций. URL: <http://www.un.org> (дата обращения: 12.12.2019).

<sup>3</sup> Показатели состояния безопасности дорожного движения // Сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <http://www.stat.gibdd.ru> (дата обращения: 12.12.2019).

<sup>4</sup> О Правилах дорожного движения. Постановление Совета Министров — Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 4 декабря 2018 г.) // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47. ст. 4531; Рос. газ. 2018. 10 декабря.

<sup>5</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за первое полугодие 2019 года. Информационно-аналитический обзор. — М. : ФКУ НЦ БДД МВД России, 2019, с. 11.

<sup>6</sup> Расширенное заседание Коллегии МВД России // Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/17461> (дата обращения: 12.12.2019).



служебной дисциплины. За последние годы на 10 % уменьшилось также число сотрудников, подвергнутых уголовному преследованию. К сожалению, несмотря на принимаемые меры, кардинального перелома в вопросах соблюдения законности пока не произошло. Вместе с тем со всей ответственностью могу заявить, что подавляющее большинство наших коллег являются настоящими профессионалами, честными, готовыми прийти на помощь, рискуя собственной жизнью»<sup>1</sup>.

В соответствии с требованиями п. 2.7 ПДД водителю запрещено управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения. В решениях судов по гражданским делам рассмотренных в отношении сотрудников ОВД справедливо указывается на то, что транспортные средства всегда относятся к источникам повышенной опасности, управление которыми в состоянии опьянения может повлечь причинение вреда жизни и здоровью не только водителя, но и других участников дорожного движения, и потому истец, являясь сотрудником ОВД, должен был особенно предусмотрительно оценивать недопустимость и крайнюю общественную опасность управления транспортным средством в состоянии опьянения, даже минимально превышающего допустимое, а также оценивать возможность наступления неблагоприятных последствий<sup>2</sup>.

Следует согласиться с выводами других исследователей о том, что человек в состоянии опьянения не только не замечает опасности, но и способен завывать свои способности к управлению транспортным средством. При управлении автотранспортом в условиях интенсивного городского движения водитель достаточно часто работает на пределе своих возможностей, а поэтому даже незначительное нарушение психофизиологических функций после приема небольших доз спиртного может стать причиной ДТП [3, с. 22]. Кроме того, вследствие состояния опьянения увеличивается время реакции, теряется концентрация внимания, происходят другие психофизиологические нарушения,

что в итоге и приводит к нарушению требования пункта 10.1 ПДД, согласно которым скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства [1, с. 4–5].

Необходимо также учитывать, что к алкогольному опьянению приравнивается и состояние похмельного синдрома, при котором наблюдаются сонливость, вялость, усталость водителя, что также усиливает риск ДТП [4, с. 28].

Служба в ОВД является особым видом государственной службы, направлена на реализацию публичных интересов, что предопределяет наличие у сотрудников, проходящих службу в этих органах, специального правового статуса, обусловленного выполнением конституционно значимых функций по обеспечению правопорядка и общественной безопасности<sup>3</sup>. Законодатель, определяя правовой статус сотрудников, проходящих службу в ОВД, вправе устанавливать для этой категории граждан особые требования, в том числе к их личным и деловым качествам, и особые обязанности, обусловленные задачами, принципами организации и функционирования ОВД, а также специфическим характером деятельности указанных лиц<sup>4</sup>.

В соответствии с п. 4 ст. 7 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»<sup>5</sup> (далее — ФЗ «О полиции») сотрудник полиции, как в служебное, так и во внеслужебное время должен воздерживаться от любых действий, которые могут вызвать сомнения в его беспристрастности или нанести ущерб авторитету полиции. В соответствии с пп. 2 и 3 ч. 1 ст. 13 Федерального закона от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»<sup>6</sup> (далее — ФЗ «О службе в ОВД») при осуществлении служебной деятельности, а также во внеслужебное время сотрудник ОВД должен заботиться о сохранении своей чести и достоинства, не совершать поступки, наносящие ущерб его репутации, авторитету федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел, а также государственной власти. Другими

<sup>3</sup> Решение Кызылского городского суда Республики Тыва по делу № 2-1772 от 26 марта 2014 г. об увольнении за проступок, порочащий честь сотрудника ОВД // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <http://sudact.ru> (дата обращения: 4.11.2019).

<sup>4</sup> Постановление Конституционного суда Российской Федерации от 21 марта 2014 г. № 7-П // СПС КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 5.11.2019).

<sup>5</sup> Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. Ст. 900.

<sup>6</sup> Собрание законодательства РФ. 2011. № 49 (ч. 1). Ст. 7020.

<sup>1</sup> Расширенное заседание Коллегии МВД России // Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru> (дата обращения: 10.03.2019).

<sup>2</sup> Решение Сосновского районного суда Челябинской области по делу № 2-1287 от 9 июля 2015 г. об увольнении за проступок, порочащий честь сотрудника ОВД // Главное управление МВД России по Челябинской области. URL: <https://74.мвд.рф/document/7158362> (дата обращения: 3.11.2019).

словами, управляя автомобилем сотрудник ОВД обязан являть собой образец безупречного поведения как на службе, так и в быту.

Согласно п. 12 ч. 1 ст. 12 ФЗ «О службе в ОВД», сотрудник ОВД обязан не допускать злоупотреблений служебными полномочиями, соблюдать установленные федеральными законами ограничения и запреты, связанные со службой в ОВД, а также соблюдать требования к служебному поведению сотрудника. Такие же требования в отношении сотрудников полиции содержит п. 12 ч. 1 ст. 27 ФЗ «О полиции».

Поступая на службу в ОВД, гражданин РФ добровольно возлагает на себя обязанность соответствовать указанным требованиям и добросовестно исполнять свои обязанности<sup>1</sup>.

За нарушение перечисленных выше требований ФЗ «О полиции» и ФЗ «О службе в ОВД», выразившееся в управлении транспортным средством в состоянии опьянения, сотрудник ОВД должен быть привлечен к дисциплинарной ответственности в виде увольнения со службы в ОВД по основанию, предусмотренному п. 9 ч. 3 ст. 82 ФЗ «О службе в ОВД» (в связи с совершением проступка, порочащего честь сотрудника ОВД). Если же сотрудник ОВД управлял в состоянии опьянения служебным автомобилем, то его уволить также возможно по иному основанию «за совершение грубого дисциплинарного проступка».

За совершение административных правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ сотрудник ОВД в соответствии со ст. 2.5 КоАП РФ, ч. 2 ст. 15 ФЗ «О службе в ОВД» подлежит административной ответственности на общих основаниях. И это обоснованно, как справедливо отмечают В. И. Майоров и А. Ю. Петров, «эффективность действующего законодательства во многом зависит от обеспечения равной ответственности всех участников дорожного движения перед законом независимо от места работы и занимаемой должности» [10, с. 252]. В то же время, как уже отмечалось сотрудник ОВД заключая контракт принимает на себя дополнительные обязательства, в том числе за свое поведение вне службы и соответственно само поведение порочащее честь и достоинство должно квалифицироваться самостоятельно как дисциплинарный проступок, а именно как нарушение обязанности соблюдать требования к служебному поведению (п. «в» ст. 5 Дисциплинарного устава органов внутренних дел<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Апелляционное определение СК по гражданским делам Омского областного суда от 11 февраля 2015 г. по делу № 33-722/2015 // ИПО ГАРАНТ. URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/132760122>

<sup>2</sup> О Дисциплинарном уставе органов внутренних дел РФ. Указ Президента РФ от 14 октября 2012 г. № 1377. Собр. законодательства РФ. 2012. № 43. Ст. 5808.

Аналогичный подход предлагает В. И. Майоров и при реализации общих норм трудового законодательства. «Дисциплинарная ответственность водителя транспортного средства, принадлежащего работодателю, обоснованно считает он, наступает за совершение дисциплинарного проступка, т. е. за неисполнение или ненадлежащее исполнение работником по его вине возложенных на него трудовых обязанностей (ст. 192 ТК РФ)» [5, с. 119].

Анализ судебной практики показывает, что сотрудник ОВД, допустивший управление транспортным средством в состоянии опьянения, подлежит обязательному увольнению из ОВД независимо от того, предусмотрена ли за данное деяние административная либо уголовная ответственность. Для принятия решения об увольнении такого сотрудника не имеет правового значения наличие (отсутствие) вступившего в законную силу постановления или обвинительного приговора суда, так как причиной увольнения является проступок, порочащий честь сотрудника ОВД, наносящий ущерб авторитету полиции и противоречащий требованиям, предъявляемым ко всем сотрудникам ОВД.

Изучая методы борьбы с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, следует также кратко остановиться на зарубежном опыте в данной области. Помимо ужесточения законодательства, в большинстве иностранных государств, акцент делается на профилактику и повышение сознательности всех участников дорожного движения. При этом, например, полицейские Китая проверяют водителей прямо на перекрестках, пока горит красный свет. Осознание водителями неотвратимости быть задержанными сотрудниками правоохранительных органов признается за рубежом наиболее эффективным способом удержать водителей от нахождения за рулем в состоянии опьянения.

Что касается законодательных норм, применяемых в различных странах в отношении водителей, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, то они различны. В Норвегии, например, есть «Закон об обязательном воздержании для лиц определенных профессий» от 16 июля 1936 г., содержащий требование полного воздержания от употребления алкоголя, других опьяняющих или наркотических средств, для лиц определенных профессий, включая водителей коммерческих транспортных средств, в течение не менее 8 часов до начала поездки [6, с. 48]. Следует отметить, что основной акцент в зарубежном законодательстве делается на материальную ответственность нарушителей

дорожного движения, но вместе с тем, применяются и такие виды наказания как временное лишение права на управление транспортными средствами, штрафные работы, блокирование и конфискация транспортного средства, лишение свободы (например в Японии до 3 лет) [8, с. 161] и даже применение смертной казни. Последний вид уголовного наказания по отношению к нетрезвым водителям используется только в Китае. Там управление автотранспортом в нетрезвом состоянии квалифицируется как преступление, за которое можно лишиться водительских прав, получить крупный штраф, либо подвергнуться лишению свободы. Однако если по вине нетрезвого водителя погибли люди, виновнику ДТП может быть назначено наказание в виде смертной казни. В судебной практике Китая такие случаи уже имеются: в 2009 и 2010 годах к смертной казни были приговорены два водителя, которые в состоянии алкогольного опьянения совершили наезд на пешеходов (со смертельным исходом)<sup>1</sup>.

Правоприменительная практика свидетельствует, что увольнение из ОВД сотрудника по причине выявления факта управления автотранспортом в состоянии опьянения является неизбежным. Во многом этому способствует принципиальная позиция руководителей данных сотрудников ОВД. Осознание этого наблюдается у большинства сотрудников ОВД.

В то же время увольнение это крайняя мера, основная задача заключается в профилактике таких фактов среди сотрудников ОВД. На необходимость усиления профилактических мер воздействия на таких водителей неоднократно указывали в своих исследованиях В. И. Майоров, Е. Ю. Липатов, С. В. Ганзин. По их мнению, «предотвращение чрезмерного употребления алкоголя начинается с наличия знаний об особенностях его воздействия на организм и, в частности, на способность управлять транспортным средством. Достаточная распространенность этих знаний не только удерживает самих водителей от поездки в нетрезвом виде, но и привлекает общественное мнение на борьбу с этим видом правонарушений, а также способствует повышению профессионализма лиц, осуществляющих профилактические мероприятия» [9, с. 89; 12].

Достаточно эффективной профилактической мерой является разъяснение сотрудникам оснований увольнения из ОВД в случае допущенных нарушений законности, а также оснований утраты права для назначения пенсии за выслугу лет в случае совершения

<sup>1</sup> Водитель, сбивший 11 человек, приговорен к смерти в КНР // NewsInfo.Ru: Национальная Информационная Группа. URL: <http://www.newsinfo.ru> (дата обращения: 4.11.2019).

проступка, порочащего честь сотрудника ОВД, административного правонарушения и (или) преступления в период прохождения службы в ОВД, повлекшее лишение специального звания (в том числе по приговору суда)<sup>2</sup>. При этом сотрудникам ОВД необходимо помнить, что согласно решению Конституционного Суда РФ от 5 июля 2011 г. № 863-О-О право для назначения пенсии за выслугу лет должно быть заслужено безукоризненным выполнением конституционно значимых обязанностей<sup>3</sup>. Утрата права для назначения пенсии за выслугу лет не является дополнительным наказанием, а считается следствием изменения правового статуса гражданина<sup>4</sup>.

На практике, впрочем, остается проблема отсутствия ясности в обоснованности увольнения из ОВД сотрудников, которые помимо своей воли, вследствие обмана или случайно (например, в напитках или пище), употребили определенное наркотическое средство, психотропное или одурманивающее вещество, приведшее к опьянению. При этом нельзя исключать факты умышленного добавления алкоголь, наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ заинтересованными лицами в напитки или пищу сотрудника (например, по мотивам мести или зависти) с целью его увольнения из ОВД.

Анализ правоприменительной практики показывает, что обстоятельства попадания алкоголя в пищу или напитки сотрудника ОВД, допустившего последующее управление автотранспортом, не оказывают положительного влияния на принятие решение на ответственность сотрудника ОВД (дисциплинарную, административную, уголовную). Такое лицо признается виновным поскольку правоприменитель полагает, что с учетом характерных свойств данных веществ: запах, воздействие на организм, состояние человека после их потребления, наоборот свидетельствуют о том, что лицо не могло не заметить их потребление.

По мнению ученых-юристов, неправильное представление субъекта относительно наличия

<sup>2</sup> Отмена пенсии по выслуге лет возможна только при осуждении судом за тяжкое или особо тяжкое преступление, совершенное в период прохождения службы (ст. 48 УК РФ). При этом основанием невыплаты пенсии является лишение специального (воинского) звания, и соответственно статуса. При увольнении по «отрицательным основаниям» может быть уменьшено выходное единовременное пособие.

<sup>3</sup> Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 5 июля 2011 г. № 863-О-О // СПС КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 27.10.2019).

<sup>4</sup> Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 11 мая 2006 года № 132-О // ИПО ГАРАНТ. URL: <https://home.garant.ru>

или отсутствия у него состояния опьянения следует расценивать как разновидность фактической ошибки относительно общественной опасности совершаемого деяния. Более сложной является ситуация, когда лицо ошибочно считает себя трезвым (например, лицо полагало, что прошло уже много времени после употребления алкоголя) [1, с. 5].

В любом случае, должна проводиться тщательная служебная проверка, которая должна исключить необоснованное увольнение такого сотрудника из ОВД, а также стать поводом для привлечения к ответственности соответствующих физических лиц. Однако в этом случае возникает закономерный вопрос: о возможности привлечения к уголовной ответственности таких лиц в случае установленного факта сообщения в правоохранительные органы заведомо ложных сведений об употреблении сотрудником полиции алкоголя, наркотических средств, психотропных, токсических или других одурманивающих веществ (данные вещества умышленно добавлены в напитки или пищу сотрудника). Представляется, что обозначенные действия подпадают под признаки одного из двух составов преступления: ч. 1 ст. 128.1 УК РФ «Клевета», то есть распространение заведомо ложных сведений, порочащих честь и достоинство другого лица или подрывающих его репутацию, либо ч. 1 ст. 318 УК РФ «Применение насилия в отношении представителя власти», то есть применение насилия, не опасного для жизни или здоровья, в отношении представителя власти в связи с исполнением

им своих должностных обязанностей. Однако на практике подобных уголовных дел по указанным фактам выявлено не было.

### **Заключение**

Подводя итог вышеуказанному следует заключить: во-первых, сотрудник ОВД, допустивший управление автотранспортом в состоянии опьянения, подлежит обязательному увольнению из ОВД независимо от того, предусмотрена ли за данное деяние административная либо уголовная ответственность; во-вторых, одной из основных задач руководителей в системе МВД России на всех уровнях является проведение работы, направленной на осознание всеми сотрудниками ОВД неотвратимости увольнения из ОВД за управление автотранспортом в состоянии опьянения; в-третьих, обстоятельства попадания алкоголя в пищу или напитки сотрудника ОВД, допустившего последующее управление автотранспортом, не оказывают положительного влияния на принятие решение на ответственность сотрудника ОВД, поскольку алкоголь обладает характерными свойствами, которые практически исключают обманное или случайное его употребление и в четвертых, несмотря на всю важность правовых средств, в настоящее время наблюдается необходимость активации превентивных мер в рамках противодействия управлению автотранспортом сотрудниками ОВД в состоянии опьянения. Требуется усиление в этих целях институтов наставничества, поручительства и взаимной ответственности сотрудников и руководителей ОВД всех уровней.

### **Список литературы**

1. Арзамасцев, М. В. Состояние опьянения как квалифицирующий признак дорожно-транспортного преступления / М. В. Арзамасцев // Уголовное право. — 2010. — № 1. — С. 4–8.
2. Майоров, В. И. Безопасность дорожного движения: концептуальный взгляд : сборник избранных научных трудов / В. И. Майоров. — Челябинск : СитиПринт, 2015.
3. Дунаева, О. Н. Общественная опасность управления транспортными средствами в состоянии опьянения / О. Н. Дунаева, С. В. Полякова, И. А. Спиридонова // Правопорядок: история, теория, практика. — 2016. — № 4 (11). — С. 21–26.
4. Коноплин, А. Б. Некоторые проблемы предупреждения дорожно-транспортных преступлений, совершаемых сотрудниками органов внутренних дел в состоянии алкогольного опьянения / А. Б. Коноплин // Российский следователь. — 2004. — № 4. — С. 28–30.
5. Майоров, В. И. Актуальные проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Актуальные проблемы административной ответственности : материалы VIII всероссийской научно-практической конференции. — Омск, 2015. — С. 114–123.
6. Майоров, В. И. Генезис нормативно-правовых основ ответственности в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Теория и практика административного права и процесса : материалы IX Всероссийской научно-практической конференции, посвященной памяти профессора В. Д. Сорокина (Небугские чтения) ; отв. ред. В. В. Денисенко, С. Г. Денисенко. — Краснодар, 2016. — С. 40–49.
7. Майоров, В. И. Контроль и надзор в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Уральского института экономики, управления и права. — 2015. — № 2 (31). — С. 99–109.
8. Майоров, В. И. Формирование и развитие государственной политики Японии по обеспечению безопасности участников дорожного движения / В. И. Майоров, О. Н. Дунаева // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2018. — № 3 (45). — С. 156–163.

9. Майоров, В. И. Профилактика управления транспортными средствами в состоянии опьянения: обзор мирового опыта / В. И. Майоров, Е. Ю. Липатов, С. В. Ганзин // Проблемы права. — 2016. — № 1. — С. 87–97.

10. Майоров, В. И. Государственный контроль и надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / В. И. Майоров, А. Ю. Петров // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2015. — № 5-6. — С. 249–255.

11. Шатилович, С. Н. Направления работы с личным составом по противодействию злоупотреблению алкоголем в условиях реформирования органов внутренних дел Российской Федерации / С. Н. Шатилович // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2013. — № 4 (26). — С. 152–160.

12. Maiorov, V. I. Foreign experience of countermeasures drive a motor vehicle while intoxicated / V. I. Maiorov, E. Yu. Lipatov, S. V. Ganzin // Механика, Транспорт, Коммуникации. — 2016. — Т. 14, № 2. — С. 7–12.

### References

1. Arzamastsev, M. V. Sostoyanie opyaneniya kak kvalifitsiruyushchiy priznak dorozhno-transportnogo prestupleniya / M. V. Arzamastsev // Uголовное право. — 2010. — № 1. — С. 4–8.

2. Mayorov, V. I. Bezopasnost dorozhnogo dvizheniya: kontseptualnyy vzglyad : sbornik izbrannykh nauchnykh trudov / V. I. Mayorov. — Chelyabinsk : SitiPrint, 2015.

3. Dunaeva, O. N. Obshchestvennaya opasnost upravleniya transportnymi sredstvami v sostoyanii opyaneniya / O. N. Dunaeva, S. V. Polyakova, I. A. Spiridonova // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2016. — № 4 (11). — С. 21–26.

4. Konoplin, A. B. Nekotorye problemy preduprezhdeniya dorozhno-transportnykh prestupleniy, sovershaemykh sotrudnikami organov vnutrennikh del v sostoyanii alkogolnogo opyaneniya / A. B. Konoplin // Rossiyskiy sledovatel. — 2004. — № 4. — С. 28–30.

5. Mayorov, V. I. Aktualnye problemy administrativnoy otvetstvennosti v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Aktualnye problemy administrativnoy otvetstvennosti : materialy VIII vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Omsk, 2015. — С. 114–123.

6. Mayorov, V. I. Genezis normativno-pravovykh osnov otvetstvennosti v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Teoriya i praktika administrativnogo prava i protsesssa : materialy IX Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy pamyati professora V. D. Sorokina (Nebugskie chteniya) ; otv. red. V. V. Denisenko, S. G. Denisenko. — Krasnodar, 2016. — С. 40–49.

7. Mayorov, V. I. Kontrol i nadzor v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo instituta ekonomiki, upravleniya i prava. — 2015. — № 2 (31). — С. 99–109.

8. Mayorov, V. I. Formirovanie i razvitie gosudarstvennoy politiki Yaponii po obespecheniyu bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, O. N. Dunaeva // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2018. — № 3 (45). — С. 156–163.

9. Mayorov, V. I. Profilaktika upravleniya transportnymi sredstvami v sostoyanii opyaneniya: obzor mirovogo opyta / V. I. Mayorov, Ye. Yu. Lipatov, S. V. Ganzin // Problemy prava. — 2016. — № 1. — С. 87–97.

10. Mayorov, V. I. Gosudarstvennyy kontrol i nadzor v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, A. Yu. Petrov // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. — 2015. — № 5-6. — С. 249–255.

11. Shatilovich, S. N. Napravleniya raboty s lichnym sostavom po protivodeystviyu zloupotrebleniyu alkogolem v usloviyakh reformirovaniya organov vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii / S. N. Shatilovich // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2013. — № 4 (26). — С. 152–160.

12. Maiorov, V. I. Foreign experience of countermeasures drive a motor vehicle while intoxicated / V. I. Maiorov, E. Yu. Lipatov, S. V. Ganzin // Mekhanika, Transport, Komunikatsii. — 2016. — Т. 14, № 2. — С. 7–12.

Дата поступления статьи в редакцию: 15.12.19.

## **ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОХРАНЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОЛИЦИЕЙ НА ТРАНСПОРТЕ**

**Новичкова Е. Е.**

Восточно-Сибирский институт МВД России  
E-mail: enovichkova2@mvd.ru

**Толстикова Э. Р.**

Восточно-Сибирское ЛУ МВД России на транспорте  
E-mail: edudkina-nurieva@mvd.ru

В статье автор отражает состояние транспортной безопасности, акцентируя внимание на состоянии правопорядка в области соблюдения требований транспортной безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры. Органы внутренних дел, на которые возложено решение дополнительных задач по пресечению и документированию административных правонарушений в области транспортной безопасности, в ходе выполнения своих служебных обязанностей сталкиваются с проблемами организационного характера, которые не позволяют в полной мере выполнять возложенные на полицию обязанности. Автор обращает внимание на данные проблемы, предлагает возможные пути их решения.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортная безопасность, полиция на транспорте, административное правонарушение, пассажиропоток.

## **SEPARATE ISSUES OF PUBLIC ORDER PROTECTION AND PUBLIC SECURITY AT THE OBJECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE BY THE POLICE AT TRANSPORT**

**Novichkova E. E.**

East-Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs  
of the Russian Federation  
E-mail: enovichkova2@mvd.ru

**Tolstikova E. R.**

East Siberian linear Department  
of the Ministry of internal Affairs  
of Russia on transport  
E-mail: edudkina-nurieva@mvd.ru

The author reflects the state of transport security in the article, focusing on the state of law and order in the field of compliance with transport safety requirements at railway infrastructure facilities. The internal affairs bodies, which are entrusted with the solution of additional tasks to suppress and document administrative offenses in the field of transport security, in the course of the performance of their official duties, face organizational problems that do not allow them to fully fulfill the duties assigned to the police. The author draws attention to these problems, suggests possible solutions.

Keywords: railway transport, transport security, transport police, administrative offense, passenger traffic.

### **Введение**

Стабильно положительное состояние оперативной обстановки на объектах транспортной структуры способствует нормальному функционированию, обеспечению общественного порядка и общественной безопасности.

Являясь источниками повышенной опасности, транспорт и объекты, обеспечивающие его жизнедеятельность, должны быть оснащены средствами, обеспечивающими их безопасность. Особенностью правонарушений в данной области является то, что в результате причинения вреда охраняемым законам интересам, а так же физическим и юридическими лицам при нарушении правил безопасности при эксплуатации источников повышенной опасности возможно возникновение различных неблагоприятных последствий в виде аварий, несчастных случаев с людьми и т. д.

### **Постановка проблемы**

Объемы пассажиропотоков на различных видах транспорта отражают нагрузку на подразделения, обслуживающие как непосредственно перемещение пассажиров до места их следования, так и обеспечивающие безопасность всей системы транспорта. За 2018 год Российскими железными дорогами перевезено 1,157 млрд пассажиров<sup>1</sup>. «РЖД ожидают, что пассажиропоток по итогам 2019 года составит 1,2 млрд человек», сообщил на годовом итоговом заседании правления холдинга глава РЖД Олег Белозеров<sup>2</sup>. Обращая внимание на объемы пассажиропотоков основных двух транспортных систем, за 2018 год воздушным транспортом перевезено 206 596 814 пассажиров (из них внутренними линиями — 137 887 688)<sup>3</sup>. Учитывая, что объекты воздушного транспорта достаточно обеспечены средствами защиты, необходимо обратить внимание на состояние безопасности железнодорожной транспортной инфраструктуры, так как основная доля пассажиропотока приходится именно на железнодорожный транспорт.

Охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на железнодорожном транспорте является одной из задач органов внутренних дел (полиции), решение которых возложено на территориальные органы внутренних дел на транспорте.

Задачи по выявлению и пресечению преступлений, пресечению административных правонарушений порой выполняются в условиях недостаточного обеспечения подразделений полиции техническими, специальными средствами, специальными помещениями, а также нормативного регулирования отдельных вопросов организации служебной деятельности.

На территории Российской Федерации за 2018 г. зарегистрировано 7 807 786 административных правонарушений (2017 г. — 8 573 871), из них административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена главой 11 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (административные правонарушения на транспорте), — 195 264 (за 2017 г. — 219 008). Основную долю в структуре административных правонарушений составили следующие виды:

— ст. 11.1 КоАП РФ (182 892, 2017 г. — 206 960);

— ст. 11.3 КоАП РФ (33, 2017 г. — 63);

— ст. 11.9 КоАП РФ (36, 2017 г. — 34);

— ст. 11.15.1 КоАП РФ (531, 2017 г. — 466);

— ст. 11.17 КоАП РФ (11 123, 2017 г. — 10 889)<sup>4</sup>.

Со значительной долей проблем организационного характера сталкиваются сотрудники транспортной полиции по причине отсутствия специальных норм, касающихся деятельности именно подразделений на транспорте.

«Следует отметить, что ситуация, характеризующая состояние правового регулирования деятельности ОВДТ, находится в динамичном развитии. Тем не менее, в правовом регулировании деятельности исследуемых органов, несомненно, существуют пробелы и коллизии. Совсем небольшая группа нормативных правовых актов регулирует непосредственно деятельность органов внутренних дел на транспорте. К тому же эти регулятивные нормы рассредоточены по различным отраслям законодательства», — утверждают авторы Н. А. Штырхунова и С. К. Абрамян [1].

Кроме основных функций, на подразделения транспортной полиции МВД России возложены дополнительные задачи, установленные федеральным законом от 09.02.2007 № 16-ФЗ<sup>5</sup>. В соответствии с законом, полиция обязана немедленно реагировать

<sup>4</sup> Статистические данные МВД России // АИСС «Статистика».

<sup>5</sup> О транспортной безопасности : федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

<sup>1</sup> Официальный сайт ОАО Российские железные дороги // URL: <https://ar2018.rzd.ru>.

<sup>2</sup> Информационное агентство ТАСС // URL: <https://tass.ru/ekonomika/7320309>.

<sup>3</sup> Объемы перевозок через аэропорты России // Федеральное агентство воздушного транспорта. URL: <https://www.favt.ru>.

на правонарушения, связанные с обнаружением запрещенных к обороту предметов, выявленных подразделениями транспортной безопасности, а так же при установлении фактов незаконного вмешательства в деятельность транспорта.

Кроме того, федеральным законом от 03.02.2014 № 15-ФЗ<sup>1</sup> на полицию возложены функции по выявлению и пресечению правонарушений в сфере транспортной безопасности, а также составлению протоколов об административных правонарушениях в отношении физических лиц по ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ, направлять материалы в контролирующие органы в отношении должностных и юридических лиц.

Недостаточное нормативно правовое регулирование прослеживается и в данном направлении. Бесспорным считаем утверждение В. И. Майорова, который обращает внимание на отсутствие единого нормативно-правового регулирования системы, обеспечивающей транспортную безопасность «следствием разнообразия организационно-правовых форм предприятий и организаций подразделений транспортной безопасности является отсутствие системного правового регулирования их деятельности» [2, с. 37]. Мнение В. И. Майорова в вопросах правового регулирования всех сфер общественной деятельности бесспорно «прилагательное «правовой» указывает на то, что порядок образуется в связи с правом и базируется на нем» [3, с. 95].

Обращаясь к вопросу обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, о которой сказано выше, необходимо отметить, что 6 мая 2014 года вступила в силу новая редакция ст. 11.151 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях «Нарушение требований в области транспортной безопасности», введенная федеральным законом Российской Федерации от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».

Требования по обеспечению транспортной безопасности, нарушение которых составляет объективную сторону рассматриваемого правонарушения, содержат:

— федеральный закон № 16-ФЗ<sup>2</sup>;

<sup>1</sup> О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам транспортного обеспечения : федеральный закон от 02.03.2014 № 15-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169.

<sup>2</sup> О транспортной безопасности : федеральный закон РФ от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

— постановление Правительства Российской Федерации от 15.11.2014 № 1208<sup>3</sup>;

— постановление Правительства РФ от 28.07.2018 № 886<sup>4</sup>;

— постановление Правительства РФ от 26.04.2017 № 495<sup>5</sup>;

— постановление Правительства РФ от 16.07.2016 № 678<sup>6</sup>.

Требования определяют систему мер, реализуемых субъектами транспортной инфраструктуры для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения актов незаконного вмешательства.

Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств утвержден совместным приказом Минтранса РФ, ФСБ РФ и МВД РФ от 5.03.2010 № 52/112/134.

Проблемным вопросом в организации работы по данному направлению деятельности является то, что в настоящее время требования, предъявляемые к субъектам транспортной инфраструктуры, в достаточном объеме реализуются только на объектах воздушного транспорта:

<sup>3</sup> Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта : постановление Правительства Российской Федерации от 15.11.2014 № 1208 // Собрание законодательства. 2014. № 47. Ст. 6565.

<sup>4</sup> Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта : постановление Правительства РФ от 28.07.2018 № 886 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru>.

<sup>5</sup> Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта : постановление Правительства РФ от 26.04.2017 № 495 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>.

<sup>6</sup> О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта : постановление Правительства РФ от 16.07.2016 № 678 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>.



— наличие утвержденных и действующих планов обеспечения транспортной безопасности;

— утвержденных схем разграничения зон свободного доступа и зон ограниченного доступа;

— оснащенность объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами безопасности;

— наличие подразделений по обеспечению транспортной безопасности.

В аэропортах созданы и функционируют службы авиационной безопасности, службы военизированной охраны, в обязанности которых входит обеспечение транспортной безопасности. Данные подразделения осуществляют свою деятельность согласно утвержденным организационно-распорядительным документам, перечень которых определен законодательством Российской Федерации. Во всех аэропортах имеются утвержденные и согласованные с подразделениями транспортной полиции «Технологии досмотра пассажиров, членов экипажей, ручной клади и багажа». В зависимости от категорий на объектах воздушного транспорта установлены конфигурации и границы участков зоны транспортной безопасности, доступ в которые ограничен, установлены контрольно-пропускными пунктами, объекты оснащены инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности (средства связи, видеонаблюдение, рентгенотелевизионные установки, стационарные и ручные металлодетекторы, газоанализаторы и т. д.). Сотрудники линейных подразделений полиции на объектах воздушного транспорта выполняют свои обязанности в тесном взаимодействии с работниками служб авиационной безопасности аэропортов.

К сожалению, на объектах железнодорожного транспорта повышению качества обеспечения транспортной безопасности препятствуют определенные факторы:

1. Одним из основных является отсутствие утвержденных планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры РЖД, вследствие чего и отсутствие разграниченных зон транспортной безопасности.

2. Отсутствие специализированных подразделений транспортной безопасности обеспечивающих защиту вокзальных комплексов от актов незаконного вмешательства. Частично функции выполняют частные охранные предприятия (железнодорожная охрана), работники которых не являются лицами ответственными за обеспечение транспортной безопасности вследствие чего и не являются

субъектами правонарушения квалифицируемого ст. 11.151 КоАП РФ.

В связи с этим функция обеспечения досмотровых мероприятий в вокзальных комплексах максимально обеспечивается сотрудниками транспортной полиции, что не позволяет в полном объеме реализовать другие задачи полиции.

3. Недостаточный количественный и качественный состав технических систем и средств досмотра в целях выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения.

Инфраструктура железной дороги недостаточно оснащена видеонаблюдением, техническими средствами (стационарными рамками металлодетекторами, интроскопами). Что значительно осложняет реализацию задач полиции по пресечению, выявлению, раскрытию преступлений и административных правонарушений, а также своевременному и оперативному реагированию на совершённые правонарушения на объектах транспортной инфраструктуры РЖД.

Сотрудники подразделений полиции, выполняющие функции по обеспечению безопасности на объектах железнодорожного транспорта в качестве негативного фактора, обращают внимание и на отсутствие взаимодействия между полицией и аппаратами управления структурных подразделений РЖД, а также с должностными лицами органов исполнительной власти и обществом.

Взаимодействие, как организационная форма оперативно-служебной деятельности позволяет наиболее эффективно выполнять задачи по поддержанию правопорядка. О взаимодействии правоохранительных органов с иными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления высказывают мнение многие ученые. Например, о значении взаимодействия полиции с общественностью достаточно подробно излагает свое мнение В. И. Майоров. Автор убедителен в высказывании о «...необходимости переориентации деятельности полицейских подразделений на создание партнерских отношений с гражданским обществом» [4, с. 26].

### **Заключение**

Учитывая вышесказанное, полагаем необходимо, в целях эффективного выполнения поставленных задач по пресечению административных правонарушений с области обеспечения и соблюдения транспортной безопасности, аппаратам управления РЖД во взаимодействии с органами внутренних дел разработать и внедрить комплекс мер по созданию условий для

наиболее эффективной защиты объектов транспортной инфраструктуры и создания условия для реализации поставленных задач перед подразделениями полиции на транспорте.

### Список литературы

1. Штырхунова, Н. А. Правовой статус органов внутренних дел на транспорте [Электронный ресурс] / Н. А. Штырхунова, С. К. Абрамян // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoy-status-organov-vnutrennih-del-na-transporte> (дата обращения: 03.12.2019).
2. Майоров, В. И. Правовое регулирование деятельности подразделений транспортной безопасности / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2019. — № 1. — С. 35–40.
3. Майоров, В. И. Роль полиции в обеспечении правопорядка / В. И. Майоров // Правопорядок: история, теория, практика. — 2015. — № 1 (4). — С. 95–98.
4. Майоров, В. И. Формирование партнерства в деятельности полиции / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2014. — № 4. — С. 26–29.

### References

1. Shtyrkhunova, N. A. Pravovoy status organov vnutrennikh del na transporte [Elektronnyy resurs] / N. A. Shtyrkhunova, S. K. Abramyan // Gumanitarnye, sotsialno-ekonomicheskie i obshchestvennyye nauki. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoy-status-organov-vnutrennih-del-na-transporte> (data obrashcheniya: 03.12.2019).
2. Mayorov, V. I. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti podrazdeleniy transportnoy bezopasnosti / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2019. — № 1. — S. 35–40.
3. Mayorov, V. I. Rol politsii v obespechenii pravoporyadka / V. I. Mayorov // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2015. — № 1 (4). — S. 95–98.
4. Mayorov, V. I. Formirovanie partnerstva v deyatel'nosti politsii / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2014. — № 4. — S. 26–29.

Дата поступления статьи в редакцию: 19.12.2019.

## СОЦИАЛЬНО-ПРАВОВОЕ ПАРТНЕРСТВО ПОЛИЦИИ И ПРАВОЗАЩИТНЫХ ДВИЖЕНИЙ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВОПОРЯДКА

**Сумачев А. В.**

Тюменский институт повышения квалификации  
сотрудников МВД России  
E-mail: alekssumachev@mail.ru

В статье дается характеристика правозащитных движений, ориентированных на правопорядковую деятельность: молодежные движения «СтопХам», «Я паркуюсь как хочу», «Здравый смысл». Приводятся примеры социально-правового партнерства таких движений с полицией в форме непосредственной профилактической деятельности правозащитных объединений и в форме оказания неформальным объединением помощи (содействия) правоохранительным органам в сфере профилактики правонарушений. Также приводится российский пример непосредственной профилактики сотрудниками полиции и иными лицами возможных правонарушений со стороны футбольных фанатов.

Ключевые слова: дорожное движение, спортивные мероприятия, беспорядки, общественная безопасность, обеспечение.

## SOCIAL AND LEGAL PARTNERSHIP OF POLICE AND HUMAN RIGHTS MOVEMENTS IN THE FIELD OF LAW ENFORCEMENT

**Sumachev A. V.**

Tyumen Advanced Training Institute of the MIA of Russia  
E-mail: alekssumachev@mail.ru

The article describes the human rights movements focused on law and order activities: youth movements "StopHam", "I Park as I want", "Common sense". Examples of social and legal partnership of such movements with the police in the form of direct preventive activities of human rights associations and in the form of informal Association assistance (assistance) to law enforcement agencies in the field of crime prevention are given. The Russian example of direct prevention by police officers and other persons of possible offenses from football fans is also given.

Keywords: traffic, sports events, riots, public safety, security.

### **Введение**

23 июня 2016 года был принят Федеральный закон от № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» [1]. При этом, кроме, так называемых, специальных субъектов профилактики правонарушений (федеральных органов исполнительной власти; органов прокуратуры Российской Федерации; следственных органов Следственного комитета Российской Федерации; органов государственной власти субъектов Российской Федерации; органов местного самоуправления) (ст. 5), данный закон указывает также на лиц, участвующих

в профилактике правонарушений, (граждане, общественные объединения и иные организации, оказывающие помощь (содействие) субъектам профилактики правонарушений в рамках реализации своих прав в сфере профилактики правонарушений в соответствии с настоящим Федеральным законом и другими федеральными законами) (п. 4 ст. 2).

### **Постановка проблемы**

И здесь, ставя вопрос о правозащитных движениях, сразу укажем, что их деятельность в сфере профилактики правонарушений может осуществляться:

1) в форме непосредственной профилактической деятельности правозащитных объединений;

2) в форме оказания неформальным объединением помощи (содействия) правоохранительным органам в сфере профилактики правонарушений.

В русле нашего разговора можно акцентировать внимание на правозащитных движениях (группах), устремленных к правопорядковой деятельности, к которым, в частности, можно отнести:

- движение «СтопХам»;
- некий региональный аналог «СтопХама», но осуществляющее виртуальное воздействие на нарушителей правил дорожного движения — группа «Я паркуюсь как хочу»;
- движение «Здравый смысл» и др.

### ***Пути решения проблемы***

Как в свое время замечали профессора В. И. Майоров и В. Е. Севрюгин, «...проведенный анализ истории внедрения программно-целевого подхода в процесс реализации мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в зарубежных странах показывает, что значимым фактором их успешности является формирование позитивного общественного мнения, вовлечение в процесс всего населения, изменение отношения участников дорожного движения к соблюдению правил безопасности, что ведет к изменению реального поведения на дорогах» [2, с. 773]. Примером участия населения в процессе обеспечения безопасности дорожного движения является деятельность некоторых правозащитных движений в России. Так, общественное движение «СтопХам» позиционирует себя как федеральный проект и выступает против хамства и нарушений водителями транспортных средств правил дорожного движения. Движение возникло в 2010 году в г. Москве. Последователи движения имеются не только в целом ряде городов России, но также на Украине, в Молдавии, в Белоруссии и Грузии. 21 марта 2016 года НКО была ликвидирована решением Московского городского суда по требованию Министерства юстиции. 2 сентября 2016 года Верховный суд РФ отменил решение о ликвидации НКО. 21 сентября 2018 г. Мосгорсуд по требованию Минюста снова ликвидировал общественное движение «СтопХам» по формальной причине — из-за длительного непредставления организацией налоговой декларации.

Правозащитное движение «Я паркуюсь как хочу» реализует профилактическую функцию в части нарушения правил дорожного движения, публикуя фотографии автомобилей

нарушителей в различных социальных сетях и новостных сайтах.

Не вызывает сомнений другой тезис В. И. Майорова: «Полиция при осуществлении своей деятельности должна стремиться обеспечивать общественное доверие к себе и поддержку граждан» [3, с. 26]. Примером такого социально-правового партнерства полиции и правозащитных движений в сфере обеспечения правопорядка является деятельность тюменского молодежного движения «Здравый смысл», ориентированного на пресечение правонарушений, в частности, на продажу алкогольной или табачной продукции несовершеннолетним. Так, несовершеннолетний «взрослого» вида приобретает в магазине алкогольную или табачную продукцию. При этом продавец не требует предъявления документа, удостоверяющего личность и возраст несовершеннолетнего покупателя. После покупки к продавцу подходят представители молодежного движения «Здравый смысл» и уже демонстрируя удостоверяющие личность покупателя документы, задают вопрос: «Почему продавец не выполнил своих обязанностей и не потребовал у покупателя соответствующий документ?». При этом, в отличие от движения «СтопХам», представители «Здравого смысла» осуществляют проверочные мероприятия, как правило, во взаимодействии с полицией. Делается это прежде всего в целях исключить противоправные «разборки» продавцов-нарушителей и представителей группы «Здравый смысл».

В более масштабном плане социально-правовое партнерство полиции и правозащитных движений осуществляется и в сфере обеспечения правопорядка вообще. При этом, «...правопорядок представляет собой совокупность общественных отношений, участники которых характеризуются правомерным поведением» [4, с. 95]. В настоящее время в России достаточно остро стоит вопрос об обеспечении правопорядка в процессе организации и проведения спортивных мероприятий. Так, однажды, разговаривая о футболе, один из моих студентов сказал: «Знаете, а у меня есть знакомый — он реальный фанат. У него все лицо в шрамах!» А ведь в этой фразе содержаться две весьма значимые посылки — «реальный фанат» и «все лицо в шрамах» — которые позволяют утверждать, что отдельные группы спортивных болельщиков представляют непосредственный интерес не только с точки зрения их криминальной активности, но и с позиций обеспечения безопасности в процессе организации и проведения спортивных мероприятий.

Например, достаточно криминально-активной группировкой являются футбольные фанаты. У крупных российских клубов насчитывается по несколько официальных и неофициальных фанатских объединений, в которых по некоторым данным состоят сотни тысяч человек. Первые хулиганские группировки европейского масштаба — это «Red-Blue Warriors» (ПФК «ЦСКА»), «Flint's Crew» (ФК «Спартак») и «Ultras» (ФК «Зенит»). Практически каждый их выезд на футбольный матч своей команды сопровождался массовыми хулиганством и драками. На происходящее обратили внимание силовые структуры, последовали аресты, милиция заняла крайне жесткую позицию, и фанаты, дабы оградить себя от лишнего внимания, стали скрытными и острожными, переняв тактику, характерную для британских «Кэжуалс» [5]. Вместе с тем, фанатское движение вскоре стало модным, спровоцировав быстрый рост числа футбольных группировок как в столице, так и по всей России. В официальных фанатских клубах существует строгая иерархия и фанатский «кодекс чести». Все мероприятия, проводимые фанатами (от «кричалок» и баннеров до крупномасштабных драк), являются четко спланированными лидерами данных группировок, исключения составляют лишь неофициальные футбольные банды (на сленге — «фирмы»). В любой официальной или неофициальной «фирме» существует лидер, который отвечает за организацию деятельности фан-клуба, а именно: организация выездных матчей (билеты, транспорт, проживание и т. п.), контакт с администрацией футбольного клуба, контакт с лидерами других «фирм». В настоящее время за грубое, непристойное поведение болельщиков на трибунах наказывается сам футбольный клуб, поэтому администрация клуба тесно взаимодействует с лидерами фанатских «фирм». Объединения фанатов характеризуется достаточно высокой сплоченностью.

Криминальная активность особенно футбольных фанатов достаточно высока. Так, после матча сборных России и Японии 9 июня 2002 года, показ которого устроили на Манежной площади в г. Москве, пьяные фанаты стали громить всё вокруг. В итоге пострадало 75 человек, из которых 49 были госпитализированы, а один скончался. Относительно недавно — 11 мая 2014 года — во время матча «Зенит» — «Динамо» в г. Санкт-Петербурге, после гола А. Кержакова на 87-й минуте матча, сотни местных фанатов выбежали к лицевой линии, а некоторые даже на поле. При этом один из фанатов «Зенита» подбежал к защитнику москвичей Владимиру Гранату и ударил

его по лицу<sup>1</sup>. На стадионе в Тюмени в 2013 году фанаты футбольного клуба «Зенит», недовольные поражением своей команды в игре с тюменским клубом, начали кидать петарды на поле и подожгли сиденья на стадионе. После инцидента полиция задержала 17 человек<sup>2</sup>.

Одно из последних событий: «Фанаты московского ЦСКА устроили беспорядки в Будапеште перед матчем Лиги Европы с венгерским «Ференцварошем». Об этом сообщает Telegram-канал «ЭкСпорт». Источник отмечает, что в городе произошла серия драк между ультрас, причем на подмогу россиянам прибыли группировки из Польши, Болгарии и Сербии. В столице Венгрии в усиленном режиме работает полиция, было ограничено движение наземного транспорта» (матч состоялся 7 ноября 2019 г. в 23:00 по московскому времени)<sup>3</sup>.

Отметим, что обеспечение безопасности в процессе организации и проведения спортивных мероприятий посредством привлечения к охране порядка сотрудников силовых ведомств (например, Росгвардии) не всегда эффективно. Так, если массовые беспорядки не связаны с посягательствами на посторонних, а выражаются, например, в выбрасывании петард на поле или в порче имущества стадиона, представители Росгвардии, как правило, не вмешиваются в происходящее.

«Мировой опыт правоохранительной деятельности показывает, что каждая страна в зависимости от совокупности социально-политических, экономических, территориальных, криминологических факторов, *исторических, национальных и иных местных традиций* (курсив наш. — А. С.) создала свою систему охраны общественного порядка» [3, с. 27]. И здесь весьма интересным представляется российский пример непосредственной профилактики сотрудниками полиции и иными лицами возможных правонарушений со стороны футбольных фанатов. В одном из российских городов проходила игра футбольного клуба «Анжи» из Махачкалы. Предполагался, соответственно, и приезд фанатов данного клуба. За некоторое время до игры сотрудникам полиции и некоторым близким им людям из этого города «кавказской» внешности сказали, чтоб они не брились (отрастили бороду) и на матч пришли в соответствующей одежде —

<sup>1</sup> Десять самых масштабных выходов футбольных фанатов // FURFUR. URL: <http://www.furfur.me/furfur/culture/culture/175975-10-samyh-zverskih-vyhodok-futbolnyh-fanatov> (дата обращения: 11.11.2019).

<sup>2</sup> LIFE Новости. URL: <https://life.ru/t/новости/122046> (дата обращения: 11.11.2019).

<sup>3</sup> СПОРТmail. URL: <https://sportmail.ru/news/football-eurocups/39399824/?frommail=1> (дата обращения: 11.11.2019).

желто-зеленые майки, шарфы, папахи. Основная задача этих людей была смешаться на трибунах с футбольными болельщиками «Анжи» и успокаивать наиболее агрессивно настроенных фанатов. Мера профилактики сработала, игра закончилась без эксцессов.

### **Заключение**

Здесь мы указали лишь некоторые примеры социально-правового партнерства полиции и правозащитных движений в сфере

обеспечения правопорядка. Однако видится целесообразной конкретная разработка такого рода форм социально-правового партнерства с учетом опыта других государств. В частности, анализируя опыт деятельности полиции в Соединенных Штатах Америки, в частности, в штате Калифорния, В. И. Майоров замечает, что «Эффективность действий полиции определяется степенью кооперации с населением по уровню обслуживания его нужд и решения проблем граждан» [3, с. 28].

### **Список литературы**

1. Собрание законодательства Российской Федерации. — 2016. — № 26 (ч. 1). — Ст. 3851.
2. Майоров, В. И. Зарубежный опыт разработки целевых комплексных программ по обеспечению безопасности участников дорожного движения / В. И. Майоров, В. Е. Севрюгин // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. — 2015. — Т. 9, № 4. — С. 766–776.
3. Майоров, В. И. Формирование партнерства в деятельности полиции / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2014. — № 4. — С. 26–29.
4. Майоров, В. И. Роль полиции в обеспечении правопорядка / В. И. Майоров // Правопорядок: история, теория, практика. — 2015. — № 1 (4). — С. 95–98.
5. Кинг, Джон. Фабрика футбола = The football factory / Джон Кинг ; [пер. с англ. И. Сыроватченко]. — М. : АСТ : Астрель : Адаптек Пресс, 2005. — С. 187.

### **References**

1. Sobranie zakonodatelstva Rossiyskoy Federatsii. — 2016. — № 26 (ch. 1). — St. 3851.
2. Mayorov, V. I. Zarubezhnyy opyt razrabotki tselevykh kompleksnykh programm po obespecheniyu bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, V. Ye. Sevryugin // Kriminologicheskiy zhurnal Baykalskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i prava. — 2015. — T. 9, № 4. — S. 766–776.
3. Mayorov, V. I. Formirovanie partnerstva v deyatelnosti politsii / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2014. — № 4. — S. 26–29.
4. Mayorov, V. I. Rol politsii v obespechenii pravoporyadka / V. I. Mayorov // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2015. — № 1 (4). — S. 95–98.
5. King, Dzhon. Fabrika futbola = The football factory / Dzhon King ; [per. s angl. I. Syrovatchenko]. — M. : AST : Astrel : Adaptak Press, 2005. — S. 187.

Дата поступления статьи в редакцию: 15.12.19.

## **ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ (на примере Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России)**

**Хаметдинова Г. Ф.**

Тюменский институт повышения квалификации  
сотрудников МВД России  
E-mail: gulnara.khamietdinova@mail.ru

В статье исследуются вопросы о деятельности органов внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения. Основу исследования составил анализ нормативных правовых актов, регламентирующих правовое просвещение, правовое информирование, в том числе правовую пропаганду в сфере безопасности дорожного движения. На основе изучения статистических сведений о дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации, о состоянии аварийности на территории Тюменской области, автор приходит к выводу о том, что несмотря на положительную тенденцию в динамике дорожно-транспортных происшествий в целом по Российской Федерации, на территории Тюменской области (на примере города Тюмени) отмечается рост количества ДТП с участием детей до 16 лет. В связи с чем, указывается на необходимость усиления мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, в том числе, посредством правовой пропаганды безопасности дорожного движения в образовательных организациях, детских учреждениях. Предлагаются перспективные формы и методы работы в сфере пропаганды безопасности дорожного движения, в том числе, вовлечение детских объединений правоохранительной направленности, обеспечение научно-методического сопровождения мероприятий пропагандистской направленности, организуемых в рамках деятельности с образовательными организациями.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, состояние аварийности, детский дорожно-транспортный травматизм, правовая пропаганда, правосознание, детские объединения правоохранительной направленности, формы и методы пропагандистской деятельности.

## **PROMOTION OF ROAD SAFETY IN EDUCATIONAL INSTITUTIONS (on the example of the Tyumen Institute of Advanced Training of employees Russian Interior Ministry)**

**Hametdinova G. F.**

Tyumen Advanced Training Institute  
of the MIA of Russia  
E-mail: gulnara.khamietdinova@mail.ru

The article examines the issues of the activities of the internal Affairs bodies of the Russian Federation to promote road safety. The study was based on the analysis of normative legal acts regulating legal education, legal information, including legal propaganda in the field of road safety. Based on the study of statistical data on road accidents in the Russian Federation, the state of accidents in the Tyumen region, the author concludes that despite the positive trend in the dynamics of road accidents in the Russian Federation as a whole, in the Tyumen region (for example, the city of Tyumen) there is an increase in the number of accidents involving children under 16 years. In this regard, it is pointed out the need to strengthen measures aimed at ensuring road safety, including through legal promotion of road safety in educational institutions,

children's institutions. Promising forms and methods of work in the field of promotion of road safety are proposed, including the involvement of children's associations of law enforcement orientation, providing scientific and methodological support for promotional activities organized in the framework of activities with educational organizations.

Keywords: road safety, state of accident, children's road traffic injuries, legal propaganda, legal awareness, children's associations of law enforcement orientation, forms and methods of propaganda activities.

### **Введение**

Обеспечение безопасности дорожного движения продолжает оставаться одной из актуальнейших социально-экономических проблем современного российского общества.

Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации определены Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>1</sup> (далее — Федеральный закон № 196-ФЗ), где под безопасностью дорожного движения понимается состояние безопасности, отражающее степень защищенности участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Более широкое и полное содержание в определение безопасности дорожного движения вкладывается в исследованиях профессора В. И. Майорова. Под безопасностью в сфере дорожного движения им обоснованно предлагается понимать состояние упорядоченных в результате нормотворчества и правореализации общественных отношений с целью исключения реальных и потенциальных угроз для участников дорожного движения, обеспечения степени и качества их защищенности от дорожно-транспортных происшествий и негативных последствий эксплуатации автотранспорта при осуществлении общественно необходимого объема перемещения людей и предметов их труда [1, с. 36; 2, с. 101; 3, с. 12].

К основным направлениям обеспечения безопасности дорожного движения Федеральным законом № 196-ФЗ отнесено обучение граждан правилам и требованиям безопасности движения. К полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения законом включено информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Реализуя обязанность, возлагаемую Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»<sup>2</sup> (п. 4 ч. 1 ст. 12), сотрудники полиции

<sup>1</sup> О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

<sup>2</sup> О полиции : федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 16.10.2019) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. Ст. 900.

участвуют в пропаганде правовых знаний. В качестве одного из направлений информационно-правовой деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации приказом МВД России от 5 января 2007 г. № 6 «Об утверждении Наставления по организации правовой работы в системе МВД России»<sup>3</sup> закреплена правовая пропаганда, направленная на распространение и разъяснение правовых норм и практики их применения в сфере внутренних дел. К формам осуществления правовой пропаганды отнесены: издание и распространение печатной продукции; проведение информационно-пропагандистских акций; проведение лекций, семинаров, конференций; выступления в СМИ; создание и оформление кабинетов (уголков) правовых знаний, стендов, иной наглядной информации; проведение тематических занятий в системе повышения квалификации и в других формах профессиональной подготовки.

В нормах Федерального закона от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации»<sup>4</sup> (далее — ФЗ № 182), посвященных правовому просвещению и правовому информированию законодатель определил, что информация может доводиться до сведения граждан и организаций путем применения различных мер образовательного, воспитательного, информационного, организационного или методического характера.

Понятие пропаганды содержится в Приказе МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903, утвердившем Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения<sup>5</sup>. Пропаганда — целенаправленная

<sup>3</sup> Об утверждении Наставления по организации правовой работы в системе МВД России : приказ МВД России от 5 января 2007 г. № 6 (ред. от 27.12.2018) // Документ опубликован не был.

<sup>4</sup> Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации : федеральный закон от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ // Рос. газета. 2016. 28 июня.

<sup>5</sup> Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности



деятельность по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, регламентирующих действия участников дорожного движения, технических требований к транспортным средствам и элементам дорожной инфраструктуры, а также по своевременному информированию населения о состоянии аварийности в области дорожного движения и информационно-пропагандистских мероприятиях, проводимых органами внутренних дел Российской Федерации.

детей до 16 лет, с небольшим снижением показателя в 2016 году. Однако, 2016 год по числу погибших (8 детей), уступает лишь показателям 2017 года, когда погибло наибольшее количество детей за последние 5 лет (11 детей). Кроме того, отмечается рост количества детей, получивших травмы с различной степенью тяжести вреда здоровью.

В целом за январь — ноябрь 2019 года на территории города Тюмени произошло 1512 дорожно-транспортных происшествий, что на 1,2 % больше, чем за аналогичный период 2018 года (1494 ДТП), в результате которых погибло 33 человека (АППГ — 29) и пострадало

Таблица 1

**Сведения о дорожно-транспортных происшествиях с участием детей до 16 лет на территории г. Тюмени в период с января по сентябрь 2019 года в сравнении с аналогичным периодом 2018 года**

	Количество ДТП			Погибло			Ранено		
	2019	2018	+/- (%)	2019	2018	+/- (%)	2019	2018	+/- (%)
<b>Всего:</b>	238	189	+25,9	1	0	-	255	206	+23,8
<b>с участием детей-пешеходов</b>	99	38	+45,6	0	0	стаб.	100	38	+42,9
из них: по вине детей пешеходов	49	38	+28,9	0	0	стаб.	49	38	+28,9
на пешеходном переходе	41	28	+46,4	0	0	стаб.	41	30	+36,7
<b>с участием детей-пассажиров</b>	105	95	+10,5	1	0	-	117	110	+6,4
из них: в возрасте до 12 лет	93	77	+20,8	1	0	-	103	88	+17
без детских удерживающих устройств	1	3	-66,7	0	0	стаб.	3	4	-25
с участием детей — водителей велосипедов	25	19	+31,6	0	0	стаб.	26	19	+36,8

**Постановка проблемы**

В необходимости усиления мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, в том числе, посредством правовой пропаганды безопасности дорожного движения, закреплении на законодательном уровне самого понятия пропаганды, её сущности, форм и методов пропагандистской деятельности, убеждает состояние аварийности на дорогах Российской Федерации.

Несмотря на положительную тенденцию в динамике дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) в целом по Российской Федерации, на территории Тюменской области отмечается<sup>1</sup> рост количества ДТП с участием

1883 участника дорожного движения (АППГ — 1947, -3,3 %). К основным причинам дорожно-транспортных происшествий относят несоблюдение очередности проезда перекрёстков, нарушение требований сигнала светофора, управление транспортным средством в состоянии опьянения, нарушение правил проезда пешеходных переходов, нарушение Правил дорожного движения<sup>2</sup> пешеходами. Как справедливо отмечает В.И. Майоров, причиной возникновения любого дорожно-транспортного происшествия является потеря управляемости и устойчивости автомобиля [4, с. 86]. По его мнению, «суть в том, что каждое ДТП является

<sup>1</sup> дорожно-транспортных происшествий : приказ МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903. Документ опубликован не был // СПС КонсультантПлюс (дата обращения: 18.11.2019).

<sup>2</sup> О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») : постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 04.12.2018) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

случайным событием (в статическом смысле) из-за неподготовленности к ним конкретных участников дорожного движения и неконтролируемости условий поведения» [5, с. 29].

Особую тревогу вызывает детский дорожно-транспортный травматизм. Обратимся к сведениям Отдела ГИБДД УМВД России о состоянии аварийности на территории города Тюмени<sup>1</sup> (табл. 1).

Представленная информация демонстрирует рост количества ДТП с участием детей — детей-участников дорожного движения, где они, являясь пешеходами, пассажирами, либо велосипедистами, становятся включенными в дорожно-транспортные происшествия, нередко по собственной неосторожности. Формулировка «по вине детей», используемая в статистических данных, является условной, поскольку понятие «вина», как правовая категория, в отношении лица, не достигшего 16 летнего возраста не применима. Дорожное происшествие с его участием — это всегда вина взрослых, которые не научили, не досмотрели, были недостаточно внимательны, либо позволили пренебрегать правилами безопасности на дороге.

За январь — ноябрь 2019 года на территории города Тюмени произошло 238 дорожно-транспортных происшествий с участием детей до 16 лет (АППГ — 189). Рост в сравнении с 2018 годом составил 25,9 %. В результате ДТП погиб 1 ребёнок и травмы различной степени тяжести получили 255 детей, что на 23,8 % больше, чем в 2018 году (АППГ — 206).

Так, с участием детей-пешеходов произошло 99 дорожно-транспортных происшествий (АППГ — 38), из них по «вине детей» 49 (АППГ — 38), что составило рост на 28,9 %. В результате ДТП погибших детей нет, количество раненых увеличилось, соответственно, на 28,9 % в сравнении с аналогичным периодом 2018 года.

По данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации<sup>2</sup>, в первом полугодии 2019 года произошёл рост количества детей, раненых на регулируемых пешеходных переходах, расположенных на участке улицы или дороги, проходящей вдоль территории школьной организации или иного детского учреждения.

На 31,6 % по сравнению с прошлым годом увеличилось количество ДТП с участием детей-велосипедистов: погибших нет, количество

раненных — 26 (АППГ — 19). Увеличение составило 36,8 %.

Преобладающим большинством среди пострадавших в ДТП становятся дети-пассажиры: в 2019 году — 105 детей (АППГ — 95), рост составил 10,5 %. Из них в возрасте до 12 лет: 93 ДТП в 2019 году (АППГ — 77), что на 20,8 % выше показателя 2018 года. Один ребёнок-пассажир в возрасте до 12 лет в результате ДТП погиб (рост — 100 %), 103 ребёнка из категории «до 12 лет» ранено (АППГ — 88) на 17 % увеличив показатель прошлого года.

Единственным снижающим показателем количества ДТП явилась категория «без детских удерживающих устройств»: в 2018 году — 3 ДТП, аналогичный период 2019 года — 1 ДТП, что на 66,7 % меньше.

Изложенное свидетельствует, во-первых, о наличии достаточной правовой основы, которую составляют вышеуказанные нормативные правовые акты Российской Федерации, позволяющие осуществлять деятельность по правовому информированию и пропаганде безопасности дорожного движения; во-вторых, социальной обусловленностью такой деятельности, детерминированной, к сожалению, увеличением количества ДТП с участием детей (на примере Тюменской области и города Тюмени).

### **Пути решения проблемы**

В литературе [6, с. 172] справедливо подчеркивается, что процесс обеспечения правопорядка и безопасности движения на автомобильных дорогах, наряду с правоприменительной практикой и контрольно-надзорной деятельностью, неразрывно связан с проведением информационно-пропагандистских и агитационных мероприятий.

Современные авторы указывают на необходимость формирования высокого уровня правосознания участников дорожного движения, раскрывая это через уважительное отношение не только к действующему законодательству, но и к самому сотруднику Госавтоинспекции [7, с. 17]. Сотрудник Госавтоинспекции должен осознавать не только надзорную функцию, выполняемую им в рамках полномочий должностного лица, но и понимать свою роль в профилактике ДТП, в привитии правил безопасного участия в дорожном движении. Предупредительный, а не карательный уклон в деятельности вызовет доверие к сотрудникам полиции со стороны общественности. Позитивное влияние на сознание людей, полагаем, порождает большее стремление к законопослушному поведению. Именно поэтому к целям пропагандистской деятельности отнесено установление взаимопонимания

<sup>1</sup> Сведения о состоянии аварийности на территории города Тюмени за январь — ноябрь 2019 г. представлены ОГИБДД УМВД России по городу Тюмени.

<sup>2</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за первое полугодие 2019 года. Информационно-аналитический обзор. — М. : ФКУ НЦ БДД МВД России. 2019. 23 с.

между сотрудниками Госавтоинспекции и участниками дорожного движения [8, с. 155].

Важной задачей, стоящей перед сотрудником Госавтоинспекции является умение разъяснить сущность правовой нормы и последствия пренебрежения правилами безопасности дорожного движения. Отсюда необходимость уделять серьезное внимание формированию умений проведения занятий по пропаганде безопасности дорожного движения среди обучающихся образовательных организаций.

Определенный вклад в деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма на территории города Тюмени вносится Тюменским институтом повышения квалификации сотрудников МВД России (далее — ТИПК МВД России, институт).

В рамках реализации основных программ профессионального обучения лиц, впервые принимаемых на службу в органы внутренних дел Российской Федерации, осуществляется обучение основам правового информирования и правового просвещения. Во время выездных практических занятий по темам: «Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения», «Организация деятельности полиции в образовательных организациях» осуществляется реализация различных форм правовой пропаганды. Среди них проведение акций («Безопасное колесо», «Уступи дорогу» и др.), деловых игр, конкурсов, бесед, содействие в оформлении уголков правовых знаний, оказание консультативной помощи по правовым вопросам органам управления, учителям и обучающимся образовательных организаций.

На кафедре административной деятельности ОВД института создан и введен в образовательный процесс кабинет «Пропаганды безопасности дорожного движения», использование которого позволит повысить эффективность обучения современным формам и методам пропагандистской деятельности в сфере дорожного движения.

Профессорско-преподавательский состав кафедры административной деятельности ОВД ТИПК МВД России на постоянной основе проводит активную просветительскую работу в образовательных организациях города Тюмени среди воспитанников и обучающихся

всех уровней общего образования и среднего профессионального образования; осуществляет руководство научно-исследовательскими работами слушателей и организывает их участие в научных форумах, конкурсах по направлениям деятельности Госавтоинспекции, в том числе деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения<sup>1</sup>.

### **Заключение**

Основываясь на имеющийся опыт работы, коллектив кафедры административной деятельности ОВД ТИПК МВД России видит следующие перспективные формы и методы своей работы в сфере пропаганды безопасности дорожного движения:

— организация занятий по изучению «Правил дорожного движения» для наиболее активных участников детских объединений правоохранительной направленности (например, «Юных друзей полиции») на материально-технической базе ТИПК МВД России с применением возможностей специализированного класса «Пропаганды безопасности дорожного движения», а также учебного полигона «Перекресток». К тому же данный метод позволит слушателям приобрести опыт проведения занятий по пропаганде безопасности дорожного движения;

— патрулирование совместно с отрядами «Юных инспекторов движения» на участках улиц и дорог, прилегающих к образовательным организациям и иным детским учреждениям, что послужит сдерживающим фактором от недисциплинированности на дороге и позволит привить уважение к требованиям «Правил дорожного движения»;

— обеспечение научно-методического сопровождения мероприятий пропагандистской направленности, организуемых в рамках деятельности с образовательными организациями.

---

<sup>1</sup> В 2019 году результатом участия во Всероссийском конкурсе научных работ курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России, посвящённом Дню ГИБДД МВД России, стала победа и награждение дипломом 2-й степени слушателя 11 группы ПП (ДПС) ТИПК МВД России Шадриной В. М. с научным исследованием «Методика проведения занятий по правовой пропаганде безопасности дорожного движения для школьников» (научный руководитель доцент кафедры административной деятельности ОВД ТИПК МВД России кандидат юридических наук Хаметдинова Г. Ф.).

### **Список литературы**

1. Майоров, В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы: Монография. — Челябинск: ГОУ ВПО ЧЮИ МВД России, 2008.
2. Майоров, В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы // Вестник ЮУрГУ. — 2012. — № 7. — С. 99–101.

3. Майоров, В. И. Безопасность дорожного движения: концептуальный взгляд : сборник избранных научных трудов / В. И. Майоров. — Челябинск : СитиПринт, 2015. 104с.
4. Майоров, В. И. Правовой режим в сфере безопасности дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Право. — 2008. — № 22 (123). — С. 85–89.
5. Майоров, В. И. Дорожное движение и безопасность / В. И. Майоров. — Челябинск, 1997. — 152 с.
6. Петрова, Л. Р. Влияние информационно-пропагандистских материалов по безопасности дорожного движения на различные социально-возрастные группы населения / Л. Р. Петрова // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. — 2018. — № 2. — С. 172–174.
7. Овчинникова, О. Д. Деятельность подразделений ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения (на примере Алтайского края) / О. Д. Овчинникова // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. — 2017. — № 2. — С. 17–19.
8. Головкин, В. В. Организация деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения : учебное пособие / В. В. Головкин, В. И. Майоров, В. С. Кураков. — М. : ЦОКР МВД России, 2009.

### References

1. Mayorov, V. I. Gosudarstvenno-pravovoe obespechenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii: teoretiko-prikladnye problemy: Monografiya. — Chelyabinsk: GOU VPO ChYuI MVD Rossii, 2008.
2. Mayorov, V. I. Soderzhanie ponyatiya «bezopasnost dorozhnogo dvizheniya»: teoreticheskie osnovy // Vestnik YuUrGU. — 2012. — № 7. — S. 99–101.
3. Mayorov, V. I. Bezopasnost dorozhnogo dvizheniya: kontseptualnyy vzglyad: sbornik izbrannykh nauchnykh trudov / V. I. Mayorov. — Chelyabinsk: SitiPrint, 2015. 104s.
4. Mayorov, V. I. Pravovoy rezhim v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2008. — № 22 (123). — S. 85–89.
5. Mayorov, V. I. Dorozhnoe dvizhenie i bezopasnost / V. I. Mayorov. — Chelyabinsk, 1997. — 152 s.
6. Petrova, L. R. Vliyanie informatsionno-propagandistskikh materialov po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya na razlichnye sotsialno-vozrastnye gruppy naseleniya / L. R. Petrova // Vestnik Barnaulskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2018. — № 2. — S. 172–174.
7. Ovchinnikova, O. D. Deyatelnost podrazdeleniy GIBDD po propagande bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya (na primere Altayskogo kraya) / O. D. Ovchinnikova // Vestnik Barnaulskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2017. — № 2. — S. 17–19.
8. Golovko, V. V. Organizatsiya deyatelnosti Gosudarstvennoy inspektsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : uchebnoe posobie / V. V. Golovko, V. I. Mayorov, V. S. Kurakov. — М. : TsOKR MVD Rossii, 2009.

Дата поступления статьи в редакцию: 11.12.19.

## СООТНОШЕНИЕ И СУЩНОСТЬ ПОНЯТИЙ «ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ» И «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» В ТРУДАХ ПРОФЕССОРА В. И. МАЙОРОВА

**Байсалужева Э. Ф.**

Тюменский институт повышения квалификации  
сотрудников МВД России  
E-mail: baisalueva17@mail.ru

Статья посвящена вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. В работе рассматриваются некоторые проблемные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Подчеркивая актуальность исследования, автор обращается к докладу Всемирной организации здравоохранения, в котором отмечается, что смертность в результате дорожно-транспортных происшествий продолжает расти и на сегодняшний день травмы в результате ДТП являются основной причиной смерти детей и молодых людей.

В своем исследовании автор опирается на теоретические положения трудов профессора В. И. Майорова, занимающегося фундаментальным изучением вопросов обеспечения безопасности дорожного движения. Приводит причины дорожно-транспортных происшествий, среди которых: водители, находившиеся в состоянии опьянения, опасное вождение, совершенные дорожно-транспортные происшествия по вине пешеходов. Особое внимание обращается на новое понятие в рассматриваемой сфере — «опасное вождение». Автор считает, что опасное вождение, как институт права в сфере дорожного движения требует доработки и уточнений со стороны законодателя.

В заключении своей работы, автор обосновывает позицию о том, что ужесточение санкций за правонарушения в сфере дорожного движения, повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами, на сегодняшний день проявили себя, как малоэффективные меры. Свидетельством тому являются приведенные в тексте статистические данные научного центра исследования безопасности дорожного движения за 12 месяцев 2018 года. По мнению автора, борьба с правонарушениями в сфере дорожного движения должна осуществляться несколькими методами. Он полагает, что, прежде всего, следует работать над повышением культуры вождения и формированием у участников дорожного движения навыков безопасного поведения на дорогах.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, обеспечение безопасности дорожного движения, административное правонарушение в области дорожного движения, участник дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия

## THE RELATIONSHIP AND ESSENCE OF THE CONCEPTS “ROAD TRAFFIC” AND “SAFETY OF ROAD TRAFFIC” IN THE WORKS OF PROFESSOR V. I. MAYOROVA

**Bajsalueva E. F.**

Tyumen Advanced Training Institute  
of the MIA of Russia  
E-mail: baisalueva17@mail.ru

The article is dedicated to the issues of ensuring road safety. The paper discusses some of the problematic issues of road safety in the Russian Federation. Emphasizing the relevance of the study,

the author refers to the report of the World Health Organization, which notes that mortality due to road traffic accidents continues to increase and to date, injuries due to traffic accidents are the main cause of death of children and young people. In his study, the author relies on the theoretical provisions of the works of Professor V. I. Mayorova, who is engaged in a fundamental study of road safety. He gives the reasons for traffic accidents, including: drivers who were intoxicated, dangerous driving, traffic accidents caused by pedestrians. Particular attention is paid to a new concept in this area — “dangerous driving”. The author believes that dangerous driving, as an institution of law in the field of traffic, requires refinement and clarification by the legislator.

In concluding his work, the author substantiates the position that toughening sanctions for offenses in the field of traffic, increasing the requirements for training drivers to obtain the right to drive vehicles, have today proved to be ineffective measures. This is evidenced by the statistical data presented in the text of the scientific center for road safety research for 12 months of 2018. According to the author, the fight against offenses in the field of traffic should be carried out using slightly different methods. He believes that, first of all, it is necessary to work on improving the driving culture and the formation of road safety skills among road users.

Keyword: traffic safety, traffic safety, administrative offense in the field of traffic, road user, traffic accidents.

Уровень развития транспорта в стране в определенной мере определяет уровень ее цивилизации. Транспорт удовлетворяет одну из основных потребностей современного человека — потребность в перемещении, поддерживая при этом определенный уровень комфорта. Однако, как и любое достижение современного мира, транспорт в определенных ситуациях может представлять угрозу для человека, и дорожно-транспортные происшествия являются недопустимой платой за мобильность современного человека.

В новом докладе Всемирной организации здравоохранения отмечается, что смертность в результате дорожно-транспортных происшествий продолжает расти, составляя 1,35 миллиона случаев смерти в год. В Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2018 год, подчеркивается, что на сегодняшний день травмы в результате ДТП являются основной причиной смерти детей и молодых людей в возрасте 5–29 лет<sup>1</sup>.

Большое значение в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения имеет законодательство и статистика. Так, научный центр безопасности дорожного движения МВД России опубликовал подробный информационно-аналитический обзор состояния аварийности в России за 2018 год, согласно которому, каждое девятое ДТП было со смертельным исходом. Отмечается, что ряд трендов повторяется из года в год, например, самым аварийным месяцем в году, по-прежнему, является август, день недели суббота, время 17.00 — 20.00 (в этот промежуток происходит 20 % ДТП). Всего на улицах и дорогах страны за 2018 год

зарегистрировано 168 099 ДТП (–0,8 %), в которых погибло 18 214 (–4,6 %). При этом причиной ДТП в 88,1 % случаев стали нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Всего совершено 148 142 (+3,3 %) таких ДТП<sup>2</sup>. Несмотря на незначительное сокращение некоторых показателей, ситуация на дорогах остается серьезной и решение данной проблемы осуществляется на государственном уровне.

В настоящее время, с целью сокращения смертности от дорожно-транспортных происшествий в России реализуется федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»<sup>3</sup>. Среди основных задач данной программы можно выделить формирование негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения и повышение культуры вождения, развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Целевыми индикаторами Программы является число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения), а также транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств)<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Количество дорожно-транспортных происшествий. Сведения за 12 месяцев 2018 года // ГИБДД МВД России. URL: [http://www.gibdd.ru/stat/files/tab\\_14\\_12\\_73.xls](http://www.gibdd.ru/stat/files/tab_14_12_73.xls) (дата обращения: 4.12.2019).

<sup>3</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 (ред. от 13 декабря 2017 г.) // Собрание законодательства РФ. 2013. № 41. Ст. 5183.

<sup>4</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»:

<sup>1</sup> Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2018 год // Всемирная организация здравоохранения. URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status\\_/2018/GSRRS2018\\_Summary\\_RU.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status_/2018/GSRRS2018_Summary_RU.pdf) (дата обращения 4.12.2019).

Исследования в области дорожного движения в середине прошлого столетия носили односторонний характер и не имели системного подхода, отсутствовало четкое понимание таких понятий как «дорожное движение», «безопасность дорожного движения», «обеспечение безопасности дорожного движения». Уровень безопасности дорожного движения и причины дорожно-транспортных происшествий глубоко и обстоятельно не рассматривались учеными того времени. На сегодняшний день мы имеем возможность ознакомиться с работами исследователей, труды которых многие годы посвящались изучению вопросов в сфере безопасности дорожного движения. В частности, видный ученый административист, профессор В. И. Майоров, занимается изучением вопросов безопасности дорожного движения на фундаментальном уровне, является автором многочисленных исследований, монографий, пособий и статей по теме [1; 2]. Наряду с В. И. Майоровым, существенный вклад в изучение данного вопроса сделан такими учеными как Б. В. Россинский [3], В. В. Лукьянов [4], Р. И. Денисов [5], труды которых удивляют своей результативностью.

На сегодняшний день такие понятия, как «дорожное движение», «безопасность дорожного движения», «дорожно-транспортное происшествие» и другие определены федеральным законом «О безопасности дорожного движения»<sup>1</sup> (далее — ФЗ «О безопасности дорожного движения»). В частности, в статье 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» отмечено, что «дорожное движение — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог».

В свое время В. В. Лукьянов писал, что под дорожным движением следует понимать «процесс движения транспортных средств по дорогам, в котором действия его участников — водителей, пешеходов и пассажиров определяются специальными правилами» [4, с. 12]. Данная трактовка указывает на правовое регулирование действий всех участников дорожного движения. Однако, на наш взгляд, более удачную формулировку предложил профессор В. И. Майоров, который под дорожным движением предлагает понимать «деятельность по удовлетворению общественной и личной потребности в пространственном перемещении людей, средств вещных продуктов их труда, основанную на использовании возможностей постановления Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 (ред. от 13 декабря 2017 г.)

<sup>1</sup> О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

технического комплекса «транспортные средства — дороги», состоящую в управлении движением транспортных средств, перемещении на транспортных средствах без управления ими или естественном пешем передвижении по дорогам, протекающую в условиях постоянного риска возникновения состояния неуправляемого движения механических транспортных средств и последующих негативных последствий в виде гибели, ранения людей, повреждения материальных объектов [6, с. 25–26]. Чуть позже он уточняет, что это «деятельность, в результате которой осуществляется удовлетворение потребности в пространственном перемещении чего-либо (кого-либо) из точки «А» в точку «В». Она может осуществляться не только с помощью транспортных средств, но и в пешем порядке, и не только в пределах дорог» [7, с. 86; 8, с. 14].

Рассуждая о дорожном движении, В. И. Майоров полагает, что «основным качеством удовлетворения транспортной потребности является время, затраченное на перемещение людей и продуктов их деятельности. Интерес к экономии времени дорожного движения может иметь различную социальную окраску. Независимо от конкретного мотива реализации этого интереса выражается в стремлении к движению с возможно большей скоростью по территории наименьшей протяженности, а также при максимально полном использовании грузоподъемности и вместимости транспортных средств. Участие в дорожном движении, по мнению профессора, есть деятельность в условиях постоянного риска, степень опасности которой возрастает по мере того, как реализуется интерес минимизации времени. Причем люди сознательно идут на это, ибо по-другому у них нет возможности удовлетворить насущную, жизненно важную потребность в пространственном перемещении» [6, с. 19]. Представляется, что в дорожном движении имеет место именно такая ситуация, когда «наличие постоянной угрозы, избежать которой невозможно, приводит к пренебрежению ею» [6, с. 20; 9, с. 45], что в свою очередь приводит к росту дорожно-транспортных происшествий.

В статье 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» говорится, что под безопасностью дорожного движения следует понимать «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий». Вызывает интерес позиция В. И. Майорова, относительно понятия «безопасность дорожного движения» [8]. По мнению профессора, данное понятие включает две базовые категории — «безопасность» и «дорожное

движение», потому при рассмотрении его содержания следует анализировать каждую из них отдельно [11, с. 10].

Защищенность участников дорожного движения от ДТП и их последствий это перво-степенная задача для обеспечения интересов личности, общества и государства. Как справедливо отмечает В. И. Майоров, «результатом такой защищенности должна стать стратегия государства по обеспечению безопасности дорожного движения, необходимого уровня правового регулирования общественных отношений в целях формирования условий для нормального функционирования дорожного движения» [6, с. 37].

В 2018 году, как и в предыдущие годы, основными видами ДТП являлись столкновение транспортных средств (42,3 %) и наезд на пешеходов (29,1 %) от общего количества<sup>1</sup>.

Считаем, что изучение факторов безопасности в системе дорожного движения напрямую влияет на безопасность дорожного движения. На наш взгляд, в первую очередь к ним следует отнести уровень транспортной культуры водителей и дисциплину пешеходов и иных участников дорожного движения. Далее, фактором, влияющим на безопасность дорожного движения, можно назвать дорожно-транспортную инфраструктуру, состояние которой, безусловно, влияет на рост аварийности на дорогах. После чего следует указать такой фактор, как стаж вождения и техническое состояние транспортного средства. В подтверждение своей точки зрения приведем статистические данные.

В 2018 году в России произошло снижение числа ДТП, которым сопутствовали недостатки состояния улично-дорожной сети. За год произошло 59 421 такое происшествие, что на 12,5 % ниже по сравнению с 2017 годом. Однако, в целом по стране с влиянием недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети связано каждое третье ДТП (35,3 %)<sup>2</sup>. Сюда отнесем плохое качество дорожного покрытия, освещенность, плохая уборка дорог и многое другое. В связи с этим считаем, что реализация федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)<sup>3</sup> должна иметь свое

продолжение. Продуманное строительство дорог и наличие соответствующей автомобильной дороги во многом будет способствовать снижению уровня ДТП в России.

Говоря о безопасности дорожного движения, мы имеем в виду не только водителей, но и пешеходов как участников дорожного движения. В 2018 году снизились основные показатели дорожно-транспортной аварийности с участием пешеходов. Всего совершено 50 207 ДТП (53 232 ДТП в 2017 г.) с участием пешеходов, в которых погибло 5299 (5777 в 2017 г.) и получили ранения 47 144 (49 869 в 2017 г.) человека. Более трети всех наездов на пешеходов произошло из-за нарушения ПДД самими пешеходами, при этом каждое пятое такое ДТП — со смертельным исходом пешехода<sup>4</sup>. Несмотря на тот факт, что наблюдается снижение общего количества ДТП с участием пешеходов, цифры, показывающие количество погибших и получивших ранение, не снимают актуальность данного вопроса.

Рассуждая о водителях с низкой транспортной культурой, нельзя не отметить, что достаточно часто причиной дорожно-транспортных происшествий является управление транспортным средством в состоянии опьянения. В 2018 году увеличились показатели количества ДТП и числа раненых из-за нарушения ПДД водителями, находившимися в состоянии опьянения. Всего совершено 15 166 (+1,3 %) таких ДТП, в которых погибло 4296 (+0,9 %) и ранено 20 629 (+1,6 %) человек<sup>5</sup>.

Также следует отметить, что максимально опасная ситуация на дороге бывает спровоцирована любителями «опасного вождения». Опасное управление автомобилем — достаточно распространенная причина аварийных ситуаций, и в основном встречается на городских дорогах крупных населенных пунктах, где движение автомобилей происходит в достаточно активном темпе. Указанная проблема объясняет внесение изменений в пункт 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации Постановлением Правительства РФ от 30 мая 2016 г. № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации»<sup>6</sup>, в части введения понятия «опасное вождение», под которым понимается «вождение,

<sup>1</sup> Количество дорожно-транспортных происшествий. Сведения за 12 месяцев 2018 года // Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России. URL: [http://www.gibdd.ru/stat/files/tab\\_14\\_12\\_73.xls](http://www.gibdd.ru/stat/files/tab_14_12_73.xls) (дата обращения: 4.12.2019).

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте : распоряжение Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р // Собрание законодательства РФ. 2010. № 32. Ст. 4359.

<sup>4</sup> Количество дорожно-транспортных происшествий. Сведения за 12 месяцев 2018 года. // Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России. URL: [http://www.gibdd.ru/stat/files/tab\\_14\\_12\\_73.xls](http://www.gibdd.ru/stat/files/tab_14_12_73.xls) (дата обращения: 4.12.2019).

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации : постановление Правительства РФ от 30 мая 2016 г. № 477 // Собрание законодательства РФ. 2016. № 23. Ст. 3325.



выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба». Думаем, что введение понятия «опасное вождение» на законодательном уровне в России очень важно и своевременно. В то же время, на наш взгляд, опасное вождение, как институт права в сфере дорожного движения требует серьезной доработки и уточнений со стороны законодателя [12, 13].

Размышляя о вопросах безопасности дорожного движения, мы пришли к выводу, что

ужесточение санкций за правонарушения в сфере дорожного движения, повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами на сегодняшний день проявили себя как малоэффективные меры. Свидетельством тому являются приведенные в статье статистические данные научного центра исследования безопасности дорожного движения. Полагаем, что борьба с правонарушениями в сфере дорожного движения должна осуществляться иными методами. На наш взгляд, прежде всего, основательная работа над повышением транспортной культуры водителя, (культуры вождения) и формированием у участников дорожного движения навыков безопасного поведения на дорогах имеет огромное значение для безопасности дорожного движения.

Приведенный анализ безопасности дорожного движения свидетельствует о том, что существует ряд факторов, требующих дополнительной доработки на законодательном уровне. Разработка мер по обеспечению безопасности дорожного движения, на сегодняшний день является одной из значимых задач государства. Как справедливо отметил профессор В. И. Майоров: «трудности в их решении определены необходимостью одновременной разработки сложных теоретических и практических вопросов. Но только совместными активными усилиями всех сторон на федеральном, региональном, местном уровнях можно добиться необходимых результатов» [11, с. 141].

### Список литературы

1. Майоров, В. И. Организационные и правовые основы межотраслевого управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... канд. юрид. наук / В. И. Майоров. — М., 1994.
2. Майоров, В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... д-ра юрид. наук / В. И. Майоров. — Екатеринбург, 1997.
3. Россинский, Б. В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения: тенденции, проблемы и перспективы развития : дис. ... д-ра юрид. наук / Б. В. Россинский. — М., 1993.
4. Лукьянов, В. В. Безопасность дорожного движения / В. В. Лукьянов. — М., 1983.
5. Денисов, Р. И. Административный надзор в сфере дорожного движения / Р. И. Денисов. — М. : ВНИИ БД МВД СССР, 1981.
6. Майоров, В. И. Дорожное движение и безопасность : монография / В. И. Майоров. — Челябинск, 1997.
7. Майоров, В. И. Правовой режим в сфере безопасности дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Право. — 2008. — № 22 (123). — С. 85–89.
8. Майоров, В. И. К вопросу о необходимости уточнения законодательного определения безопасности дорожного движения / В. И. Майоров // Проблемы права. — 2009. — № 2 (18). — С. 75–80.
9. Майоров, В. И. Об общественной опасности административных правонарушений в области дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Право. — 2015. — № 13 (368). — С. 43–47.
10. Майоров, В. И. Безопасность дорожного движения: концептуальный взгляд : сборник избранных научных трудов / В. И. Майоров. — Челябинск : СитиПринт, 2015.
11. Майоров, В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности в сфере дорожного движения: теоретико-прикладные проблемы : монография / В. И. Майоров. — Челябинск : ГОУ ВПО ЧЮИ МВД России, 2008.

12. Майоров, В. И. Административная ответственность за опасное вождение: проблемы и перспективы / В. И. Майоров // Актуальные вопросы применения норм административного права («Кореневские чтения») сборник научных трудов III Международной научно-практической конференции. — М., 2019. — С. 282–286.

13. Майоров, В. И. Создание аварийной ситуации как риск безопасности участников дорожного движения / В. И. Майоров, С. В. Полякова // Евразийский юридический журнал. — 2018. — № 1 (116). — С. 306–310.

### References

1. Mayorov, V. I. Organizatsionnye i pravovye osnovy mezhotraslevogo upravleniya obespecheniem bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : dis. ... kand. yurid. nauk / V. I. Mayorov. — M., 1994.

2. Mayorov, V. I. Administrativno-pravovye problemy upravleniya obespecheniem bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya : dis. ... d-ra yurid. nauk / V. I. Mayorov. — Yekaterinburg, 1997.

3. Rossinskiy, B. V. Gosudarstvennaya sistema obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: tendentsii, problemy i perspektivy razvitiya : dis. ... d-ra yurid. nauk / B. V. Rossinskiy. — M., 1993.

4. Lukyanov, V. V. Bezopasnost dorozhnogo dvizheniya / V. V. Lukyanov. — M., 1983.

5. Denisov, R. I. Administrativnyy nadzor v sfere dorozhnogo dvizheniya / R. I. Denisov. — M. : VNII BD MVD SSSR, 1981.

6. Mayorov, V. I. Dorozhnoe dvizhenie i bezopasnost : monografiya / / V. I. Mayorov. — Chelyabinsk, 1997.

7. Mayorov, V. I. Pravovoy rezhim v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2008. — № 22 (123). — S. 85–89.

8. Mayorov, V. I. K voprosu o neobkhodimosti utochneniya zakonodatelnogo opredeleniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Problemy prava. — 2009. — № 2 (18). — S. 75–80.

9. Mayorov, V. I. Ob obshchestvennoy opasnosti administrativnykh pravonarusheniy v oblasti dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2015. — № 13 (368). — S. 43–47.

10. Mayorov, V. I. Bezopasnost dorozhnogo dvizheniya: kontseptualnyy vzglyad : sbornik izbrannykh nauchnykh trudov / V. I. Mayorov. — Chelyabinsk : SitiPrint, 2015.

11. Mayorov, V. I. Gosudarstvenno-pravovoe obespechenie bezopasnosti v sfere dorozhnogo dvizheniya: teoretiko-prikladnye problemy : monografiya / V. I. Mayorov. — Chelyabinsk : GOU VPO ChYul MVD Rossii, 2008.

12. Mayorov, V. I. Administrativnaya otvetstvennost za opasnoe vozhdenie: problemy i perspektivy / V. I. Mayorov // Aktualnye voprosy primeneniya norm administrativnogo prava («Korenevskie chteniya») sbornik nauchnykh trudov III Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — M., 2019. — S. 282–286.

13. Mayorov, V. I. Sozdanie avariynoy situatsii kak risk bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, S. V. Polyakova // Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2018. — № 1 (116). — S. 306–310.

Дата поступления статьи в редакцию: 11.12.2019.

## КОНЦЕПЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Горовенко С. В.**

Тюменский государственный медицинский университет

E-mail: tgamyp@yandex.ru

В статье анализируется научный вклад профессора В. И. Майорова в развитие концепции управления рисками в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения. Также предложена концепция межведомственного стандарта по управлению рисками в данной сфере.

Ключевые слова: управление риском, безопасность, дорожное движение.

## THE CONCEPT OF RISK MANAGEMENT IN THE FIELD OF SAFETY OF ROAD USERS

**Gorovenko, S. V.**

Tyumen state medical University

E-mail: tgamyp@yandex.ru

The scientific contribution of professor V. I. Mayorov to the development of the concept of risk management in the field of safety of road users is analyzed. The concept of an interdepartmental standard for risk management in this area is also proposed.

Keywords: risk management, safety, traffic.

### **Введение**

Приоритет обеспечения безопасности дорожного движения (далее — БДД) как одного из важнейших направлений внутренней политики России обусловлен величиной социально-материального и демографического ущерба, который наносят дорожно-транспортные происшествия. Впервые риски БДД были выделены в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», однако в данном документе отсутствовали мероприятия по минимизации и устранению выявленных рисков и сам их перечень был весьма ограниченным [1, с. 120].

В принятой распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, представляющей собой основу для формирования и реализации государственной политики

в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях, также определены риски безопасности дорожного движения. Поскольку Стратегия является лишь общей основой планирования при реализации политики в сфере обеспечения БДД, более подробные сведения о выделенных рисках в ней отсутствуют, как и механизм управления рисками [2; 9]. В этой связи В. И. Майоров справедливо отмечает, что «необходимо формирование целостной концепции рисков в сфере дорожного движения, включающей методику их выявления, анализа, способы борьбы, в противном случае минимизация этих рисков будет весьма затруднительна» [3, с. 127]. Представляется верным, что разработка такой концепции должна начинаться с правильного определения её базовых положений.

### **Описание и результаты проведенного исследования**

В. И. Майоров отмечает, что действующее определение понятия «безопасность дорожного движения» не отражает всего многообразия общественных отношений, возникающих в связи с удовлетворением транспортной потребности общества. Процессу транспортного перемещения предшествуют также процессы его подготовки. Безопасность дорожного движения — это более широкий круг общественных отношений. Она зависит от состояния правопорядка, особенностей взаимодействия человека с техникой, организации дорожного движения, благоустройства дорог, развития автомобилизации и т. д. На этом основании вместо термина «дорожное движение» необходимо использовать термин «сфера дорожного движения» [4, с. 101]. В этой связи переход от понятия «безопасность дорожного движения» к понятию «безопасности участников в сфере дорожного движения» позволяет выстроить концептуально новую систему управления рисками в данной сфере.

Можно согласиться с подходом В. И. Майорова к тому, что «дорожное движение является социотехнической системой, включающей в себя комплекс взаимосвязанных элементов и подсистем, которые характеризуются соответствующими рисками». Структуру сферы дорожного движения можно охарактеризовать следующим образом. На ее нижнем уровне находится подсистема, функционирование которой непосредственно обеспечивает удовлетворение транспортной потребности, а именно пространственное перемещение людей и грузов. Субъектом управления в этой подсистеме являются участники дорожного движения, объектом — технический комплекс «транспортные средства — улично-дорожная сеть». Существование подсистемы удовлетворения транспортной потребности и процесс ее функционирования возможны только как результат деятельности подсистемы второго уровня — подсистемы подготовки и обслуживания дорожного движения.

Она включает в себя предприятия, организации, учреждения, деятельность которых связана с созданием условий дорожного движения, а значит, и с обеспечением безопасности участников дорожного движения. Результат функционирования данной подсистемы выражается в определенном состоянии улично-дорожной сети, транспортных средств, уровне подготовки участников дорожного движения.

На третьем, высшем уровне находится подсистема, образуемая органами исполнительной власти, которые реализуют функции

государственного управления отраслевого и межотраслевого характера по отношению к подсистемам первого и второго уровней [5, с. 117].

Более подробно риск-ориентированная концепция обеспечения безопасности участников дорожного движения, разработанная В. И. Майоровым, изложена в монографии «Создание системы управления рисками в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» [6].

На наш взгляд, данная концепция требует разработки межведомственного стандарта по управлению рисками в области обеспечения безопасности участников дорожного движения, который может состоять из следующих разделов.

**Охраняемые ценности.** В федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» (далее — ФЦП), утвержденной Постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 в качестве охраняемой ценности определена жизнь граждан. Тем не менее, акцентирование внимания только лишь на наиболее важной ценности не позволяет сформировать комплексную систему управления риском возникновения угрозы такой ценности. В этой связи можно считать оправданным определение охраняемой ценности как состояния защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, что соответствует задачам Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>1</sup> (далее — Федеральный закон № 196-ФЗ).

Такое понимание охраняемой ценности позволяет формулировать риски и разрабатывать методологию управления ими в максимально широком объеме. Кроме того, это приведёт к трансформации целевой установки управления: от обеспечения безопасности дорожного движения до обеспечения безопасности участников дорожного движения, так как высшей ценностью должно быть благо человека, а не процесс перемещения транспортных средств или людей [3, с. 124].

**Перечень рискообразующих факторов в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения.** Обязательным элементом методологии управления рисками является оценка риска и рискообразующих факторов, а также их классификация. Оценка транспортного и социального риска и их прогнозные значения определены в ФЦП. Также

<sup>1</sup> О безопасности дорожного движения : федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.11.2019) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

предусмотрены отдельные направления по снижению данных рисков. По сути, такие направления являются факторами, обуславливающими возникновение рисков. Однако их перечень является неполным. В этой связи факторы, действие которых приводит к образованию транспортного и социального рисков, могут быть изложены в следующей системе:

1. Опасное поведение участников дорожного движения. Данный фактор состоит из следующих компонентов:

1.1. Грубое нарушение правил дорожного движения (например, управление транспортным средством в состоянии опьянения, совершение правонарушения из хулиганских побуждений);

1.2. Систематическое нарушение правил дорожного движения;

1.3. Совершение водителем транспортного средства опасного маневра без нарушения правил дорожного движения;

1.4. Коррупционное поведение сотрудников ГИБДД России;

1.5. Уклонение от административной ответственности за нарушение правил дорожного движения;

2. Несвоевременное оказание медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия;

3. Выпуск в эксплуатацию механического транспортного средства, имеющего технические неисправности;

4. Допуск к управлению транспортными средствами лиц, состояние здоровья которых не обеспечивает безопасное управление;

5. Проектирование, строительство, ремонт и реконструкция дорог и объектов дорожной инфраструктуры без учета требований безопасности участников дорожного движения;

6. Некачественное обучение кандидатов в водители механических транспортных средств и детей правилам дорожного движения.

**Организационно-управленческий компонент системы управления рисками.** ФЦП предусматривает следующий организационно-управленческий компонент её реализации:

1. На федеральном уровне государственный заказчик — координатор Программы, государственные заказчики Программы, дирекция Программы;

2. На региональном уровне — представители государственных заказчиков, исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы и формирование информационной политики, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения;

3. На местном уровне — органы местного самоуправления муниципальных образований в лице назначенных ответственных за взаимодействие по выполнению Программы, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения в муниципальных районах и городских округах.

Функции по текущему управлению реализацией Программы возлагаются на федеральное казенное учреждение «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», которое находится в ведении Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Государственным заказчиком — координатором Программы по согласованию с государственными заказчиками Программы может быть создан совет по координации Программы — коллегиальный совещательный орган управления реализацией Программы, создаваемый для осуществления координации и взаимодействия участников реализации Программы.

Формы и методы организации управления реализацией Программы определяются государственным заказчиком — координатором Программы (МВД России) в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Указанные организационно-управленческие элементы отвечают целям реализации ФЦП, но не подходят к организации системы управления рисками в данной сфере. Такой вывод является следствием убежденности в том, что в организационно-управленческий компонент системы управления рисками должны входить субъекты, оказывающие необходимое воздействие на риск-образующие факторы. Как следствие, система риск-менеджмента в рассматриваемой предметной области должна строиться на основе деятельности как управленческого механизма публичной сферы (федеральный, региональный и муниципальный компонент), так и частных субъектов. К таковым можно отнести страховые организации, осуществляющие деятельность в сфере обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее — ОСАГО), представителей института общественного контроля.

Нахождение страховых организаций в системе субъектов, управляющих рисками в анализируемой сфере, обусловлено возможностью изменения страховых тарифов с учетом, например, регионального состояния безопасности дорожного движения. На возможные возражения о неправомерности оказания соответствующего влияния на страховые компании необходимо отметить следующее.

Во-первых, организация бизнеса в сфере ОСАГО стало возможна в силу возложения обязанности на граждан заключать соответствующие договоры со страховыми компаниями. Во-вторых, высокая отрицательная статистика дорожно-транспортных нарушений вызывает повышенные риски страховых выплат. Таким образом, координация взаимодействия между органами государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и страховыми компаниями неизбежна на федеральном уровне управления ФЦП.

Включение представителей гражданского общества в организационный компонент системы управления рисками в сфере дорожного движения также представляется актуальным направлением её совершенствования, основанном на росте популярности общественных проектов, направленных на профилактику нарушений в рассматриваемой предметной области.

Как уже было отмечено, основным риск-образующим фактором возникновения ДТП является поведение водителей транспортных средств. При этом ресурсные возможности ГИБДД России ограничены. В этой связи реальная ситуация с количеством дорожно-транспортных нарушений обладает высокой долей латентности. Исходя из этого, использование института гражданского контроля позволяет более интенсивно применять инструментарий административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Таким образом, субъектная составляющая разрабатываемого стандарта должна быть представлена в виде перечня субъектов как публичного, так и частного сектора управления, с указанием соответствующего риск-образующего фактора.

**Мероприятия по минимизации действия рискообразующих факторов.** Управление вероятностью возникновения рискообразующих факторов возможно на основании объективного анализа эффективности действующего инструментария, определения временных границ такого анализа, формирования предложений по совершенствованию мер управления рисками. В качестве примера рассмотрим такой фактор как опасное поведение участника дорожного движения.

*Грубое нарушение правил дорожного движения.* Понятие грубого нарушения ПДД российское законодательство не содержит. В этой связи к таковым предлагается относить управление транспортным средством в состоянии опьянения, совершение нарушения ПДД из хулиганских побуждений, а также иные административные правонарушения, влекущие лишение права управления транспортным

средством в качестве меры наказания за однократное нарушение.

Следует отметить, что система мер противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения включает в себя меры уголовной и административной ответственности. Однако возникает вопрос об оценке эффективности данных юрисдикционных мер управления вероятностью нахождения водителей транспортных средств в состоянии опьянения. Очевидно, что снижение интенсивности мероприятий, направленных на обнаружение таких водителей, приведет к уменьшению количественного показателя выявленных нарушений. Следовательно, необходимо определить стандартный объём затрачиваемых усилий (количество задействованных сотрудников, интенсивность мероприятий и т. п.), направленных на выявление таких нарушений, в течение определенного временного интервала. Также следует определить допустимую величину погрешности получаемого результата. Если на протяжении нескольких периодов анализа существенного снижения количества выявленных нарушений не происходит, то это должно являться основанием для ужесточения мер административной и уголовной ответственности за такие нарушения.

Аналогичная методика может быть применена к иным грубым нарушениям ПДД. Что касается нарушения ПДД из хулиганских побуждений, то данная концепция требует детальной научной проработки понятийного аппарата. Актуальность исследований в данном направлении определяется тем, что управление транспортным средством является формой эксплуатации источника повышенной опасности. Следовательно, по сути, речь идет либо о создании умышленной угрозы жизни участникам дорожного движения, либо о желании нарушителя привлечь внимание к совершаемому противоправному деянию. Использование источника повышенной опасности в указанных целях должно влечь более жесткое наказание.

*Систематическое нарушение правил дорожного движения.* Проблематика привлечения к административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения уже неоднократно освещалась в научной литературе [7; 8]. В этой связи на основании анализа зарубежного и отечественного опыта противодействия данному явлению можно сделать вывод о необходимости внедрения и последующего применения бальной системы учета нарушений ПДД.

Кроме юрисдикционных мер, направленных на снижение вероятности систематического нарушения ПДД, в данном разделе

стандарта должен быть определен механизм взаимодействия ГИБДД России со страховыми организациями, действующими в рамках системы ОСАГО. Такое взаимодействие может быть выражено в оценке возможности увеличения страховых тарифов, формируемых в зависимости от факта аварийности (безаварийности) эксплуатации транспортного средства.

*Совершение водителем транспортного средства опасного маневра без нарушения правил дорожного движения.* Как уже было отмечено, реализация мер по управлению данной вероятностью заключается в создании технических условий, препятствующих такому маневру. Таким образом, в стандарте могут быть предусмотрены данные мероприятия, а также условия их первоочередной реализации. Такое утверждение обусловлено общей протяжённостью дорог в России, количеством перекрестков и т. д.

*Коррупционное поведение сотрудников ГИБДД России.* В 2014 году Минтрудом России были подготовлены методические рекомендации по проведению оценки коррупционных рисков, возникающих при реализации функций. На основании данных методических рекомендаций планируется разработка карт коррупционных рисков и мер по их минимизации. Таким образом, мероприятия по данному направлению являются, по сути, частью антикоррупционного стандарта МВД России.

*Уклонение от административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.* Данный рискообразующий фактор возникает при применении средств «автоматической» фото- и видеофиксации. Следовательно, мероприятия по данному направлению могут выражаться в разработке проекта федерального закона о внесении соответствующих изменений в КоАП РФ. Кроме того, актуальной является разработка порядка аккредитации (аттестации) представителей институтов общественного контроля. Такой порядок позволит распространить предусмотренный КоАП РФ механизм привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, основанный на «презумпции виновности» водителя транспортного средства, на производство по делам об административных правонарушениях, которые могут быть возбуждены на основании материалов, полученных в ходе осуществления общественного контроля.

Мероприятия по минимизации таких рискообразующих факторов как «выпуск в эксплуатацию механического транспортного средства, имеющего технические неисправности», а также «проектирование, строительство,

ремонт и реконструкция дорог и объектов дорожной инфраструктуры без учета требований безопасности дорожного движения», состоят в осуществлении государственной надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения. Следует отметить, что включение в анализируемый стандарт положений ведомственной системы МВД России, касающихся реализации риск-ориентированного подхода к осуществлению надзорной деятельности, является нецелесообразным. В соответствии с методическими рекомендациями, реализуемыми в данной сфере, риск-ориентированный подход к осуществлению государственного контроля направлен на уменьшение количества плановых проверок в отношении хозяйствующих субъектов, что, в свою очередь, повышает риски проявления указанных рискообразующих факторов. Кроме того, положения риск-ориентированного метода организации государственного надзора за безопасностью дорожного движения подвергались обоснованной критике [9].

Формирование системы мер по управлению вероятностью проявления рискообразующих факторов позволит создать карту рисков. Учитывая, что в настоящее время обязательных требований к форме изложения такой карты не установлено, то могут быть использованы образцы карт коррупционных рисков, предусмотренные методическими рекомендациями по проведению оценки коррупционных рисков в федеральных органах исполнительной власти, осуществляющих контрольно-надзорные функции.

**Ключевые показатели эффективности деятельности по управлению рисками.** Философия ключевых показателей эффективности весьма проста: «Если вы пытаетесь чем-то управлять, вы должны уметь это измерять. До тех пор, пока что-то не измеряется, на него не обращают внимания» [10]. Исходя из этого, в качестве основного ключевого показателя эффективности системы управления рисками в области обеспечения прав участников дорожного движения предлагается рассматривать **количество страховых выплат, произведенных в рамках системы ОСАГО.** Логика такого предложения заключается в следующем. Действующая в МВД России система государственной статистической отчетности по ДТП не формирует реальных данных об их количестве. Однако любое ДТП, вне зависимости от тяжести наступивших последствий, является основанием для получения страхового возмещения. Таким образом, уменьшение количества страховых случаев в рамках системы ОСАГО позволяет судить об уменьшении количества ДТП

и, как следствие, об уменьшении вероятности возникновения транспортного и социального риска. При этом уменьшение количества ДТП означает улучшение качества профилактической работы МВД России, что является основной деятельностью данного государственного органа управления.

Отдельные виды рискообразующих факторов могут формировать самостоятельные показатели эффективности деятельности по их минимизации или могут включаться в показатели эффективности реализации программ по обеспечению безопасности дорожного движения различного уровня. Рассмотрим несколько примеров формирования таких показателей.

В области противодействия совершению водителем транспортного средства опасного маневра может быть предусмотрен *количественный показатель по применению средств технического воспрепятствования смешиванию потоков движения транспортных средств, а также пешеходов* (например, количество перекрестков с разделенными (выделенными) потоками движения, количество нерегулируемых перекрестков с принудительным ограничением скорости, протяженность дорог с разделительными (заградительными) барьерами). Следует обратить внимание, что подобные показатели предусмотрены Паспортом приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», утвержденным президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам, протокол от 21.11.2016 № 10. Однако данный документ не является нормативным правовым актом и, как следствие, не носит нормативно обязывающий характер для органов управления. Также отметим, что частично такие показатели предусмотрены в ФЦП в качестве мероприятий, направленных на развитие системы организации движения транспортных средств

и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий.

В области противодействия несвоевременному оказанию медицинской помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия должен быть установлен *временной показатель прибытия специалистов, уполномоченных на профессиональное оказание первой медицинской помощи, основанный на действующих нормативах*.

В области минимизации иных рискообразующих факторов установление показателей эффективности в настоящее время представляет собой определенную сложность, так как определение количественного критерия не исключает возможность манипуляции статистическими данными. Однако, в любом случае, мероприятия по управлению рисками должны приводить к снижению страховых выплат по ОСАГО.

#### **Заключительные положения**

В данном разделе должны быть закреплены вопросы координации деятельности субъектов системы управления рисками, порядок внесения изменений в стандарт.

Отметим, что порядок стандартизации процедуры управления рисками в сфере государственного управления нормативно не закреплен. Действующие стандарты риск-менеджмента могут быть использованы в крайне ограниченном объеме в силу принципиального отличия публичной сферы управления от бизнес-процессов. Тем не менее, существующие методические указания в сфере разработки антикоррупционных стандартов деятельности контрольно-надзорных органов, применения риск-ориентированного подхода к их деятельности позволят в будущем сформировать базовый стандарт управления рисками в публично-правовой сфере.

#### **Список литературы**

1. Майоров, В. И. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: риски реализации / В. И. Майоров // Проблемы права. — 2017. — № 5 (64). — С. 120–124.
2. Майоров, В. И. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: основные риски / В. И. Майоров, С. И. Иванова // Административное право и процесс. — 2018. — № 11. — С. 9–14.
3. Майоров, В. И. Управление рисками в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Управление социально-экономическими системами: теория, методология, практика: монография ; под общей редакцией Г. Ю. Гуляева. — Пенза, 2017. — С. 118–127.
4. Майоров, В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы / В. И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2012. — № 7 (266). — С. 99–101.
5. Майоров, В. И. Классификация рисков, возникающих в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2018. — № 6. — С. 116–122.



6. Майоров, В. И. Создание системы управления рисками в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: монография / В. И. Майоров, С. В. Горovenko, А. К. Костылев [и др.]. — Челябинск : Цицеро, 2018. — 132 с.

7. Головкин, В. В. Лишение права управления транспортным средством в системе административных наказаний: современные тенденции и перспективы / В. В. Головкин, О. И. Бекетов, В. И. Майоров // Административное право и процесс. — 2017. — № 7. — С. 25–29.

8. Романькова, С. А. Бальная система учета правонарушений как механизм сдерживания водителей, систематически и злостно нарушающих Правила дорожного движения в России / С. А. Романькова // Административное и муниципальное право. — 2014. — № 11. — С. 1181–1186.

9. Костылев, А. К. Проблемные вопросы реализации риск-ориентированного подхода при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения / А. К. Костылев // Вестник Уральского финансово-юридического института. — 2018. — № 1 (11). — С. 87–90.

10. Акмаева, Р. И. Компенсационный менеджмент. Управление вознаграждением работников : учебное пособие [Электронный ресурс] / Р. И. Акмаева, Н. Ш. Епифанова. — М. : Прометей, 2018. — 584 с. — URL: <http://iknigi.net/avtor-nelli-epifanova/146124-kompensacionnyu-menedzhment-upravlenie-voznagrazhdeniem-rabotnikov-nelli-epifanova/read/page-20.html>.

### References:

1. Mayorov, V. I. Federalnaya tselevaya programma «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013–2020 godakh»: riski realizatsii / V. I. Mayorov // Problemy prava. — 2017. — № 5 (64). — S. 120–124.

2. Mayorov, V. I. Strategiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii na 2018–2024 gody: osnovnye riski / V. I. Mayorov, S. I. Ivanova // Administrativnoe pravo i protsess. — 2018. — № 11. — S. 9–14.

3. Mayorov, V. I. Upravlenie riskami v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Upravlenie sotsialno-ekonomicheskimi sistemami: teoriya, metodologiya, praktika: monografiya ; pod obshchey redaktsiey G. Yu. Gulyaeva. — Penza, 2017. — S. 118–127.

4. Mayorov, V. I. Soderzhanie ponyatiya «bezopasnost dorozhnogo dvizheniya»: teoreticheskie osnovy / V. I. Mayorov // Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2012. — № 7 (266). — S. 99–101.

5. Mayorov, V. I. Klassifikatsiya riskov, vznikayushchikh v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. — 2018. — № 6. — S. 116–122.

6. Mayorov, V. I. Sozдание sistemy upravleniya riskami v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: monografiya / V. I. Mayorov, S. V. Gorovenko, A. K. Kostylev [i dr.]. — Chelyabinsk : Tsitsero, 2018. — 132 s.

7. Golovko, V. V. Lishenie prava upravleniya transportnym sredstvom v sisteme administrativnykh nakazaniy: sovremennye tendentsii i perspektivy / V. V. Golovko, O. I. Beketov, V. I. Mayorov // Administrativnoe pravo i protsess. — 2017. — № 7. — S. 25–29.

8. Romankova, S. A. Balnaya sistema ucheta pravonarusheniy kak mekhanizm sderzhivaniya voditeley, sistematicheskii i zlostno narushayushchikh Pravila dorozhnogo dvizheniya v Rossii / S. A. Romankova // Administrativnoe i munitsipalnoe pravo. — 2014. — № 11. — С. 1181–1186.

9. Kostylev, A. K. Problemnye voprosy realizatsii risk-orientirovannogo podkhoda pri osushchestvlenii federalnogo gosudarstvennogo nadzora v oblasti bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / A. K. Kostylev // Vestnik Uralskogo finansovo-yuridicheskogo instituta. — 2018. — № 1 (11). — S. 87–90.

10. Akmaeva, R. I. Kompensatsionnyy menedzhment. Upravlenie voznagrazhdeniem rabotnikov : ucheb. posobie [Elektronnyy resurs] / R. I. Akmaeva, N. Sh. Yepifanova. — М. : Prometey, 2018. — 584 s. — URL: <http://iknigi.net/avtor-nelli-epifanova/146124-kompensacionnyu-menedzhment-upravlenie-voznagrazhdeniem-rabotnikov-nelli-epifanova/read/page-20.html>.

Дата поступления статьи в редакцию: 12.12.2019.

**ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВНЕДРЕНИЯ  
ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ  
В СФЕРУ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ  
(на примере работы Министерства здравоохранения  
Российской Федерации)**

**Попова Ю. П.**

Тюменский государственный университет

E-mail: Popova1976@yandex.ru

Актуальность проведенного исследования заключается в иллюстрации современных проблем в области внедрения цифровых технологий в государственное управление, с которыми сталкиваются потребители при защите своего права, обращаясь в данные органы. На основе использования методов общественного мониторинга электронных сервисов — общественных приемных официальных сайтов Министерства здравоохранения Российской Федерации и Федеральной службы по надзору в сфере здравоохранения России, а также их территориальных органов в субъектах Российской Федерации, нормативно-правовой экспертизы законодательных и иных актов, регулирующих внедрение информационных технологий в работу государственных структур, делается вывод, что на современном этапе неэффективно и бессистемно работают электронные ресурсы в указанных ведомствах. Не достаточно отлажена единая система межведомственного электронного взаимодействия государственных органов с физическими лицами. Кроме того, и сами граждане — потребители государственных услуг до сих пор остаются безграмотными в информационном поле, что в конечном итоге «на руку» чиновникам, привыкшим затягивать сроки рассмотрения дел и принятия по ним решений.

Ключевые слова: государственное управление, цифровые технологии, защита прав потребителя.

**LEGAL SUPPORT FOR THE INTRODUCTION  
OF DIGITAL TECHNOLOGIES IN THE SPHERE  
OF PUBLIC ADMINISTRATION  
(on the example of the Ministry of Health  
of the Russian Federation)**

**Popova Yu. P.**

Tyumen State University

E-mail: Popova1976@yandex.ru

The relevance of the study is to illustrate the current problems in the implementation of digital technologies in public administration, faced by consumers in the protection of their rights, referring to these bodies. On the basis of use of methods of public monitoring of the electronic services — public reception of the official websites of the Ministry of health of the Russian Federation and the Federal service for supervision in the sphere of health of Russia and their territorial bodies in the constituent entities of the Russian Federation, legal expertise of legislative and other acts regulating the introduction of information technologies in government structures, it is concluded that at the present stage is inefficient and haphazard working of electronic resources in these departments. The unified system of interdepartmental electronic interaction of state bodies with individuals is not well established. In addition, the citizens themselves — consumers of public services still remain illiterate in the information field, which ultimately “plays into the hands” of officials who are accustomed to delay the consideration of cases and decision-making on them.

Keywords: public administration, digital technologies, consumer protection.

Динамичное развитие информационного пространства в России обнаружило необходимость включения в область государственного управления цифровых технологий. В свою очередь общество предъявляет все более высокие требования к функционированию институтов государственной службы [1, с. 53]. Целесообразность внедрения единой системы информатизации и авторизации призвана обеспечивать гарантии защиты прав физических лиц, индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, и в целом российское общество и государство от коррупционных проявлений со стороны должностных лиц и государственных и муниципальных органов. А также вынуждает неповоротливую машину бюрократизма выступать не декларативным «звеном» в «цепочке» органов и учреждений, а фактически реализующим государственные гарантии всех членов общества. Как отмечает доктор юридических наук профессор В. И. Майоров, «оценка деятельности госслужащих зависит, в частности, от качественного оказания гражданам и организациям государственных услуг, от того, насколько высок процент отсутствия культуры общения с гражданами, проявления бюрократизма и коррупции» [2, с. 68].

Цель данного труда заключается в установлении возможных законодательных пробелов и других факторов, препятствующих эффективной работе государственной электронной системе.

Для описания существующих проблем приведем реальный пример. Для уточнения диагноза и для развенчивания сомнений по поводу объективного состояния своего здоровья, после консультации с врачом, являющимся одновременно должностным лицом одной из городских единиц муниципальных органов здравоохранения, а также сотрудничающий с коммерческими медицинскими организациями города, пациентка по его предложению обратилась в одну из последних таких организаций. После проведения определенных манипуляций и в соответствующий срок она получает результат, который ее шокирует. Врачом предлагается экстренная операция по удалению парной части органа, на которую пациентка не соглашается, т. к. еще более сомневается в достоверности диагноза. Через определенное количество времени, повторив диагностические процедуры в другой медицинской организации, результат не подтверждается.

Пациентка согласно закону о защите прав потребителей<sup>1</sup> принимает решение побудить соответствующие органы принять подобающие их компетенции меры в отношении недобросовестных

лиц, оказавших ей некачественные возмездные услуги. И направляет обращение в Министерство здравоохранения РФ через электронный сервис. По подведомственности ее обращение передают в Федеральную службу по надзору в сфере здравоохранения РФ в Управление организации государственного контроля качества оказания медицинской помощи населению, которая, в свою очередь, направляет его в территориальные органы Росздравнадзора по Тюменской области, Ханты-Мансийскому автономному округу — Югре и Ямало-Ненецкому автономному округу, а также по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области.

Из территориальных органов Росздравнадзора на ее электронный адрес пришло письмо следующего содержания: «Согласно ч. 3 ст. 10 Федерального закона „О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля“ от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ, Ваше обращение не может служить основанием для проведения внеплановой проверки в отношении юридического лица, поскольку было направлено без использования средств информационно-коммуникационных технологий, предусматривающих обязательную авторизацию заявителя в единой системе идентификации и аутентификации (ЕСИА). Порядок регистрации в ЕСИА определен Положением о федеральной государственной информационной системе „Единой системе идентификации и аутентификации в инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме“, утвержденным приказом Минкомсвязи России от 13.04.2012 г. № 107. С инструкцией по регистрации в ЕСИА можно ознакомиться на портале государственных услуг Российской Федерации».

Для проверки фактов, изложенных в обращении, в т. ч. решения вопроса о проведении контрольного мероприятия, либо принятия иных мер в отношении юридического лица, необходимо направить обращение в электронном виде с авторизацией в ЕСИА. А также представить в адрес контролирующего органа следующие сведения: точное наименование юридического лица, адрес, по которому Вы получили медицинские услуги, а также приложить документы, подтверждающие факт получения медицинской помощи, письменные ответы на Ваши обращения (при наличии)<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> О защите прав потребителей : закон РФ от 07.02.1992 г. № 2300-1 (ред. от 04.06.2018 г.) // СПС Консультант Плюс.

<sup>2</sup> Ответ Территориального органа Росздравнадзора по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области № И78 — 12224/18 от 29 августа 2018г.

Для реализации своего законного права потребитель столкнулся с тремя проблемами в области внедрения цифровых технологий. Во-первых, ей не представилось возможным отправить электронное обращение по правилам, предложенным в вышеназванном ответе Росздравнадзора, хотя гражданка России зарегистрирована в ЕСИА. Причина оказалась банальной: «иконка» — «электронные сервисы» — «подача обращения гражданами» на портале Территориального органа Росздравнадзора по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, не активирована.

Во-вторых, малограмотная в компьютерном деле потребитель не смогла самостоятельно ограничить объем прикрепляемого посылаемого файла, в котором были скопированы прилагаемые документы, подтверждающие факт получения медицинской помощи. Дело в том, что на портале Министерства здравоохранения России, откуда первоначально было направлено электронное обращение, была сделана следующая запись: «В соответствии с методическими рекомендациями Минкомсвязи России по разработке электронных сервисов и применению технологии электронной подписи при межведомственном электронном взаимодействии версии 2.5.7 п. 2.10, в настоящее время существует ограничение на размер передаваемых файлов. Данное ограничение составляет 5 Мб на суммарный размер всех передаваемых файлов в рамках одного заявления». Аналогичная запись визуализируется и на официальном сайте Территориального органа Росздравнадзора по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области.

В-третьих, ей пришлось затратить довольно значительное время, чтобы составить текст, размер обращения которого не мог бы превышать 2000 символов, вмещающий содержание без ущерба его осмысления. Таков лимит «общественной приемной» на сайте Минздрава РФ — «форма обращения».

Последствия несоблюдения требований «электронных сервисов» в трех последних случаях идентичны: обращение не отправлялось.

Казалось бы возникла тупиковая ситуация... Невозможность направить обращение, используя электронные сервисы, привела к неустранимому нарушению права потребителя на защиту его права на качественное оказание медицинской помощи? Нет! Территориальный орган Росздравнадзора, осведомленный о временных проблемах и сбоях в работе своих электронных сервисов в отправленном пациентке письме предлагает ей воспользоваться вторым вариантом: «Для проверки фактов, изложенных в обращении, в том числе решения

вопроса о проведении контрольного мероприятия, либо принятия иных мер в отношении юридического лица Вам необходимо: направить письменное обращение (не в форме электронного документа)».

Возникает другой вопрос. Будет ли письменное обращение (не в форме электронного документа) являться законным основанием проведения внеплановой контрольной проверки? Не нарушает ли оно права второй стороны — юридического лица, к которому придут с проверкой?

Для ответа на этот вопрос обратимся к Закону о защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей<sup>1</sup>. В его ч. 3 ст. 10 «Организация и проведение внеплановой проверки» отмечено следующее: «Обращения и заявления, направленные заявителем в форме электронных документов, могут служить основанием для проведения внеплановой проверки только при условии, что они были направлены заявителем с использованием средств информационно-коммуникационных технологий, предусматривающих обязательную авторизацию заявителя в единой системе идентификации и аутентификации». Однако основанием для осуществления контрольного мероприятия в отношении юридического лица является не само по себе электронное обращение в форме использования ЕСИА. В соответствии с подпунктом «а» п. 2 ч. 2 ст. 10 Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ, основанием является, в частности, мотивированное представление должностного лица органа государственного надзора по результатам анализа результатов мероприятий по контролю без взаимодействия с юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, рассмотрения или предварительной проверки поступивших в органы государственного надзора обращений и заявлений граждан о фактах возникновения угрозы причинения вреда жизни, здоровью граждан.

Заявление лица, обратившегося в орган государственного контроля (надзора) является лишь поводом к основанию проведения внеплановой проверки. Поэтому письменное обращение (не в форме электронного документа) или электронное обращение с использованием ЕСИА — это факторы, позволяющие

<sup>1</sup> О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля : федер. закон от 26.12.2008 г. № 294-ФЗ // СПС Консультант Плюс.

установить, персонифицировать лицо, обратившееся за защитой своего права и в целях побуждения соответствующих государственных структур принять компетентные меры. Поэтому здесь мы не наблюдаем нарушения права второй стороны — юридического лица, к которому придут с этой внеплановой проверкой.

Приведенный пример иллюстрирует степень эффективности внедрения цифровых технологий в сферу государственного управления России. Вопрос юристам. Каковы тогда проблемы правового обеспечения внедрения цифровых технологий в сферу государственного управления России? Раз должным образом не налаженная электронная система не позволяет без ущерба пользоваться ей при реализации защиты прав. Для ответа на этот вопрос необходим анализ соответствующих законодательных актов.

Первая проблема видится в отсутствии нормативных положений по взаимодействию органов государственного управления субъектов РФ, входящих в один субъект, по обеспечению внедрения цифровых технологий в свою работу. Поскольку и Ямало-Ненецкий АО<sup>1</sup>, и Ханты-Мансийский АО<sup>2</sup> уполномочены самостоятельно создавать законодательные акты в сфере регулирования цифрового пространства, т. е. отдельно от Тюменской области, то соответственно контролирующие определенную сферу одновременно в 3-х субъектах России органы остаются не обеспеченными законодательно создать такое информационное поле. Аналогичная ситуация складывается и при объединении городов федерального значения — Москвы и Санкт-Петербурга с «родственными» областями — Московской и Ленинградской. На сегодняшний день не понятно, законодательными актами какого субъекта России они должны руководствоваться для внедрения информационных технологий. В частности, в утвержденной Министерством экономического развития России Методике перехода на межведомственное информационное взаимодействие в электронном виде при предоставлении государственных и муниципальных услуг оговорено, что она не затрагивает вопросы перехода на межведомственное взаимодействие с органами исполнительной

<sup>1</sup> Об утверждении государственной программы Ямало-Ненецкого АО «Информационное общество на 2014–2021 гг.» : постановление Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа № 1110-П от 25 декабря 2013 г. // Красный Север. 30 декабря 2013 г. № 88/3.

<sup>2</sup> О государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа — Югры «Цифровое развитие Ханты-Мансийского автономного округа — Югры» : постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа — Югры № 353-п от 5 октября 2018 г. // 16 октября 2018 г.

власти субъектов Российской Федерации, а также органами местного самоуправления. Однако Федеральным органам исполнительной власти предлагается в инициативном порядке использовать рекомендации, приведенные в настоящем документе, для организации взаимодействия с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления. По всей видимости, не обязательный характер данного положения и затрудняет процесс реализации внедрения информационного пространства. То есть в целом система не работает как единый отлаженный механизм, создает формальные препятствия для потребителя, что используется чиновниками для затягивания рассмотрения поступивших обращений, а также принятия коррупционных решений.

Вторая проблема визуализируется в завуалированном подходе контролирующих органов по осуществлению своих полномочий с использованием электронных сервисов. Так, ответ потребителю пришел из территориальных органов Росздравнадзора по Тюменской области, Ханты-Мансийскому автономному округу — Югре и Ямало-Ненецкому автономному округу, а также по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. И в нем конкретно не было сказано: в адрес какого органа отправлять обращение с помощью ЕСИА. Естественная мысль и последующие действия потребителя — откуда пришел ответ, туда и надо направлять повторное обращение. Однако попытка гражданки отправить обращение с помощью единой системы информатизации и авторизации в территориальные органы Росздравнадзора по Тюменской области, Ханты-Мансийскому автономному округу — Югре и Ямало-Ненецкому автономному округу, а также по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области по указанным выше причинам не увенчалась успехом. Оказывается, необходимо было отправлять сообщение через сайт вышестоящего органа — Федеральной службы по надзору в сфере здравоохранения РФ, в котором ЕСИА успешно применяется, но о котором потребителю никто не сказал. Здесь, на сайте, в частности, можно посмотреть историю обращения. Гражданка задается вопросом: умалчивания должностных лиц умышленны или безалаберны? Сместем предположить, что ответ кроется в целенаправленном «одурачивании» потребителя, дабы скрыть свою безответственность, нерешительность, «протянуть время», нежелание защитить права обратившихся лиц в силу разных причин, в т. ч. коррупционных.

Наверняка есть и другие правовые проблемы внедрения цифровых технологий

в государственное управление. Тем не менее, мы предполагаем, что главным остается человеческий фактор — нежелание должностных лиц оперативно создать механизмы, способные действительно выполнять предназначенные функции.

### Список литературы

1. Майоров, В. И. Урегулирование конфликта интересов в системе государственной службы как мера социального противодействия коррупции / В. И. Майоров // Виктимология. — 2014. — № 2. — С. 53.
2. Майоров, В. И. О повышении качества государственной службы в Российской Федерации / В. И. Майоров // Проблемы права. — 2014. — № 3 (46). — С. 68.

### References

1. Mayorov, V. I. Uregulirovanie konflikta interesov v sisteme gosudarstvennoy sluzhby kak mera sotsialnogo protivodeystviya korrupsii / V. I. Mayorov // Viktimologiya. — 2014. — № 2. — S. 53.
2. Mayorov, V. I. O povyshenii kachestva gosudarstvennoy sluzhby v Rossiyskoy Federatsii / V. I. Mayorov // Problemy prava. — 2014. — № 3 (46). — S. 68.

Дата поступления статьи в редакцию: 03.12.2019.

---

*Уважаемый Владимир Иванович!*

*Примите самые искренние поздравления и выражение глубокой признательности и благодарности от своей воспитанницы! В моем сознании, вы всегда ассоциируетесь с глаголами — жить, творить, вдохновлять!  
Быть ученым — великий труд. Это значит быть терпеливым, вдумчивым, невероятно эрудированным и... не принадлежать себе.  
Желаю Вам долгих лет жизни, крепкого здоровья, творческого успеха!  
И пусть Ваши научные достижения всегда приносят пользу обществу, а Вам дарят моральное удовлетворение, радость и благополучие!*

*С уважением и благодарностью,  
Сисакьян Арус Качпероновна.*

---

УДК 342.59

С. 119—126

## **КОНСТИТУЦИОННОЕ ПРАВОСОЗНАНИЕ И ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИДЕОЛОГИЯ (к юбилею профессора В. И. Майорова)**

**Сисакьян А. К.**

Челябинский государственный университет

E-mail: arussisakyan@mail.ru.

Статья посвящена исследованию вопросов, связанных с теоретическим осмыслением правовой категории «государственная идеология», ее тесного взаимодействия с явлением конституционного правосознания. Автором исследованы основные черты государственной идеологии. Освещается проблема поиска государственной идеологии современного российского социума в процессе деидеологизации. Рассмотрено понятие конституционно-правовая идеология в качестве структурного элемента конституционного правосознания.

Ключевые слова: государственная идеология, Конституция РФ, конституционное правосознание, высшие ценности, деидеологизация.

## **CONSTITUTIONAL LEGAL CONSCIOUSNESS AND STATE IDEOLOGY (to the anniversary of Professor V. I. Mayorov)**

**Sisakyan A. K.**

Chelyabinsk state University

E-mail: arussisakyan@mail.ru.

The article is devoted to the study of issues related to the theoretical understanding of the legal category “state ideology”, its close interaction with the phenomenon of constitutional consciousness. The author studies the main features of the state ideology. The problem of searching for the state ideology of modern Russian society in the process of deideologization is highlighted. The concept of constitutional-legal ideology as a structural element of constitutional legal consciousness is considered.

Keywords: state ideology, Constitution of the Russian Federation, constitutional legal consciousness, higher values, deideologization.

Непрекращающиеся длительное время политические споры вокруг вопроса о необходимости государственной идеологии в РФ, подчеркивают неоднозначность и актуальность идеологической тематики.

Статья 13 Конституции РФ «с гордостью» провозглашает идеологическое многообразие и невозможность учреждения в России государственной идеологии. Что именно подразумевал законодатель под термином «государственная идеология» устанавливая столь строгий запрет на него? Ни один нормативный правовой акт в РФ не содержит легальной дефиниции данного правового феномена.

Вместе с этим, еще с начала 2000-х годов в России настоятельно звучат призывы к выработке единой национальной идеи. О чем, собственно, неоднократно говорил и Президент РФ. В качестве ценностных ориентиров им были выделены: справедливость, свобода, жизнь человека, семейные традиции, патриотизм [1]. Национальная идея и государственная идеология тесно связаны друг с другом. Ведь идеология — есть совокупность, общность мировоззренческих и поведенческих ценностей граждан государства.

Такая категоричная реакция на возможную «идеократию» в государстве, деидеологизация, есть получившая отрицательную коннотацию, отметина советского прошлого. Ведь всякое несоответствие идее научного коммунизма свидетельствовало о покушении на основы советского государственного уклада. Повсеместная деидеологизация, ориентированная, прежде всего, на дискредитацию марксистско-ленинских установок, безусловно, привели общество к вожделенному «либеральной интеллигенцией» политическому плюрализму. Вот только вместе с ним, общество приобретает аморфность и неопределенность, изменяется мироощущение у определенной части российских граждан. В государстве с тоталитарным политическим режимом место правовой культуры и конституционного правосознания было заполнено советской идеологией, сформированной партийно-государственным аппаратом. Политический миф о правовой защищенности советского гражданина государством в действительности блокировал инстинкт социального самосохранения и желания к накоплению правовой культуры и грамотности.

Реликты государственно-правовой культуры тоталитарного порядка, характерного для государства с патриархальной психологией и авторитарным сознанием препятствуют принятию конституционных ценностей гражданами.

Вместе с крахом советской империи, были развенчаны рожденные ею же мифы; личность в это время лишается понимания собственной значимости, осознает тотальную незащищенность в условиях острого государственного кризиса. Существовавшие в стране советов пусть незначительные, но все же, государственно-партийные барьеры в области защиты прав человека, оказались ничем не заменены. Именно так, у постсоветского населения был сформирован правовой вакуум; возможность на самозащиту отсутствовала, что породило в человеке чувство унижения от собственного бессилия и еще более усугубило возникшее чувство полной безысходности.

Кризис власти обуславливает кризис государственной идеологии, поскольку таковая напрямую связана с государством.

В стремлении «окультурить» национальное право, привести его в соответствие с западной парадигмой, отечественный юридический дух становится внутренне амбивалентным. Стремительные изменения в государственном устройстве, приводят в растерянность правосознание гражданина, и в первую очередь, высшую форму такового, конституционное. Когда-то советские граждане, оказались совершенно не готовы к восприятию западного правового либерализма, что никогда не лежал в основе правового мышления русского народа.

Желая поскорее отнестись себя к числу цивилизованных государств, РФ формулируя статью 13 Основного жизнеустроительного закона страны, закономерно вписывается в рамки постмодернистского социума. Постмодерн стремится сломить все национальное, государственное. По сути, это то, к чему пришла современная Европа, что существует сегодня, как коллективное «псевдогосударство», утратившее свою национальную идентичность, именно по причине отречения своего основополагающих духовных ценностей и ориентиров [2]. Неужели подобное вовлечение в аморфное состояние эклектики составляет национально-государственный интерес России? Политическая ситуация современной России значительно отличается от той, в условиях которых принималась ныне действующая Конституция РФ. Постепенно восстановлен авторитет государственной власти, патристические настроения общественности укрепляются с каждым днем. Значение государственной идеологии становится очевидным, если обратиться к первоисточникам этих категорий. Платон определял идею и идеологию как «единое во многом», «сверхчувствительный первообраз и первопричина предметов», «идеал блага, к которому стремится предмет» [3].



Таким образом, государственная идеология есть духовная сущность, объединяющая индивидов в государстве; то, что придает такой общности смысл и содержание, определяет ориентиры и юридические контуры государственной национальной жизнедеятельности. Следовательно, отсутствие национальной идеи делает совершенно нежизнеспособным личность, общество и государство.

Идеология, объединяя граждан в единую общность, сообщает им высшую цель, место и роль государства в мире, определяет его палладиум. Без принятия такой высшей цели невозможны жизнь государства и нации в целом и отдельно взятой личности.

В действительности неидеологических государств не существует. Ни один народ не может быть исторически устойчивым без национальной идеи.

Сказанное подтверждает и мировая конституционная практика: ценностно-мировоззренческая идея существования государства непременно прослеживается в главных учредительных законах большинства стран мира, в то время табу государственной идеологии, главным образом характеризует конституции стран постсоветского лагеря. В России проблема государственной идеологии идеи образует пространство конституционного правового строительства, что в настоящее время еще не слишком ценностно устойчиво и стабильно.

Необходимость провозглашения общегосударственной идеологии в России объясняется ментальными социально-историческими особенностями русского народа — соборность, державность, централизация власти. Именно эти качества российской государственности позволили скрепить многоконфессиональный и интернациональный народ России на протяжении нескольких столетий.

Россия являет собой уникальный евразийский культурно-исторический конгломерат, государство-цивилизацию, сумевшее объединить в себе более 180 народов, сохранивших при этом собственную этнокультурную идентичность. А потому идеология современной России должна выражать ее сверхзадачу — быть проводником межцивилизационной солидарности в духовной основе.

Именно потому, автор настоящей статьи глубоко убежден в необходимости конституционного регулирования, провозглашения общегосударственной идеологии РФ.

Способно ли государство быть полноценным без идеологии? Непреложной истиной советской действительности была идеологическая функция государства. Профессор В. Н. Жуков считает: «Идеологическая функция

свойственна только тоталитарным режимам. Демократическое правовое государство существует вне идеологии» [4]. А в подтверждение сказанного, ссылается на ч. 2 ст. 13 Конституции РФ. Тем не менее, в некоторых учебниках по Теории государства и права, это функция еще упоминается [5]. В иных учебных изданиях, эта же функция указана как культурно-воспитательная. Вне зависимости от того, как именно названа та или иная функция в государстве, возникает вопрос, возможно ли ее реализовать в полной мере, в отсутствии идеологических установок?

Современные государства все чаще обращаются к категории государственной идеологии, поскольку любое социальное преобразование, достигнет заявленной цели, только при условии идеологического оправдания, а принятый правовой акт, наверняка, будет воспринят общественностью благосклонно, если будет носить характер идеологического манифеста. Профессор В. В. Маклаков утверждает: «Если посмотреть а идеологические установки, закрепляемые в зарубежных конституциях, то очень заметна в процессе их развития всевозрастающая идеологическая насыщенность... Эти идеологические установки чаще всего получают закрепление в преамбулах конституций, а также в разделах о правах и свободах» [6]. Действующие сегодня конституции состоят в большинстве своем из норм-принципов, норм-целей, конституционных положений программного характера, с ярко выраженной идеологической сущностью. По примеру того, как конституции классифицируют на формальные (нормативный правовой акт, как таковой) и фактические (в зависимости от политического режима), государственную идеологию можно также назвать декларируемой (та, что озвучена в тексте конституции) и объективной (ту, что демонстрирует политическая действительность).

Современная российская государственность характеризуется отсутствием идейного содержания, стратегической размерности, убедительного мировоззрения. Сказанное имеет безусловное значение в процессе правоприменения, его имманентного, доктринального, нормативного содержания. Иными словами, отсутствие государственной идеологии, вызванные ею негативные последствия, значительно ослабили и без того, деформированные правовую культуру и конституционное правосознание населения.

Государственная идеология есть определенная модель мировоззрения, сформулированная государством в Основном законе стране. Сказанное в равной степени относится

в равной степени и к конституционно-правовой идеологии, только уже как к составной части конституционного правосознания. Конституционная правовая идеология предполагает совокупность идей и установок, представлений и убеждений, и сконструированных на их основе теорий, нацеленных на формирование: отношения к конституционным положениям, как нормам права, наделенным высшей юридической силой; почитания со стороны граждан высших ценностей, провозглашенных таковыми Конституцией РФ; анализ практики реализации конституционно-правовых норм, ситуаций, свидетельствующих о нарушении таковых; определенное правопослушное, а значит одобряемое государством поведение индивида.

Одним из наиболее ярких проявлений конституционно-правовой идеологии является концепция конституционализма. Известный государствовед Н. С. Бондарь считает: «Для нас принципиальное значение имеет признание того обстоятельства, что конституционализм в любой форме его проявления — как политико-правовая (конституционная) идеология, юридическое мировоззрение, политическая и правовая практика и т. д. воплощает в себе показатели достигнутого в обществе компромисса между властью и свободой. Интересами общества и личности, государства и гражданина. Сами же институты прав и свобод человека и гражданина, без преувеличения, являются визитной карточкой современного конституционализма» [7].

В. С. Нерсисянц также усматривал в конституционализме разновидность идеологии: «Утверждение конституционализма как общегосударственной, надпартийной общенациональной идеи особенно актуально в современной России, в условиях отсутствия общезначимых ценностных и мировоззренческих ориентиров, острой борьбы между различными узкопартийными идеологиями» [8].

Отсутствие отечественной государственной идеологии негативно сказывается на всем правовом пространстве страны. Грамотно разработанная, идейно выверенная государственная идеология позволит сформулировать базовые принципы и начала всего государства и права, способствующие утверждению правовых начал в обществе, основные скрепы, без которых обществу грозит раскол и ликвидация. Ведь право всегда зиждется в плоскости духа.

В более ранних конституционных текстах российского государства встречаются идеологические компоненты. Так, преамбула Конституции 1977 г. была начата словами о всемирно-исторической роли Великой Октябрьской

революции, обусловившей переход от социализма и капитализму. «Несомненный утопизм и даже доктринерство характеризующие содержание поставленной государством задачи, все же подтверждают факт идеологического целеполагания, напрочь отсутствующей в современной российской государственно-управленческой системе» [9].

Упрекнуть действующую Конституцию РФ в полном отсутствии, каких бы то ни было идеологических начал, наверное, было бы несправедливо. Содержание ч. 2 ст. 13 Конституции РФ не означает, что государственно-правовая действительность вовсе лишена идеологического субстрата. Статья 1 Конституции РФ, провозглашая ее демократическим и правовым государством, формирует тем самым в сознании конституционный идеал, что современной юриспруденцией и в частности наукой конституционного права, должен быть развернут логически и эмпирически в научно обоснованную концепцию с учетом национально-исторических особенностей российского государства.

Ведь важнейшие принципы государства и права (а это, по сути, и есть государственная идеология) сформулированы в преамбуле, главах 1 (Основы конституционного строя) и 2 (Права и свободы человека и гражданина), иных положениях Конституции РФ. Конституционная характеристика РФ как правового, демократического государства, с федеративным типом территориального устройства, имеющим в основании ценностную систему секулярного общества, республиканской формой правления, развилкой государственной власти на ветви и признание прав и свобод человека и гражданина наивысшей ценностью, по сути, образует непровозглашенную государственную идеологию.

Главный политико-правовой документ страны заявляет приверженность вышеперечисленным ценностям-характеристикам в государственном устройстве России, обнаруживает наличие в этом ценностного фундамента.

Обозначенные конституционные положения зачастую совпадают с либеральным восприятием демократии, вследствие чего и возникает сравнение реализации идеологических компонентов в России и в зарубежных государствах, где уровень их осуществления значительно выше, поскольку либеральная демократия в этих странах имеет более давние традиции и стала уже составляющей их национального конституционного правосознания.

Необходимость теоретического анализа текста действующей Конституции РФ объясняется своеобразием принятия ее в декабре 1993 г., что становится не столько результатом

социального компромисса, сколько разрешившегося противоборства законодательной и исполнительной ветвей власти.

Тем не менее, принятие Конституции РФ в 1993 г. явилось своего рода демократическом прорывом тех времен. Человек, его права и свободы признаны отныне наивысшей ценностью российского государства. А признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина — обязанностью государства. В России были объявлены свобода слова и печати, вероисповедания и убеждений, политический плюрализм, одним словом, все то, чего не было в стране Советов. Данные формулировки явились ничем иным, кроме как идеологемами. Концепция прав человека напрямую связана с определенной идеологической установкой. Однако свободы и права без нравственности и морали, без социализированной одухотворенности вряд ли могут считаться абсолютной, конституционной подтвержденной высшей ценностью.

Россияне оказались совершенно не готовыми к такому обилию прав и свобод. Возможность воздействовать на политическую систему, посредством участия в выборах, признание народа — единственным источником власти в стране, так и не укрепило в сознании рядовых граждан страны кредит доверия к органам государственной власти. Таким образом, под прикрытием учреждения демократического государства, борьба за вождельную свободу советского гражданина превращается в деидеологизацию советского режима.

Кроме того, компилированный к западным традициям главный закон РФ не отражает в полной мере национальной идентичности и ориентированности российского народа. При купировании слова «Россия», данный документ моно было бы отнести к любому другому государству.

«В соединении государства с определенным мировоззрением нет ничего принципиально нового» [10]. Основу российской государственной идеологии должно составить мировоззрение; отсутствие, которого, сделает идеологию набором пустых обещаний.

Формулируя государственную идеологию, всегда следует помнить об историческом наследии российского государства, что имеет собственные логику и традиции развития. Иначе, идеологии не быть научно обоснованной. Государственной идеологии следует быть сформированной в рамках духовных традиций отечественного конституционного правосознания. В противном случае, сложно будет уловить правовой эйдос и дух народа, его ценностные установки и ориентиры, социально значимые

образцы поведения и нормы, что воспроизводят общность в исторических поколениях. Принятие исторического самодвижения при формировании государственной идеологии позволит ей быть жизнеспособной концепцией.

Формированию отечественной государственной идеологии, безусловно, будет способствовать положительный опыт и традиции, накопленные западной и восточной цивилизациями. Здесь важно помнить о мере, «правовом оптимуме», соблюдая границы которого, имплементировать в национальное правовое пространство подходящие национальному духу иноземные политико-правовые ценности.

Важнейшим аспектом государственной идеологии являются ее духовые и нравственно-этические начала. Этическая компонента правоидеологической концепции есть оплот справедливости и «человечности» государства и права.

Определяющее значение для государственной идеологии должно иметь именно конституционное правосознание. Ведь это именно та форма правового сознания личности, что отражает ее представления о государственном устройстве и праве, что должны быть сформированы под воздействием существующей в стране национальной идеи.

Выработка государственной идеологии предполагает обращение к культурным основам русского народа. Традиции, стереотипы мышления, привычки изначально формирует отношение индивида к праву, а значит и его дальнейшее поведение с точки зрения правомерности.

Государственная идеология в России не может быть сформулирована в отрыве от религиозного фактора. В разные эпохи исторического развития России, слишком «тесно» религия и государство развивались. Вероятно, главным объяснением тому, что Россия не утратила своих патриотических и культурных традиций, является верность государствообразующей фундаментальной религии — православия. Рассуждения о базовых ценностях российской государственности в отрыве от православной духовно-моральной вертикали ценностей невозможно. Каждый этнос и государство обладают собственной, уникальной духовной религиозной платформой, поскольку в основе национальной идентичности народа лежит именно религиозная специфика, что впоследствии уже формирует нравы, правовой менталитет, правосознание общества. Могущество Русского государства всегда приходилось именно на те исторические периоды, когда государство существовало в единении с церковью, когда в народе была соборность,

скрепленная общей верой и ценностями. И наоборот, в острые периоды отдаления государства от церкви, наступали смута и кризисы. Именно фундаментальные духовные ценности играют главную роль в процессе формирования правовой культуры и отечественного правосознания.

Это особенно важно, в условиях многоконфессиональности российского народа России.

Рассуждая о формировании государственной идеологии и связанной с ней проблемой достаточного уровня конституционного правосознания нельзя упускать из виду вопрос о желании индивида исполнять конституционные обязанности. При этом формулировка самих конституционных обязанностей отличается излишней «скромностью». Современная политическая система в большей степени ориентирована на защиту конституционных прав человека. Но ведь любому праву всегда корреспондирует соответствующая обязанность, а значит и ответственность за ее неисполнение. Надо думать, что такой энтузиазм в формулировании конституционных положений — всячески поддержать когда-то излишне ограниченного советского гражданина, так же есть следствие тоталитарного прошлого нашего государства. Провозглашение прав и свобод человека и гражданина высшей ценностью в РФ — безусловное достижение современной цивилизации, тем не менее, с учетом конституционных обязанностей.

Государственная идеология должна пропагандировать непреложную истину о единстве гражданских прав и обязанностей.

Сакральный характер ст. 2 Конституции РФ кроется отнюдь не в «гедонистических началах» сущности индивида, а в осознании законодателем того, что государственность легитимна, когда в состоянии обеспечить национальную безопасность во всех ее ипостасях. В таком случае, применение метода государственного принуждения, как способа воздействия на население минимально, ведь граждане, в полной мере обеспеченные государством безопасностью существования добровольно признают свою зависимость от такой власти. «Властвует над подданными государство... потому что подданные сознают себя от него зависимыми, и властвуют именно настолько, насколько они осознают эту зависимость. В степени их сознания зависимости — мера и граница власти государства» [11].

Дискуссионным на протяжении длительного времени продолжает оставаться вопрос об использовании собственных правомировоззренческих ценностей и установок или заимствования их в западной государственно-правовой

культуре при формировании отечественного конституционного правосознания. В первое десятилетие XXI века происходит разительная смена идеологической ориентации: теперь от мировых стандартов, к которым когда-то нас призывали присоединиться «зодчие» действующей Конституции РФ, называя их маркерами цивилизованного государства (к которому, конечно же, не относили ни дореволюционную и ни тем более, советскую Россию) предлагают вернуться к национальным традициям построения государственности; уйти от просвещенного либерализма и вернуться к консерватизму. Разрабатывая новый текст Конституции РФ, отечественные юристы так стремились соответствовать высоким стандартам либерализма, что совершенно забыли о важной функции конституции — реальности. Конституция, прежде всего, должна быть работающим документом, соответствующим национальному юридическому духу своего народа.

Несогласие скорее вызывает не обращение к либерализму, а его неверное понимание. Ведь истинный либерализм, что формировался веками в «действительно цивилизованных государствах избегал крайностей, стремился к синтезу общественных интересов и провозглашал в случае их конфликта, следует признавать приоритет общественного, т. е. того, что соответствует интересам не одного лица, а многих, общества в целом, или общему благу» [11]. «При осуществлении своих прав и свобод каждый человек должен подвергаться только таким ограничениям. Такие установлены законом исключительно с целью обеспечения должного признания и уважения прав и свобод других и удовлетворения справедливых требований морали, общественного порядка и общего благосостояния в демократическом обществе», — установлено в ст. 29 Всеобщей декларации прав человека. Основной принцип либерализма заключается не в провозглашении интересов и потребностей отдельной личности, а гарантии прав и свобод человека, при условии их непротиворечия всеобщим интересам общества.

Желание обозначить идеологические основы, отказавшись от слепой ассимиляции опыта «цивилизованных стран» и принятие отечественной исторической специфики России методологически верно. В своем стремлении реставрировать, нам следует быть аккуратными, дабы не повторить печальный опыт апологии государственно-правового прошлого страны.

В России сегодня существуют две противоположные тенденции на этот счет: юридический консерватизм, отвергающий «западный

правовой мир, завышающий истинное и настоящее значение и содержание российской правовой культуры, ее самобытность и неповторимость» [12] и либеральная тенденция, склоняющая национальную правовую систему к западничеству. Изоляция и уход в самих себя, равно как и бездумная ассимиляция инородного опасны в равной степени. Во всем нужна мера.

Диаметрально противоположные друг другу тенденции выходят за рамки Конституции РФ, скорее это собственные представления некоторых ученых, какой по их мнению, она должна быть. С одной стороны, либеральное толкование ближе к содержанию Конституции, поскольку отражается в главе 1 «Основы конституционного строя», хотя временами и напоминает либертарно-юридический подход, не имеющий в действительности ничего общего с традиционным либерализмом. В основе такой интерпретации лежит — заигрывание общечеловеческими ценностями, распространенное в определенных общественных кругах, в конце 80-х — начале 90-х годов России. Национальным традициям в тот момент значения не придавали.

В этой связи, консерваторам, значительно сложнее апеллировать конституционными положениями, что не допускают концентрацию власти в руках одного лица.

Дискуссия консерваторов и либералов демонстрирует высокую степень важности вопроса о государственной идеологии. И все же, полемика вокруг мировых стандартов и национальной специфики излишне раздута. Наверное, что-то не так с общечеловеческими и национальными ценностями, если они вступают в противоречие друг с другом.

Реформирование законодательства и в первую очередь Конституции РФ, формирование государственной идеологии, устранение дефектов конституционного правосознания —

проблемы, органически связанные меж собой, требуют обдуманного, своевременного, и во все не радикального изменения.

Формулируя государственную идеологию, мы должны разработать собственную методику и стратегию государственного развития, определить юридические маркеры, пределы функционирования публичной власти. Государственная идеология должна быть реальной. Не стать политической бутафорией. Ее содержание и сущность, ценности, идеи и установки, должны быть приведены в соответствие с политическими, экономическими, социальными сферами жизнедеятельности российского государства. Ведь истинное предназначение государства, именно в том и заключается, дабы нормативно-институционально обеспечить общество правовыми контурами поведения.

Рассуждая о конституционной формулировке государственной идеологии, автор предлагает следующее ее звучание: «Наивысшими ценностями в Российской Федерации провозгласить национальную безопасность и суверенность государства, что собраны ее в столетиях и предыдущими поколениями — культура, историческое наследие, религия, язык, традиции, духовные ориентиры, патриотизм. Не допускается использование одних ценностей в ущерб иным. Признание, соблюдение, уважение и защита высших ценностей России есть не только обязанность самого государства, но и прежде всего каждого человека и гражданина, населяющего государственную территорию».

Государству необходима идеология, поскольку именно она формулирует обществу представления о высших ценностях и путях развития государства, конструирует образ будущего развития страны. Государственная идеология — то, что позволит обеспечить сохранность и национальную безопасность российского государства.

### Список литературы

1. Послание Президента РФ Федеральному Собранию РФ // Российская газета. — 2008. — 6 ноября.
2. Киреев, В. В. Стратегия конституционного развития современной России (ценности, цели, риски) / В. В. Киреев, В. И. Майоров // Lex Russia. — 2017. — №6 (127). — С. 68–74.
3. Платон. Собрание сочинений : в 4 т. / Платон ; под ред. А. Ф. Лосева и др. ; примеч. А. А. Тахо-Годи. — М. : Мысль, 1994. — Т. 3.
4. Теория государства и права : учебник / под. ред. О. В. Мартышина. — М., 2009.
5. Радько, Т. Н. Теория государства и права / Т. Н. Радько. — М., 2009.
6. Конституционное (государственное) право зарубежных стран. Часть общая : Т. 1, 2 / под ред. Б. А. Страшуна. — М., 2000.
7. Бондарь, Н. С. Права человека в теории и практике российского конституционализма / Н. С. Бондарь // Российский конституционализм: проблемы и решения. — М., 1999.
8. Нерсисянц, В. С. Конституционализм как общегосударственная идеология / В. С. Нерсисянц // Конституционно-правовая реформа в Российской Федерации : сб. ст. / отв. ред. Ю. С. Пивоваров. — М., 2000. — С. 6–8.

9. Якунин, В. И. государственная идеология и национальная идея: конституционно-ценностный подход / В. И. Якунин // Государство и право. — 2007. — № 5. — С. 5–12.
10. Мартышин, О. В. Конституция и идеология / О. В. Мартышин // Государство и право. — 2013. — № 12. — С. 34–44
11. Коркунов, Н. М. Лекции по общей теории права / Н. М. Коркунов. — СПб., 2003.
12. Байниязов, Р. С. Мировоззренческие основы общероссийской правовой идеологии / Р. С. Байниязов // Журнал российского права. — 2001. — № 11.

### References

1. Poslanie Prezidenta RF Federalnomu Sobraniyu RF // Rossiyskaya gazeta. — 2008. — 6 noyabrya.
2. Kireev, V. V. Strategiya konstitutsionnogo razvitiya sovremennoy Rossii (tsennosti, tseli, riski) / V. V. Kireev, V. I. Mayorov // Lex Russia. — 2017. — №6 (127). — S. 68–74.
3. Platon. Sobranie sochineniy : v 4 t. / Platon ; pod red. A. F. Loseva i dr. ; primech. A. A. Takho-Godi. — M. : Mysl, 1994. — T. 3.
4. Teoriya gosudarstva i prava : uchebnik / pod. red. O. V. Martyshina. — M., 2009.
5. Radko, T. N. Teoriya gosudarstva i prava / T. N. Radko. — M., 2009.
6. Konstitutsionnoe (gosudarstvennoe) pravo zarubezhnykh stran. Chast obshchaya : T. 1, 2 / pod red. B. A. Strashuna. — M., 2000.
7. Bondar, N. S. Prava cheloveka v teorii i praktike rossiyskogo konstitutsionalizma / N. S. Bondar // Rossiyskiy konstitutsionalizm: problemy i resheniya. — M., 1999.
8. Nersesyants, V. S. Konstitutsionalizm kak obshchegosudarstvennaya ideologiya / V. S. Nersesyants // Konstitutsionno-pravovaya reforma v Rossiyskoy Federatsii : sb. st. / otv. red. Yu. S. Pivovarov. — M., 2000. — S. 6–8.
9. Yakunin, V. I. gosudarstvennaya ideologiya i natsionalnaya ideya: konstitutsionno-tsennostnyy podkhod / V. I. Yakunin // Gosudarstvo i pravo. — 2007. — № 5. — S. 5–12.
10. Martyshin, O. V. Konstitutsiya i ideologiya / O. V. Martyshin // Gosudarstvo i pravo. — 2013. — № 12. — S. 34–44
11. Korkunov, N. M. Lektsii po obshchey teorii pravu / N. M. Korkunov. — SPb., 2003.
12. Bayniyazov, R. S. Mirovozzrencheskie osnovy obshcherossiyskoy pravovoy ideologii / R. S. Bayniyazov // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2001. — № 11.

Дата поступления статьи в редакцию: 15.12.19.

## К ВОПРОСУ О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВВЕДЕНИЯ КАТЕГОРИИ ТЯЖКИХ НЕОСТОРОЖНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ (на примере статьи 264 УК РФ)

**Баранчикова М. В.**

Орловский юридический институт МВД России  
им. В. В. Лукьянова  
E-mail: marina-baranchikova@yandex.ru

**Эрте Д. А.**

Орловский юридический институт МВД России  
им. В. В. Лукьянова  
E-mail: eve1975@mail.ru

В статье рассматривается содержание категорий неосторожных преступлений применительно к криминальным нарушениям правил дорожного движения, раскрыта обоснованность повышения наказания в виде лишения свободы в ч. 4, 6 ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, отнесения содержащихся в них составов к тяжким преступлениям. Показаны специфика учета и влияние состояния опьянения водителя на квалификацию и назначение наказания по дорожно-транспортным преступлениям.

Ключевые слова: категория преступлений, тяжкие преступления, неосторожные преступления, криминальные нарушения правил дорожного движения, дорожно-транспортные преступления, безопасность дорожного движения.

## TO THE QUESTION OF EXPEDIENCY OF INTRODUCTION OF CATEGORY OF SERIOUS CARELESS CRIMES (on the example of article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation)

**Baranchikova M. V.**

Lukyanov Orel Law Institute  
of the Ministry of the Interior of Russia  
E-mail: marina-baranchikova@yandex.ru

**Erte D. A.**

Lukyanov Orel Law Institute  
of the Ministry of the Interior of Russia  
E-mail: marina-baranchikova@yandex.ru

The article considers the content of categories of careless crimes in relation to criminal violations of traffic rules, reveals the validity of increasing the punishment in the form of imprisonment in part 4, 6 of article 264 of the Criminal code of the Russian Federation, attribution of the compositions contained in them to serious crimes. The specificity of accounting and the influence

of the state of intoxication of the driver on the qualification and sentencing for traffic crimes are shown.

Keywords: category of crimes, serious crimes, reckless crimes, criminal violations of traffic rules, traffic crimes, road safety.

### **Введение**

С прогрессирующим увеличением количества автотранспортных средств в нашей стране растет интенсивность движения, повышается потенциальная опасность для его участников, сохраняется тенденция масштабности и тяжести вреда в результате дорожно-транспортных преступлений.

По справедливому утверждению В. И. Майорова, целью деятельности субъектов системы обеспечения безопасности дорожного движения является «исключение реальных и потенциальных угроз для участников дорожного движения, обеспечение степени и качества их защищенности от дорожно-транспортных происшествий» [4, с. 118–119].

Важное место в противодействии дорожному травматизму занимают меры уголовно-правовой охраны, направленные на наиболее тяжкие посягательства на сферу безопасности дорожного движения. Данный вид мер постоянно совершенствуется, что находит отражение в изменениях уголовного законодательства и практики его реализации.

### **Описание исследования**

Сегодня преступления в сфере дорожного движения, будучи в большинстве случаев неосторожными деяниями, сформулированы в законе как преступления небольшой, средней степени тяжести и тяжкие деяния. При этом категория тяжких неосторожных преступлений появилась лишь в июне 2019 года и нашла отражение в ст. 15 УК РФ, четвертой и шестой частях статьи 264 УК РФ.

В сфере дорожного движения к преступлениям небольшой тяжести относятся неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное Уголовным Кодексом, не превышает трех лет лишения свободы. В данную категорию попадает преступление, закрепленное в части 1 ст. 264 УК РФ, предусматривающей наказание до двух лет лишения свободы.

Преступлениями средней тяжести являются неосторожные деяния, за совершение которых максимальное наказание не превышает десяти лет лишения свободы. Ими выступают составы частей 2,3,5 ст. 264 УК РФ.

Согласно ст. 15 УК РФ к числу тяжких неосторожных преступлений относятся деяния, за которые наказание в виде лишения свободы превышает десять и составляет не более

пятнадцати лет. Будучи тяжкими преступлениями, санкции составов, оформленных в ч. 4 и ч. 6 ст. 264 УК РФ предусматривают максимальное наказание соответственно двенадцать и пятнадцать лет лишения свободы. Тяжкими преступлениями являются нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие смерть одного или более граждан и совершенные лицами, управляющими транспортными средствами и находящимися в состоянии опьянения либо оставившими место нарушения правил.

Медицинскими специалистами доказан тот факт, что нахождение водителя за рулём в состоянии опьянения, значительно ухудшает его способность правильно оценивать окружающую обстановку, складывающуюся в процессе управления транспортным средством, а также приводит к отсутствию должной реакции на изменение обстановки и снижению безопасности, как своей, так и окружающих лиц.

Опасность такого поведения для социума проявляется в том, что человек осознает, что опьянение резко ухудшает его способность адекватно воспринимать складывающуюся обстановку, препятствует своевременному принятию мер к обеспечению надлежащей безопасности движения, в результате чего может произойти дорожно-транспортное происшествие, которое может повлечь за собой причинение вреда здоровью или привести к летальному исходу. Несмотря на это, лицо, осознанно принимает решение к совершению этого действия — управление транспортным средством в состоянии опьянения, при этом его поведение часто влечёт за собой причинение травм или смерти людям, к которым виновный в большинстве случаев относится безразлично.

Согласно исследованиям «более 70 % автотранспортных преступлений было совершено лицами, находившимися в состоянии алкогольного и наркотического опьянения. Свыше трети осужденных за неосторожное причинение смерти также совершили это преступление в состоянии опьянения» [1, с. 13].

По мнению В. В. Лунеева «неосторожные деяния с точки зрения мотивации нарушений, приводящих к преступным последствиям, по своей сути практически ничем не отличаются от мотивации умышленных деяний» [3, с. 590]. Близкими по степени общественной опасности к убийствам, совершенным с косвенным умыслом, являются грубые самонадеянные



нарушения правил дорожного движения, совершаемые пьяными водителями, влекущими гибель людей.

В «нетрезвом управлении транспортным средством» наблюдается повышенная опасность водителя и его нарушений. Его противоправные действия умышленно посягают на безопасность дорожного движения, сопровождаются сопутствующими нарушениями других правил. Водитель, находящийся в состоянии опьянения, чаще других становится субъектом дорожно-транспортных преступлений со смертельными последствиями.

Признание данного факта, подтверждаемого данными официальной статистики, обусловило очередное ужесточение наказания для пьяных водителей. С июня 2019 года изменилось наказание, предусмотренное в частях 4 и 6 ст. 264 УК РФ, увеличены его сроки в виде лишения свободы, а деяния переведены в категорию тяжких преступлений.

Необходимость законодательного закрепления категории тяжких неосторожных преступных нарушений правил дорожного движения ранее неоднократно обсуждалась в юридической литературе, а также в рамках целого ряда законопроектов, которые были отклонены. Причиной этого называлось то, что санкции ст. 264 УК РФ были и так достаточно суровые, что изменение категории преступлений на более тяжкую потребовало бы необоснованное редактирование положений института категоризации преступлений в целом, что нарушило бы системный подход к неосторожным деяниям.

Однако анализ складывающейся практики назначения наказания за дорожно-транспортные преступления со смертельным исходом, совершенным водителями в состоянии опьянения, показал ошибочность отклонения указанных выше поправок. Спустя шесть лет в пояснительной записке к проекту закона, вводящему тяжкие неосторожные преступления и увеличивающему наказания за вышеуказанные деяния, было указано, что целью его принятия является соотношение уголовно-правовых санкций с реальной степенью общественной опасности преступных нарушений Правил дорожного движения в состоянии опьянения (части 2, 4, 6 статьи 264 УК РФ). В ней отмечалось, что в период с 2017 по 2018 год «в среднем 15 % осужденных по части 4 статьи 264 УК РФ приговаривались к наказанию ниже нижнего порога санкции. Более 62 % осужденным по части 6 статьи 264 УК РФ назначается наказание ниже низшего предела санкции или минимально возможного» [9]. Тем самым правоприменение в отношении

наиболее опасных смертельных дорожно-транспортных преступлений на протяжении ряда лет складывалось излишне мягко, несправедливо по отношению к их тяжести.

Устранить данное несоответствие сегодня призвано расширение категории тяжких преступлений за счет включения в них неосторожных деяния, признание тяжкими посягательствами деяний, оформленных в частях 4, 6 ст. 264 УК РФ.

Установление повышенной категории преступлений для фактов управления автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, лицом, нарушившим правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть потерпевшего и находящимся в состоянии опьянения либо оставившим место их совершения, в современной редакции уголовного закона влечет более строгие уголовно-правовые последствия. К их числу относятся лишение виновного возможности освобождения от уголовной ответственности по ст. 75, 76, 762 УК РФ, увеличение сроков для освобождения от наказания, погашения судимости, установление более строгих видов исправительного учреждения для отбытия наказания и т. п.

Законодатель признает факт повышенной общественной опасности управления транспортными средствами лицами, употребившими алкоголь, либо иные вещества, вызывающие опьянение. Наличие состояния опьянения у водителя, преступно нарушившего правила дорожного движения, выступает отягчающим обстоятельством и влияет на квалификацию по соответствующей части статьи 264 УК РФ. При этом оно не только повышает пределы и размер наказания в виде лишения свободы, но и меняет категорию преступления на более тяжкую. Так, в случае нарушения водителем правил дорожного движения, повлекшего смерть человека, данное деяние является преступлением средней тяжести. Часть 3 ст. 264 УК РФ предусматривает наказание до пяти лет лишения свободы. Однако, если субъектом того же преступления является водитель, находящийся в состоянии опьянения, то имеет место тяжкое преступление (ч. 4 ст. 264 УК РФ), наказуемое от пяти до двенадцати лет лишения свободы. В ситуации наступления смерти двух и более лиц в результате нарушения правил дорожного движения по вине трезвого водителя он может быть подвергнут наказанию на срок до семи лет, а пьяный — от восьми до пятнадцати лет лишения свободы.

Сегодня правом проведения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения наделен достаточно узкий круг

должностных лиц [5, с. 86], существуют сложности в его установлении, доказывании и правовой оценке. Между тем использование законодательного определения лица, находящегося в состоянии опьянения, сформулированного в примечании к ст. 264 УК РФ, служит важным критерием повышения тяжести преступного нарушения правил дорожного движения.

До апреля 2019 года проблемной являлась ситуация, когда пьяные водители, скрывались с места криминального ДТП, избегая освидетельствования, в результате не признавались находящимися в состоянии опьянения. Это позволяло им уйти от ответственности за данный факт. В свою очередь не квалифицировалось самостоятельно и оставление места нарушения правил ввиду сложности оценки признаков преступлений, предусмотренных ст. 125 УК [8, с. 125], разграничения с административно наказуемым составом ст. 12.27 КоАП РФ. Такое неприменение наказания к нарушителям делало процедуру его назначения за совершенный противоправный поступок неосуществимой [7, с. 88], подрывало принципы неотвратимости и справедливости ответственности.

23 апреля 2019 года в силу вступил Федеральный Закон «О внесении изменений в ст. 264 и ст. 264.1 Уголовного Кодекса Российской Федерации», внесший изменения в части 2, 4, 6 статьи 264 УК РФ, целью которого было устранение преимущества в ситуации, когда лицо, управляющее транспортным средством, в том числе в состоянии опьянения и скрывшееся с места ДТП с тяжкими последствиями находилось в более выгодном положении по отношению к правонарушителям, оставшимся на месте. После принятия поправок в уголовном законе наказание для оставивших место дорожно-транспортного преступления водителей стала идентичной санкции для субъектов, находящихся в состоянии опьянения.

### **Выводы**

Сегодня продолжают оставаться «значительные погрешности в законодательной формулировке составов, посвященных безопасности работы транспорта, влияющие на справедливость установления признаков субъекта преступления, причинно-следственной связи между нарушениями и наступившими последствиями» [6, с. 111]. Однако вопрос о некогда привилегированном положении

скрывшихся с места ДТП водителей разрешен путем включения пункта «б» в ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ, предусматривающего сопряженность описанных в статье нарушений правил с оставлением места их совершения. Оставившие место преступного нарушения правил водители фактически уравниваются с водителями, находящимися в состоянии опьянения. Факт оставления места преступления, описанного в рассматриваемой статье, повышает его категорию на одну ступень, вплоть до признания тяжкой разновидностью.

Ужесточение наказания для лиц, нарушивших правила и управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения или скрывшихся с места их совершения оказалось весьма существенным шагом законодателя, призванным изменить практику уголовно-правовой оценки данных преступлений, оказать превентивный эффект в сфере безопасности дорожного движения.

Представляется верным мнение, что совершенствование института категоризации, вносимые в него изменения «позволяют упорядочить процесс дифференциации уголовной ответственности и в конечном счете делают более справедливыми отечественный уголовный закон и практику его применения» [2, с. 166].

Категоризация преступлений имеет важное юридическое значение. Оно проявляется на разных этапах применения уголовно-правовых норм, в ходе выбора части статьи 264 УК РФ для квалификации, наказания, оценки возможностей освобождения от уголовной ответственности и наказания, его отбытия и т. д.

Оценить целесообразность и результаты введения категории тяжких неосторожных преступлений применительно к ч. 4, 6 ст. 264 УК РФ, их положительные или негативные стороны, будет возможно через определённый промежуток времени. Пока лишь можно говорить о том, что применение повышенной уголовной ответственности за квалифицированные виды криминальных нарушений правил дорожного движения выступит одним из оптимальных направлений повышения эффективности уголовно-правовой политики в сфере дорожного движения. Стоит надеяться, что это окажет ожидаемое превентивное влияние потенциальных нарушителей путем угрозы более жестокого наказания по этой статье.

### **Список литературы**

1. Воронин, Ю. А. Неосторожная преступность: современные тенденции и проблемы предупреждения / Ю. А. Воронин // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2019. — Т. 19, № 1. — С. 10–16.

2. Иванчин, А. В. Регламентация в уголовном кодексе Российской Федерации формального основания категоризации преступлений и перспективы ее совершенствования / А. В. Иванчин, Л. О. Кулева // Вестник института: преступление, наказание, исправление. — 2019. — Т. 13, № 2. — С. 162–168.
3. Лунеев, В. В. Курс мировой и российской криминологии : учебник ; в 2 т. Особенная часть / В. В. Лунеев. — М. : Издательство Юрайт, 2011. 872 с. — Т. 2.
4. Майоров, В. И. Классификация рисков, возникающих в сфере дорожного движения / В. И. Майоров // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2018. — № 6. — С. 116–122.
5. Мишина, Ю. В. Проблемы реализации полномочий сотрудников полиции по установлению состояния опьянения у лиц, совершающих административные правонарушения / Ю. В. Мишина // Вестник Владимирского юридического института. — 2019. — № 3 (52). — С.86–90.
6. Семенов, В. Р. Транспортные преступления в истории российского уголовного права / В. Р. Семенов // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова. — 2018. — № 2 (75). — С. 109–112.
7. Смоляков, А. И. О некоторых аспектах реализации принципа неотвратимости наказания в области обеспечения безопасности дорожного движения / А. И. Смоляков // Наука и практика. — 2015. — № 1 (62). — С. 87–90.
8. Сорокин, А. И. Проблемы квалификации оставления в опасности / А. И. Сорокин // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В. В. Лукьянова. — 2018. — № 4 (77). — С. 125–128.
9. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации (об усилении уголовной ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта) : законопроект № 685843-7 // Система обеспечения законодательной деятельности. — URL: <https://sozd.duma.gov.ru/>.

### References

1. Voronin, Yu. A. Neostorozhnaya prestupnost: sovremennye tendentsii i problemy preduprezhdeniya / Yu. A. Voronin // Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya «Pravo». — 2019. — Т. 19, № 1. — С. 10–16.
2. Ivanchin, A. V. Reglamentatsiya v ugovolnom kodekse Rossiyskoy Federatsii formalnogo osnovaniya kategorizatsii prestupleniy i perspektivy ee sovershenstvovaniya / A. V. Ivanchin, L. O. Kuleva // Vestnik instituta: prestuplenie, nakazanie, ispravlenie. — 2019. — Т. 13, № 2. — С. 162–168.
3. Luneev, V. V. Kurs mirovoy i rossiyskoy kriminologii : uchebnik ; v 2 t. Osobennaya chast / V. V. Luneev. — М. : Izdatelstvo Yurayt, 2011. 872 s. — Т. 2.
4. Mayorov, V. I. Klassifikatsiya riskov, vznikayushchikh v sfere dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. — 2018. — № 6. — С. 116–122.
5. Mishina, Yu. V. Problemy realizatsii polnomochiy sotrudnikov politsii po ustanovleniyu sostoyaniya opyaneniya u lits, sovershayushchikh administrativnye pravonarusheniya / Yu. V. Mishina // Vestnik Vladimirskogo yuridicheskogo instituta. — 2019. — № 3 (52). — С.86–90.
6. Semenov, V. R. Transportnye prestupleniya v istorii rossiyskogo ugovolnogo prava / V. R. Semenov // Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii im. V.V. Lukyanova. — 2018. — № 2 (75). — С. 109–112.
7. Smolyakov, A. I. O nekotorykh aspektakh realizatsii printsipa neotvratimosti nakazaniya v oblasti obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / A. I. Smolyakov // Nauka i praktika. — 2015. — № 1 (62). — С. 87–90.
8. Sorokin, A. I. Problemy kvalifikatsii ostavleniya v opasnosti / A. I. Sorokin // Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii im. V. V. Lukyanova. — 2018. — № 4 (77). — С. 125–128.
9. O vnesenii izmeneniy v Ugolovnyy kodeks Rossiyskoy Federatsii (ob usilenii ugovolnoy otvetstvennosti za prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta) : zakonoproekt № 685843-7 // Sistema obespecheniya zakonodatelnoy deyatelnoy. — URL: <https://sozd.duma.gov.ru/>.

Дата поступления статьи в редакцию: 13.12.2019.

## О ЗНАЧИМОСТИ СТАНОВЛЕНИЯ СИСТЕМЫ ВОСПИТАНИЯ КАК ФАКТОРА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДЕТСКОГО И ПОДРОСТКОВОГО НАРКОТИЗМА

**Боева М. А.**

Орловский юридический институт

МВД России им. В. В. Лукьянова

E-mail: bmil\_120@mail.ru

В статье анализируется такая актуальная на сегодняшний день проблема, как наркомания среди детей и молодежи России. В статье сказано, что критическим, представляющим наибольший риск для наркотических соблазнов, является момент перехода от подросткового возраста к юношескому, а так же предложены меры противодействия данному негативному явлению.

Ключевые слова: наркомания, дети, молодежь, правоохранительные органы, государство, жизнь.

## ON THE IMPORTANCE OF THE FORMATION OF THE EDUCATION SYSTEM AS A FACTOR IN THE PREVENTION OF CHILD AND ADOLESCENT DRUG ABUSE

**Boeva M. A.**

Lukyanov Orel Law Institute

of the Ministry of the Interior of Russia

E-mail: bmil\_120@mail.ru

The article analyzes such a topical problem as drug addiction among children and youth of Russia. The article says that the critical moment of transition from adolescence to adolescence is the most dangerous for drug temptations, as well as the measures to counteract this negative phenomenon are proposed.

Keywords: drug addiction, children, youth, law enforcement, state, life.

### **Введение**

В последние годы наркотизм в России приобрел колоссальные масштабы. Изменение криминальной обстановки в сфере незаконного оборота наркотических средств, расширение их вида и способов противоправного использования обосновывают своевременность корректировки нормативной базы в разноплановых сферах, связанных с регламентацией наркооборота в России [1, с. 51].

Обострение наркоситуации, рост наркопреступлений, характеризующихся организованностью, повышенной активностью в осуществлении преступных акций, тесная связь

российского наркобизнеса с международными наркоиндикатами выдвинули проблему наркомании в число наиболее острых социальных проблем государства [2].

### **Постановка проблемы**

На общем неблагоприятном фоне распространения наркомании среди населения большую обеспокоенность вызывает прежде всего потребление наркотических средств подростками и молодежью. Подавляющее большинство наркоманов составляют лица в возрасте до 30 лет. Средняя продолжительность жизни наркоманов после начала употребления

наркотиков — 4–4,5 года. Распространение наркомании и токсикомании среди детей и молодежи происходит нарастающими темпами. Представляя серьезную опасность всей нации и государству, угрожая утратой единственной абсолютной ценности — жизни наших детей.

Что же способствует распространению наркомании среди детей и молодежи в России?

1. Резкое падение жизненного уровня населения. Неуверенность в завтрашнем дне, обесценивание человеческой жизни неблагоприятно отражаются на психическом здоровье, психологическом и социальном благополучии детей и молодежи, приводят к негативным тенденциям в среде молодых граждан, деформации общечеловеческих и национальных ценностей [3].

2. Фактически разрушение стабильной государственной системы воспитания детей, рост безработицы среди молодежи, резкое увеличение социального сиротства, безнадзорности и правонарушений среди подростков, потеря ими ориентации в сложных процессах, происходящих в обществе, создают условия для дальнейшего роста распространения наркомании и токсикомании в детской и молодежной среде.

3. Отсутствие единой национальной системы противодействия дальнейшему распространению наркомании.

4. Необходимость профилактики наркомании, лечения и реабилитации наркозависимых подростков лишь декларируется. Конкретных, четких практических действий для решения этих вопросов не осуществляется. Не контролируется деятельность фирм и частнопрактикующих врачей, наживающихся на оказании медицинской помощи наркозависимым. В условиях чрезвычайного дефицита финансирования здравоохранения идея бесплатного лечения и реабилитации наркозависимых материально не находит поддержки и эти больные фактически остаются без необходимой помощи.

5. В антинаркотическую работу с подростками не вовлекаются общественные организации, не используются их интеллектуальные и организационные возможности.

6. Открытый доступ в компьютерные информационные сети и отсутствие профессиональной антинаркотической пропаганды, недостаток информации о последствиях злоупотребления наркотиками, их реальном вреде для здоровья, правовых последствиях злоупотребления делают неизбежным вовлечение в употребление наркотиков и психоактивных веществ детей и подростков, следствием чего является рост криминогенности, распространение

инфекционных заболеваний, разрушение культурных ценностей, традиций. Средства массовой информации (далее — СМИ) занимают двойственную позицию к проблеме наркотизма. Большинство журналистов, работающих в крупных столичных изданиях и телекомпаниях, относятся к наркотикам весьма лояльно, но постоянная погоня за сенсацией и «клубничкой» приводит к тому, что в печать попадают в основном скандалы, шокирующие обывателей факты — задержание партии наркотиков, трагические смерти, устрашающие заявления и т. д. Обладая почти неограниченной властью над сознанием и поведением больших масс людей, СМИ помогают формировать конформное и крайне ригористическое общественное мнение. Зачастую они смешивают понятия «наркотизм» и «наркомания», прибегая к оценке этого феномена, основываясь, по преимуществу, на официальной статистике правоохранительных органов, обрывочных сведениях, поставляемых медицинской статистикой, специальных опросах определенных групп молодежи, находящихся в «зонах риска», и пациентов наркологических учреждений.

«Не умаляя значения этой информации для исследования реальных проявлений наркотизма, — как отмечает Л. Кесельман, — нельзя не видеть, что она описывает не столько общество, в котором существуют различные проявления наркотизма, сколько некоторые его сектора, место которых в общем социальном пространстве само нуждается в определении» [4]. Далее автор отмечает, что существенное влияние на формирование представлений о социальных проблемах наркотизма имеет тот факт, что эта проблема привлекает внимание, в первую очередь, работников правоохранительных структур и медиков, для которых «потребление наркотических средств» зачастую тождественно «злоупотреблению» ими.

Подобное акцентирование ведомственных приоритетов в анализе объемного социального явления, имеющего многотысячелетнюю историю и сложную систему социально-культурных и социально-экономических детерминант, редуцирует исследование до поиска наиболее впечатляющих форм «лобовой» антинаркотической пропаганды и аргументов для обоснования простейших форм запретительства.

#### ***Пути решения проблемы и выводы***

Подводя итог изложенному в статье, подчеркну, что задача дать глубокий анализ наркотизма как социального явления не ставилась. Была затронута лишь наиболее острая

и кризисная сторона проблемы — наркомания среди детей и молодежи России.

Исследования подтверждают, что критическим, представляющим наибольший риск для наркотических соблазнов, является момент перехода от подросткового возраста к юношескому. Именно в это время знакомится с наркотиками едва ли не половина всех когда-либо приобщившихся к ним. Именно тогда требуется выработка определенных административно-правовых мер, которые относятся к ранней предупредительной деятельности субъектов противодействия преступности [5].

Требуется концентрация основных антинаркотических мероприятий и прежде всего построения системы криминологического воспитания в относительно узком возрастном интервале. Только предотвратив вовлечение в соблазны наркотизма наименее устойчивой части юношества, можно обеспечить не только

блокировку дальнейшего роста, но и перспективу понижения общего уровня наркотизма.

Необходимо отказаться от упования на антинаркотические действия силовых ведомств и перенести основной центр тяжести антинаркотической работы на структуры, обеспечивающие социализацию подрастающего поколения — на органы образования.

Учет реальных обстоятельств требует осознанных действий по внедрению в ценностно-нормативную систему подростков представлений о престижности здорового образа жизни. Сегодня необходима выработка стратегии антинаркотической политики, различающей борьбу с собственно наркоманией, осуществляемую органами здравоохранения, борьбу с наркобизнесом (производство и распространение наркотиков), осуществляемую силовыми структурами и предупреждение наркотизма, осуществляемое органами просвещения и образования.

### Список литературы

1. Баранчикова, М. В. Тенденции развития современного антинаркотического законодательства / М. В. Баранчикова, М. Д. Савостикова // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. — 2014. — № 1 (2). — С. 48–52.
2. Боева, М. А. Преступления, совершаемые на почве наркомании в странах СНГ (по материалам Российской Федерации, Республики Беларусь, Украины): криминологический и уголовно-правовой анализ : дис. ... канд. юрид. наук / М. А. Боева. — М., 2004.
3. Беженцев, А. А. Правовое регулирование и организация и организация деятельности инспекторов по делам несовершеннолетних органов внутренних дел, закрепленных за образовательными учреждениями : монография / А. А. Беженцев. — СПб. : Санкт-Петербургский университет МВД РФ, 2009.
4. Кесельман, Л. Социальные координаты наркотизма / Л. Кесельман. — СПб., 1998.
5. Майоров, В. И. Административно-правовые меры противодействия преступности как объект исследования и их роль в научном обеспечении предупредительной деятельности субъектов профилактики / В. И. Майоров // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. — 2019. — № 1 (12) — С. 10–13.

### References

1. Baranchikova, M. V. Tendentsii razvitiya sovremennogo antinarkoticheskogo zakonodatelstva / M. V. Baranchikova, M. D. Savostikova // Vestnik Tyumenskogo instituta povysheniya kvalifikatsii sotrudnikov MVD Rossii. — 2014. — № 1 (2). — S. 48–52.
2. Boeva, M. A. Prestupleniya, sovershaemye na pochve narkomanii v stranakh SNG (po materialam Rossiyskoy Federatsii, Respubliki Belarus, Ukrainy): kriminologicheskii i ugolovno-pravovoy analiz : dis. ... kand. yurid. nauk / M. A. Boeva. — M., 2004.
3. Bezhentsev, A. A. Pravovoe regulirovanie i organizatsiya i organizatsiya deyatel'nosti inspektorov po delam nesovershennoletnikh organov vnutrennikh del, zakreplennykh za obrazovatel'nymi uchrezhdeniyami : monografiya / A. A. Bezhentsev. — SPb. : Sankt-Peterburgskiy universitet MVD RF, 2009.
4. Keselman, L. Sotsialnye koordinaty narkotizma / L. Keselman. — SPb., 1998.
5. Mayorov, V. I. Administrativno-pravovye mery protivodeystviya prestupnosti kak obekt issledovaniya i ikh rol v nauchnom obespechenii predupreditel'noy deyatel'nosti subektov profilaktiki / V. I. Mayorov // Vestnik Tyumenskogo instituta povysheniya kvalifikatsii sotrudnikov MVD Rossii. — 2019. — № 1 (12) — S. 10–13.

Дата поступления статьи в редакцию: 11.12.2019.

---

# ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПНОСТИ

---

УДК 343.98+343.851+ 35.078.42

С. 135—140

## О ЮРИСДИКЦИИ СУБЪЕКТОВ ВИКТИМОЛОГИЧЕСКОЙ ПРОФИЛАКТИКИ В СВЕТЕ ПРИНЯТИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА № 182-ФЗ «ОБ ОСНОВАХ СИСТЕМЫ ПРОФИЛАКТИКИ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

**Майоров А. В.**

Челябинский государственный университет

E-mail: AB\_Majorov@mail.ru

В данной статье рассматривается федеральный закон № 182-ФЗ от 23.06.2016 «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации», а также предлагаемый ранее проект федерального закона «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации», который был направлен на урегулирование в рамочном формате правовых основ для формирования и функционирования системы профилактики правонарушений, объединяющей действующие региональные системы профилактики правонарушений и основанной на принципах, позволяющих различным государственным органам, органам местного самоуправления, предпринимательскому сообществу, институтам гражданского общества осуществлять многоуровневую профилактику правонарушений на федеральном уровне, в субъектах Российской Федерации, в муниципальных образованиях. Указанный законопроект активно обсуждался среди научного сообщества. В виду того, что принятый Федеральный закон № 182-ФЗ от 23.06.2016 не содержит такой вид профилактического воздействия, как виктимологическая профилактика, то полагаем необходимым подробно рассмотреть прежнюю — предлагаемую ранее редакцию указанного закона, где четко была сформулирована не только такая профилактика, но и юрисдикция субъектов виктимологической профилактики. В завершении статьи высказывается авторская позиция и предлагается решение указанной в теме проблемы.

Ключевые слова: юрисдикция, профилактика правонарушений, виктимологическая профилактика, субъекты виктимологической профилактики.

## ON OF JURISDICTION OF SUBJECTS PREVENTION VICTIM IN THE LIGHT OF THE FEDERAL LAW № 182-FZ “ON THE BASIS OF SYSTEM OF PREVENTION OF OFFENSES IN THE RUSSIAN FEDERATION”

**Mayorov A. V.**

Chelyabinsk State University

E-mail: AB\_Majorov@mail.ru

This article discusses Federal Law № 182-FZ of 06.23.2016 “On the basis of crime prevention in the Russian Federation”, as well as earlier proposed a draft federal law “On the basis of crime prevention in the Russian Federation”, which was aimed at setting the framework in format the legal framework for the formation and functioning of crime prevention system combining existing regional crime prevention system based on the principles of enabling the various state bodies, local authorities, business community, civil society institutions to carry out multi-level

crime prevention at the federal level in the Russian Federation, in the municipalities. The bill was actively discussed among the scientific community. In view of the fact that the adoption of Federal Law № 182-FZ of 23.06.2016 does not contain this type of prophylactic treatment as prevention Victimological, the former consider it necessary to examine in detail — proposed earlier edition of the Act, where not only such prophylaxis has been formulated clearly, but and the jurisdiction of the subjects victimological prevention. At the end of the article expresses the author's position and offers a solution to this problem in the subject.

Keywords: jurisdiction, crime prevention, prevention Victimological, subjects victimological prevention.

### **Предисловие**

В поддержку общей концепции данного выпуска журнала, хотелось отметить, что научный интерес профессора В. И. Майорова направлен не только на обеспечение мер безопасности в сфере дорожного движения, но и на деятельность полиции по поддержанию правопорядка, противодействию преступности в различных формах — профилактики и предупреждения правонарушений и преступлений [6; 7; 8]. «Профилактика и предупреждение преступлений являются одним из наиболее эффективных способов улучшения криминальной обстановки и поддержания правопорядка в обществе» [9, с. 4]. Указанная позиция не только прослеживается во многих трудах В. И. Майорова, но целиком и полностью разделяется автором настоящей статьи.

### **Введение**

При разработки в «Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» было установлено, что главными направлениями государственной политики в сфере обеспечения государственной и общественной безопасности на долгосрочную перспективу должны стать, в том числе совершенствование нормативного правового регулирования предупреждения преступлений, а также создание единой государственной системы профилактики преступлений и иных правонарушений. В этой связи, был представлен проект Федерального закона «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации»<sup>1</sup>, который направлен на урегулирование в рамочном формате правовых основ для формирования и функционирования системы профилактики правонарушений, объединяющей действующие региональные системы профилактики правонарушений и основанной на принципах, позволяющих различным государственным органам, органам местного самоуправления, предпринимательскому сообществу, институтам гражданского

<sup>1</sup> Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации : проект федерального закона // СПС КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?base=PRJ;n=106222;req=doc> (дата обращения: 4.11.2019).

общества осуществлять многоуровневую профилактику правонарушений на федеральном уровне, в субъектах Российской Федерации, в муниципальных образованиях. Указанный законопроект активно обсуждался среди научного сообщества [1; 5]. Однако указанный законопроект не вступил в силу в том виде как был опубликован.

При этом, по пришествию более пяти летних обсуждений указанного проекта, был все же принят федеральный закон № 182-ФЗ от 23.06.2016 «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации»<sup>2</sup>, в котором предметом регулирования являются «общественные отношения, возникающие в сфере профилактики правонарушений в Российской Федерации» [9]. В качестве актуализации обозначенной в теме статьи проблемы, предлагается провести сравнительный анализ ключевых аспектов принятого Закона и подробно обсудить перспективы его реализации.

### **Описание исследования**

Предметом предлагаемого ранее законопроекта выступала деятельность субъектов системы профилактики правонарушений в целях организации и осуществления общей, индивидуальной и *виктимологической профилактики* (выделено мной — А. М.), направленной на выявление причин, порождающих правонарушения, и условий, способствующих их совершению, а также в целях осуществления мер по их устранению (минимизации, нейтрализации), оказания профилактического воздействия на объекты профилактической деятельности. Основной целью законопроекта являлось создание в стране *единой системы профилактики* (выделено мной — А. М.) правонарушений, способствующей минимизации процессов отставания социально-правового контроля преступности от ее количественного и качественного состояния.

В процессе проведения сравнительного анализа и исследования сути обсуждаемых

<sup>2</sup> Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации : федеральный закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ // СПС КонсультантПлюс. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_199976/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_199976/) (дата обращения: 15.12.2019).



документов, определенный интерес и немного критики вызывали ряд предлагаемых положений указанного законопроекта статей, которые непосредственно касались сферы виктимологического воздействия на преступность, а именно виктимологического противодействия преступности<sup>1</sup> [4; 5]. В виду того, что принятый Федеральный закон «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» не содержит упоминание о виктимологической профилактике, ее субъектах и мерах, полагаем необходимым подробно рассмотреть прежнюю редакцию данного закона.

Так, ст. 2 указанного законопроекта, помимо понятия «система профилактики правонарушений», закрепляла понятие «**виктимологическая профилактика**», под которой понималась «деятельность субъектов системы профилактики правонарушений, ориентированная на предупреждение преступлений и иных правонарушений путем снижения у лиц риска стать жертвами противоправных посягательств»<sup>2</sup>. При этом к правонарушениям отнесли как преступления, так и административные правонарушения.

Профилактика правонарушений осуществляется в целях обеспечения защиты прав, свобод и законных интересов личности, общества и государства, противодействия причинам и условиям совершения правонарушений, снижения уровня преступности. Среди задач, решаемых для достижения целей законопроекта «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации», можно было выделить следующие:

- 1) снижение у физических лиц риска стать жертвами правонарушения;
- 2) формирование материально-технических, финансовых, людских и иных ресурсов обеспечения личной и общественной безопасности;
- 3) повышение правосознания и уровня правовой культуры граждан;
- 4) обеспечение участия юридических лиц, общественных объединений и граждан

<sup>1</sup> Под виктимологическим противодействием преступности предлагается понимать самостоятельный вид противодействия преступности, состоящий из комплекса государственных и общественных мер, ориентированных на обеспечение безопасности охраняемых законом интересов граждан, общества и государства, путем реализации виктимологической профилактики, осуществляемой в рамках виктимологического предупреждения преступлений и поддерживающих политику социального контроля над преступностью.

<sup>2</sup> Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации : проект федерального закона // СПС КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?base=PR;n=106222;req=doc> (дата обращения: 4.11.2019).

в профилактике правонарушений и государственная поддержка участия граждан и их объединений в деятельности по профилактике правонарушений (ст. 5 законопроекта)<sup>3</sup> (курсив — А. М.). В принятом Законе ст. 6 закрепляет основные направления профилактики правонарушений, среди которых интерес в рамках проводимого исследования представляют следующие: защита личности, общества и государства от противоправных посягательств; охрана общественного порядка и обеспечение различного рода безопасности (общественной, дорожной, экологической, экономической, пожарной); противодействие проявлениям преступной деятельности (незаконной миграции, терроризму, экстремистской деятельности, незаконному обороту наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров); а также предупредительная деятельность в отношении несовершеннолетних и повышения уровня правовой грамотности и развития правосознания граждан.

К объектам профилактической деятельности ст. 7 законопроекта относил: физических лиц, поведение которых нарушает социальные нормы; лиц, способных стать жертвами правонарушений в силу присущих им субъективных качеств или объективных свойств. Однако в принятом ФЗ № 182 объекты профилактики отдельно не определены.

*Субъектами системы профилактики правонарушений могли выступать: федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и их должностные лица, а также подчиненные им учреждения, организации, службы, осуществляющие в пределах своей компетенции, в том числе на основе норм предлагаемого Федерального закона и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации и нормативных правовых актов органов местного самоуправления, профилактику правонарушений; юридические лица, участвующие в системе профилактики правонарушений по согласованным с органами государственной власти и органами местного самоуправления направлениям профилактической работы либо по собственной инициативе в пределах и формах, определяемых законодательством в сфере профилактики правонарушений*

<sup>3</sup> Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации : проект федерального закона // СПС КонсультантПлюс. URL: — <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?base=PR;n=106222;req=doc> (дата обращения: 4.11.2019)

в соответствии с компетенцией и уставными задачами, а также *физические лица*, участвующие в системе профилактики правонарушений (ст. 8 законопроекта)<sup>1</sup> (курсив — А. М.).

Принятый Закон «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» в статье 5 к субъектам профилактики правонарушений отнес:

- 1) федеральные органы исполнительной власти;
- 2) органы прокуратуры Российской Федерации;
- 3) следственные органы Следственного комитета Российской Федерации;
- 4) органы государственной власти субъектов Российской Федерации;
- 5) органы местного самоуправления<sup>2</sup>.

Отдельно следует отметить то, что наиболее значимы, в рамках рассматриваемой проблемы юрисдикции субъектов виктимологической профилактики, были положения ст. 12 и 13 проекта предлагаемого ранее Закона, которые определяют **виктимологическую профилактику** как вид профилактических мероприятий, осуществляемых ее субъектами, а также предписывают меры, которые могли быть осуществлены в рамках виктимологической профилактики. *Виктимологическая профилактика правонарушений* (курсив — А. М.), по мнению авторов законопроекта, должна была заключаться: в выявлении лиц, способных стать жертвой правонарушения в силу присущих им субъективных качеств (лиц с повышенной виктимностью) или объективных свойств; в устранении либо нейтрализации факторов, обстоятельств, ситуаций, формирующих поведение, обуславливающее совершение в отношении отдельных лиц правонарушений; в выявлении групп риска таких лиц с целью восстановления или активизации их защитных свойств; в разработке либо совершенствовании имеющихся специальных средств защиты лиц от правонарушений.

Помимо этого в законопроекте была четко определена юрисдикция субъектов виктимологической профилактики, в частности *меры виктимологической профилактики правонарушений*, которые должны были использоваться ее субъектами, осуществляемые

<sup>1</sup> Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации : проект федер. закона // СПС КонсультантПлюс. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?base=PR;n=106222;req=doc> (дата обращения: 4.11.2019)

<sup>2</sup> Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации : федеральный закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ // СПС КонсультантПлюс — URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_199976/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_199976/) (дата обращения: 15.12.2019).

исключительно с целью снижения у лиц риска стать *жертвами противоправных посягательств* (курсив — А. М.). Тем самым предполагалось решение главной задачи в рамках реализации виктимологической политики нашего государства — обеспечение должного уровня виктимной безопасности<sup>3</sup> потенциальных жертв правонарушений [2, с. 45; 3, с. 203]. При этом в законопроекте были выделены меры *общей и индивидуальной виктимологической профилактики правонарушений* (курсив — А. М.).

К мерам *общей виктимологической профилактики правонарушений* были справедливо отнесены:

— выявление криминальных ситуаций с участием лиц с повышенной виктимностью и принятие мер по их устранению;

— информирование населения о криминальных ситуациях и о поведении граждан, обеспечивающее их защиту от преступных посягательств;

— разъяснение направленности поведения лицам, обладающим повышенной виктимностью.

К мерам *индивидуальной виктимологической профилактики правонарушений* относились:

— выявление потенциальных жертв правонарушений; информирование лиц о возможном совершении в отношении них правонарушений, оказание помощи в обеспечении сохранения их жизни, здоровья и собственности;

— оказание помощи лицам с повышенной виктимностью с целью активизации их внутренних защитных возможностей, а также обеспечение их личной, имущественной и иной безопасности;

— обеспечение личной безопасности лиц, профессиональная деятельность которых обуславливает их повышенную виктимность.

### **Заключение**

Указанные положения законопроекта были призваны развивать правовые установления современных форм профилактической работы виктимологической направленности, способных эффективно, как это представляется, влиять на минимизацию виктимности и повышение уровня защищенности. Принятие предлагаемого проекта Закона «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» в первоначальном

<sup>3</sup> Под виктимной безопасностью следует понимать такое состояние защищенности личности и общества от создающих опасность угроз, при котором соответствующий уровень виктимности не оказывает существенного влияния на их жизненно важные интересы.

виде позволило бы, на наш взгляд, ликвидировать существующую разнородность в реализации защитной функции государства на всех уровнях системы профилактики правонарушений, включающей виктимологический аспект (виктимологическую политику); закрепить деятельность субъектов не только по профилактике правонарушений, но и по виктимологической профилактике до уровня государственной задачи, которая осуществлялась бы комплексно, непрерывно и системно на основе норм, предусмотренных законопроектом и иных норм российского законодательства. Учитывая все выше изложенное, всесторонне поддерживая первоначальную редакцию законопроекта, считаю его обоснованным и необходимым в условиях существующей системы правосудия в нашей стране.

Важно отметить, что основные положения предлагаемого законопроекта не только соответствовали сформированному общему направлению виктимологической политики государства [10], но позволяли реализовать общие меры противодействия преступности [7; 8]. Полагаю, с учетом уже принятого Закона «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» можно все же внести поправки и пересмотреть утвержденную систему профилактики правонарушений, принимая во внимание существующие международные правовые акты, зарубежный опыт в сфере обеспечения виктимологической профилактики, а также наработанную базу исследований отечественных ученых по вопросам обеспечения профилактики правонарушений и предупреждения преступлений.

### Список литературы

1. Арзамасцев, О. П. Анализ проекта Федерального закона «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» / О. П. Арзамасцев // Вестник ПензГУ. — 2015. — № 2 (10). — С. 48–52.
2. Воронин, Ю. А. Виктимная безопасность: терминологическая интерпретация / Ю. А. Воронин, А. В. Майоров // Всероссийский криминологический журнал. — 2014. — № 1. — С. 43–48.
3. Воронин, Ю. А. Правовая виктимологическая политика: концептуальный аспект / Ю. А. Воронин, А. В. Майоров // Криминологический журнал БГЭУ. — 2015. — Т. 9, № 2. — С. 201–208.
4. Майоров, А. В. Понятие и структура системы противодействия преступности / А. В. Майоров // Правопорядок: история, теория, практика. — 2014. — № 1 (2). — С. 112–116.
5. Майоров, А. В. Виктимологическая модель противодействия преступности : монография / А. В. Майоров. — М. : Юрлитинформ, 2014. — Серия: Криминология. — 224 с.
6. Майоров, В. И. Меры административной профилактики и предупреждения в деятельности полиции / В. И. Майоров, А. В. Коркин // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. Московская академия Следственного комитета Российской Федерации (Москва). — 2016. — № 4 (14). — С. 141–147.
7. Майоров, В. И. Административно-правовые меры противодействия преступности как объект исследования и их роль в научном обеспечении предупредительной деятельности субъектов профилактики / В. И. Майоров // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. — 2019. — № 1 (12) — С. 10–13.
8. Майоров, В. И. Противодействие преступности на основе современных концепций взаимодействия полиции и общества: опыт зарубежных стран и России / В. И. Майоров, В. Е. Севрюгин // Вестник Пермского университета. — Юридические науки. — 2017. — № 35. — С. 95–106.
9. Научно-практический комментарий Федерального закона Российской Федерации от 23 июня 2016 года № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в российской федерации»: практическое пособие / под общ. ред. В. И. Майорова. — Тюмень, 2017. — 136 с.
10. Фещенко, П. Н. Виктимологический аспект социальной напряженности / П. Н. Фещенко // Виктимология. — 2015. — № 2 (4). — С. 36–41.

### References

1. Arzamastsev, O. P. Analiz proekta Federalnogo zakona «Ob osnovakh sistemy profilaktiki pravonarusheniy v Rossiyskoy Federatsii» / O. P. Arzamastsev // Vestnik PenzGU. — 2015. — № 2 (10). — S. 48–52.
2. Voronin, Yu. A. Viktimnaya bezopasnost: terminologicheskaya interpretatsiya / Yu. A. Voronin, A. V. Mayorov // Vserossiyskiy kriminologicheskiy zhurnal. — 2014. — № 1. — S. 43–48.
3. Voronin, Yu. A. Pravovaya viktinologicheskaya politika: kontseptualnyy aspekt / Yu. A. Voronin, A. V. Mayorov // Kriminologicheskiy zhurnal BGEU. — 2015. — T. 9, № 2. — S. 201–208.
4. Mayorov, A. V. Ponyatie i struktura sistemy protivodeystviya prestupnosti / A. V. Mayorov // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2014. — № 1 (2). — S. 112–116.

5. Mayorov, A. V. Viktimologicheskaya model protivodeystviya prestupnosti : monografiya / A. V. Mayorov. — M. : Yurlitinform, 2014. — Seriya: Kriminologiya. — 224 s.
6. Mayorov, V. I. Mery administrativnoy profilaktiki i preduprezhdeniya v deyatel'nosti politsii / V. I. Mayorov, A. V. Kor'kin // Rassledovanie prestupleniy: problemy i puti ikh resheniya. Moskovskaya akademiya sledstvennogo komiteta Rossiyskoy Federatsii (Moskva). — 2016. — № 4 (14). — S. 141–147.
7. Mayorov, V. I. Administrativno-pravovye mery protivodeystviya prestupnosti kak obekt issledovaniya i ikh rol v nauchnom obespechenii predupreditel'noy deyatel'nosti subektov profilaktiki / V. I. Mayorov // Vestnik Tyumenskogo instituta povysheniya kvalifikatsii sotrudnikov MVD Rossii. — 2019. — № 1 (12) — S. 10–13.
8. Mayorov, V. I. Protivodeystvie prestupnosti na osnove sovremennykh kontseptsiy vzaimodeystviya politsii i obshchestva: opyt zarubezhnykh stran i Rossii / V. I. Mayorov, V. Ye. Sevryugin // Vestnik Permskogo universiteta. — Yuridicheskie nauki. — 2017. — № 35. — S. 95–106.
9. Nauchno-prakticheskiy kommentariy Federal'nogo zakona Rossiyskoy Federatsii ot 23 iyunya 2016 goda № 182-FZ «Ob osnovakh sistemy profilaktiki pravonarusheniy v rossiyskoy federatsii»: prakticheskoe posobie / pod obshch. red. V. I. Mayorova. — Tyumen, 2017. — 136 s.
10. Feshchenko, P. N. Viktimologicheskii aspekt sotsialnoy napryazhennosti / P. N. Feshchenko // Viktimologiya. — 2015. — № 2 (4). — S. 36–41.

Дата поступления статьи в редакцию: 16.12.2019.

---

## УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИЦ, СОВЕРШИВШИХ ПРЕСТУПЛЕНИЕ, ПРЕДУСМОТРЕННОЕ СТ. 264.1 УК РФ

**Трофимов В. Е.**

Орловский юридический институт МВД России

им. В. В. Лукьянова

E-mail: vasilytrofimov88@mail.ru

В статье рассматриваются наиболее характерные черты личности преступника, осуществляющего управление транспортным средством в состоянии опьянения, будучи лицом, привлеченным ранее к ответственности за аналогичное нарушение. Осуществляется анализ причин и условий совершения преступного деяния, а также социально-демографических и нравственно-психологических характеристик личности преступника, устанавливаются особенности субъекта преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Ключевые слова: состояние опьянения, лицо, управляющее транспортным средством, уголовная ответственность, криминологическая характеристика личности, нарушение правил дорожного движения.

## CRIMINAL LEGAL AND CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS OF PERSONS WHO COMMITTED A CRIME PROVIDED BY ART. 264.1 OF THE CRIMINAL CODE

**Trofimov V.E.**

Lukyanov Orel Law Institute  
of the Ministry of the Interior of Russia

E-mail: vasilytrofimov88@mail.ru

The article discusses the most characteristic personality traits of a criminal who is driving while intoxicated, being a person previously held accountable for a similar violation. The analysis of the causes and conditions of the criminal act, as well as the socio-demographic and moral-psychological characteristics of the personality of the offender is carried out, the features of the subject of the crime, provided for in Article 264.1 of the Criminal Code.

Keywords: intoxication, a person driving a vehicle, criminal liability, criminological characteristics of a person, violation of traffic rules.

### **Введение**

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения не оставалась без внимания законодателя как в советский период, так и на современном этапе. Во многих городах на тысячу жителей приходится в среднем по 300 машин и их количество будет систематически увеличиваться [1]. Различным историческим периодам было свойственно наличие за определенные нарушения уголовной или административной ответственности, а также применение административной преюдиции,

то есть привлечение лица к уголовной ответственности, если оно в течение определенного периода времени (чаще всего в течение одного года) после одного или двух административных взысканий за правонарушение совершит такое же правонарушение.

### **Постановка проблемы**

Одним из наиболее опасных нарушений, посягающих на безопасность дорожного движения выступает управление транспортным средством в состоянии опьянения. Нахождение

водителя в состоянии опьянения влияет не только на восприятие им дорожной обстановки, безопасность управления автомобилем, но часто выступает главной причиной дорожно-транспортных преступлений [2]. Так, за период с января по декабрь 2018 года в России по вине пьяных водителей совершено 12 483 дорожно-транспортных происшествия, в результате которых погибло 3614 человек и было ранено 17 773 человек [3].

В поиске наиболее оптимальных средств и методов борьбы с пьянством за рулем законодатель пришел к существовавшему в советский период уголовному запрету на управление транспортным средством в состоянии опьянения, особенностью которого является наличие вышеупомянутой административной преюдиции. В результате чего с 1 июля 2015 года Уголовный кодекс России дополнен статьей 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» [4].

В свою очередь криминализации данного явления способствовало повышение степени его общественной опасности, которая связана в том числе с правовым нигилизмом водителей, неоднократно управляющих транспортом в нетрезвом виде. Во многом это связано с определенными особенностями личности водителей, которые в последствии и выступают субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

### ***Пути решения проблемы***

В настоящее время можно с уверенностью утверждать, что преступниками становятся, а не рождаются. Личность преступника — это продукт социальной среды, складывающейся вокруг конкретного индивида с самого момента рождения. Безусловно, врожденные качества любого человека откладывают отпечаток на линии поведения и многом другом, но социальная среда, окружающая его и сопровождающая в течение жизни, оказывает непосредственное влияние на изменение жизненных ценностей и приоритетов. Как уже определено, на человека начинают воздействовать его родители, постепенно разделяя влияние в различными малыми группами, формально и неформального толка.

Превалирующая часть преступного элемента имеет связь с определенной микросредой, однако несмотря на это, устойчивость этой связи отмечается у меньшинства таких лиц. Стоит отметить, что даже при переходе в иную группу у преступника сохраняются имевшиеся в прошлом негативные социальные контакты.

Исходной концепцией отечественной криминологии является признание социальной природы преступности.

Совершенно очевидно, что социальная природа преступности определяет и социальный характер обусловивших ее общих причин. В связи с этим И. И. Карпец не без основания указывает, что «природа преступности может носить только социальный характер. Социальная природа преступности определяет, во-первых, социальный характер ее причин, а во-вторых, социальный характер мер ее предупреждения» [5].

Вполне логичным и обоснованным является мнения, определяющее социальные причины как основополагающие в образовании, существовании и развитии преступности в целом. К ним можно отнести пренебрежение социальными институтами (семья), скачкообразность напряженности в обществе (конфликты, враждебность), рост антиобщественных явлений (алкоголизм, наркомания, проституция) и многое другое. Проводимые криминологические исследования показали тесную взаимосвязь уровня преступности с уровнем развития общества и государства, их институтов, внешней и внутренней политики, а также ее направлениями.

Кроме того, не стоит забывать, что понятие «личность преступника» весьма неоднозначно, что связано с признанием государством преступными различные деяния в различные исторические эпохи.

Поэтому на первоначальных этапах механизма преступного поведения, человек не может считаться преступником, так как еще не совершил преступление, а лишь имеет предпосылки к его совершению. В свою очередь под личностью преступника следует понимать совокупность социально-значимых свойств, признаков, связей и отношений, характеризующих лицо, виновно нарушающее уголовный закон, и в сочетании с иными (неличностными) условиями и обстоятельствами, влияющими на его антиобщественное поведение.

Преступному поведению человека свойственна определенная индивидуальность, обусловленная особенностью личных качеств каждого, его неповторимой «духовной структурой», которая в свою очередь зависит от множества факторов: темперамент, характер, генетически обусловленные задатки. Каждый индивид как личность — это продукт не только существующих отношений, но также своего собственного развития и самосознания.

В научной среде сохраняется мнение, согласно которого лица нарушающие правила дорожного движения при управлении транспортным

средством, являются социально-интегрированными личностями, для которых не характерны дефекты правового и нравственного сознания.

Субъект рассматриваемого преступления не осознает, или же осознает не в полной мере весь характер общественной опасности совершенного деяния. Отсюда вытекает особенность, характеризующая субъектов умышленных преступлений — они прямо или косвенно противопоставляют свою волю интересам общества.

Видным российским криминологом Ю. М. Антоняном выделены два типа личности умышленных преступников, к которым ученый относит и интересующих нас субъектов: у одних в поведении преобладают самонадеянность и легкомыслие, для них характерны авторитарность, самоуверенность, бравада, безапелляционность. Второму типу присущи такие личностные свойства, как небрежность, стремление минимизировать собственные интеллектуальные, волевые и физические усилия в процессе жизнедеятельности.

Кроме того, отмечается тот факт, что среди преступников, совершивших дорожно-транспортные преступления, преобладают лица, с нетипичными для преступников чертами. Так, рассматриваемой категории преступников свойственны фундаментальные черты личности: склонность к возникновению тревоги, неуверенность в своих силах, склонность к волнениям при стрессе и избыточный самоконтроль [6].

Криминологическая характеристика личности участников дорожно-транспортных преступлений показывает, что в своем большинстве они относятся к категориям ситуативных и неустойчивых преступников.

Тем не менее, указанное обстоятельство совсем не означает, что лица, совершающие преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ не отличаются от законопослушных граждан по своим психологическим или нравственным установкам. Дорожное движение не может выступать причиной совершения преступления без влияния человеческого фактора, кроме аварий неприступного характера. В свою очередь состояние опьянения водителя (алкогольное, наркотическое или иное) напрямую способствует пренебрежению им правилами безопасности, что безусловно может повлечь наступление различных вредных последствий. Ярким примером является повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения. В данном случае повторность свидетельствует не только о безразличном отношении к установленным законом запретам (как административным, так и уголовным),

но также выступает проявлением антиобщественной установки личности.

Характеристика личности водителя, виновного в совершении дорожно-транспортного преступления крайне неоднородна. Указанное обстоятельство обусловлено влиянием ряда факторов: формой вины совершенного преступления (умысел или неосторожность), пола, возраста, образования, законности владения транспортным средством (угонщик или собственник), профессиональных навыков (водители-профессионалы или водители личного транспорта) и т. п. Стоит обратить внимание, что преобладающее большинство дорожно-транспортных происшествий лежит на совести водителей индивидуальных транспортных средств. Вполне логичным видится то обстоятельство, что среди владельцев и угонщиков преобладает количество мужчин, где среди угонщиков — лица, наиболее молодого возраста. Тем не менее в настоящее время наметилась тенденция к увеличению доли женщин среди лиц, управляющих транспортными средствами, а, следовательно, и совершающих преступления. В свою очередь стоит обратить внимание, что в структуре контингента участников автотранспортных преступлений различия по полу относительно стабильны, т. к. связаны с типичной психологией женщин-водителей. В случае возникновения аварийной дорожной ситуации женщины в большинстве своем склонны остановить транспортное средство, чтобы избежать ее обострения. Кроме того, водители транспортных средств женского пола на порядок реже допускают управление транспортом в состоянии опьянения (доля лиц, совершивших преступление в состоянии опьянения, у женщин в 1,5 раза ниже, чем у мужчин), более строго соблюдают правила дорожного движения.

Как уже отмечалось, среди водителей, привлеченных к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ, наибольшую долю составляют лица в возрасте от 18 до 27 лет. Указанное обстоятельство обусловлено небольшим опытом вождения транспортных средств, завышенной оценкой своих психофизиологических возможностей, склонностью к лихачеству, частым употреблением спиртных напитков в быту.

Анализ уровня образования и профессиональной подготовки преступников-водителей показывает преобладание среди них лиц с неполным средним образованием и низкой профессиональной квалификацией. Этим особенно отличаются автолюбители, на долю которых в принципе приходится преобладающая часть дорожно-транспортных происшествий. Так, вопреки строгому запрету управлять

автомобилем в нетрезвом виде, от 15 до 30 % лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления, находились за рулем в состоянии опьянения. Среди угонщиков доля автотранспортных преступлений, совершенных в состоянии опьянения, достигает 60 %.

По мнению ряда отечественных пенициарных психологов, лица, совершившие преступления, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ являются относительно однородной категорией по своим психологическим особенностям. Для них характерны интрапунитивные реакции, то есть возложение вины за произошедшее на себя, неуверенность в себе, склонность к волнениям при стрессе и избыточный самоконтроль.

Вопросы обеспечения транспортной безопасности традиционно занимают одно из ведущих направлений обеспечения национальной безопасности Российской Федерации [7]. Одно из проведенных исследований в рассматриваемой сфере было направлено на составление типичного социально-психологического и криминологического портрета личности осужденного, отбывающего наказание за совершение преступлений по ст. 264.1 УК РФ. На основании исследования получены следующие данные: мужчина, совершивший преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ находится в возрасте от 20 до 50 лет, чаще — от 25 до 35 лет (56 %), имеет водительский стаж от 5 до 15 лет (47 %) либо более 15 лет (31 %), относительно невысокий образовательный уровень, чаще среднее специальное (47 %) или среднее (34 %) образование, занят низкоквалифицированным трудом (водитель, слесарь, сантехник, токарь, механик, охранник) — 48 %, неквалифицированным трудом (разнорабочий) — 19 %, либо не имеет рода занятий (33 %). Службу в Вооруженных Силах Российской Федерации проходили 60 % испытуемых, не проходили службу 40 %, из них по причине заболевания — 27 %. Семейное положение оказалось следующим: 53 % осужденных в браке не состояли. Большинство испытуемых отрицательно (30 %), либо удовлетворительно (25 %) характеризовались по месту работы или жительства.

Среди указанной категории все лица до осуждения за нарушение правил дорожного движения ранее привлекались к административной ответственности (100 %). Ранее были осуждены, в том числе условно, 12 %. Не имели права управлять транспортным средством 15 %, по причине лишения водительских прав либо их отсутствия (9 %).

### **Заключение**

На основании вышеизложенных социально-демографических и нравственно-психологических характеристик личности преступника следует сформировать общие черты и особенности субъекта преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Так, лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, выступающих субъектом рассматриваемого преступления, отличает антисоциальное поведение. Совершенное преступное деяние выступает последовательным результатом их образа жизни, отражает преобладание асоциальных ценностно-нормативных установок.

Следующей особенностью, свойственной рассматриваемой категории водителей является правовой нигилизм, который доходит до стадии сознательного нарушения уголовно-правовых запретов, несмотря на предшествующее привлечение к административной или уголовной ответственности. Данное обстоятельство наглядно подтверждает суждение, согласно которого совершенное преступление вовсе не является случайным событием в их жизни.

Немаловажной характеристикой субъекта остается форма вины совершаемого преступления. Так, преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ совершается умышленно, что безусловно повышает общественную опасность содеянного, возлагаю дополнительную ответственность на такого водителя [8].

Существующие сегодня угрозы в сфере работы транспорта и объектов транспортной инфраструктуры обуславливают актуальность изучения теоретических и практических вопросов обеспечения транспортной безопасности [9].

### **Список литературы**

1. Подчерняев, А. Н. Некоторые вопросы развития уголовного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / А. Н. Подчерняев // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2019. — № 1 (2). — С. 364–368.

2. Баранчикова, М. В. Привлечение к уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения: проблемы реализации принципа законности / М. В. Баранчикова // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью. Всероссийская научно-практическая конференция. — Орёл, 2016. — С. 44–47.



3. Статистические данные ГУОБДД МВД России [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции. — URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 30.10.2019).
4. Официальный интернет-портал правовой информации. — URL: <http://www.pravo.gov.ru> ; Российская газета. — 2015. 12 января.
5. Карпец, И. Проблема преступности / И. Карпец. — М. : Юрид. лит., 1969. — С. 30.
6. Антонян, Ю. М. Криминология : учеб. для бакалавров / Ю. М. Антонян. — М. : Юрайт, 2013. — 523 с.
7. Семенов, В. Р. Социальная обусловленность запрета на нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта / В. Р. Семенов // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2019. — № 1 (2). — С. 389–392.
8. Баранчикова, М. В. Хулиганские побуждения и состояние опьянения как признаки транспортных преступлений / М. В. Баранчикова // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. — Курск. — 2019. — Т. 9, № 1 (30). — С. 101–108.
9. Майоров, В. И. Правовое регулирование деятельности подразделений транспортной безопасности / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2019. — № 1. — С. 35–40.

### References

1. Podchernyaev, A. N. Nekotorye voprosy razvitiya ugolovnoy zakonodatelstva v oblasti obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiyskoy Federatsii / A. N. Podchernyaev // Upravlenie deyatel'nostyu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya. — 2019. — № 1 (2). — S. 364–368.
2. Baranchikova, M. V. Privlechenie k ugolovnoy otvetstvennosti za upravlenie transportnym sredstvom v sostoyanii opyaneniya: problemy realizatsii printsipa zakonnosti / M. V. Baranchikova // Ugolovno-protsessualnye i kriminalisticheskie problemy borby s prestupnostyu. Vserossiyskaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya. — Orel, 2016. — S. 44–47.
3. Statisticheskie dannye GUOBDD MVD Rossii [Elektronnyy resurs] // Ofitsialnyy sayt Gosavtoinspektzii. — URL: <http://stat.gibdd.ru/> (data obrashcheniya 30.10.2019).
4. Ofitsialnyy internet-portal pravovoy informatsii. — URL: <http://www.pravo.gov.ru> ; Rossiyskaya gazeta. — 2015. 12 yanvarya.
5. Karpets, I. Problema prestupnosti / I. Karpets. — M. : Yurid. lit., 1969. — S. 30.
6. Antonyan, Yu. M. Kriminologiya : ucheb. dlya bakalavrov / Yu. M. Antonyan. — M. : Yurayt, 2013. — 523 s.
7. Semenov, V. R. Sotsialnaya obuslovlennost zapreta na narushenie pravil, obespechivayushchikh bezopasnuyu rabotu transporta / V. R. Semenov // Upravlenie deyatel'nostyu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya. — 2019. — № 1 (2). — S. 389–392.
8. Baranchikova, M. V. Khuliganskie pobuzhdeniya i sostoyanie opyaneniya kak priznaki transportnykh prestupleniy / M. V. Baranchikova // Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo. — Kursk. — 2019. — T. 9, № 1 (30). — S. 101–108.
9. Mayorov, V. I. Pravovoe regulirovanie deyatel'nosti podrazdeleniy transportnoy bezopasnosti / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2019. — № 1. — S. 35–40.

Дата поступления статьи в редакцию: 11.12.2019.

# УГОЛОВНЫЙ ПРОЦЕСС

---

УДК 343.13

С. 146—150

## ПРЕДПОСЫЛКИ ПРИМЕНЕНИЯ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЗАЩИТЫ И УГОЛОВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНЫХ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ НА СТАДИИ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНОГО ДЕЛА

**Дмитриева А. А.**

Южно-Уральский государственный университет  
(национальный исследовательский университет)  
E-mail: dmitrievaaa@susu.ru

В данной статье рассматриваются вопросы, связанные с предпосылками применения мер государственной защиты и обеспечения уголовно-процессуальной безопасности лиц, участвующих в производстве по уголовному делу с целью профилактики и противодействию преступлений против лиц, содействующих правосудию и их близких на стадии возбуждения уголовного дела. Особое внимание уделено вопросу значения правильной квалификации преступлений для применения отдельных мер государственной защиты.

Ключевые слова: уголовное дело; защищаемое лицо; защита свидетелей; защиты потерпевших; предупреждение преступлений; борьба с преступностью; меры безопасности; квалификация преступлений.

## BACKGROUND OF APPLICATION MEASURES OF STATE PROTECTION AND CRIMINAL PROCEDURAL SAFETY MEASURES AT THE STAGE OF EXCITATION OF CRIMINAL CASE

**Dmitrieva A. A.**

South Ural State University  
(national research university)  
E-mail: dmitrievaaa@susu.ru

This article discusses issues related to the prerequisites for applying state protection measures and ensuring the criminal procedural security of persons participating in criminal proceedings with the aim of preventing and counteracting crimes against persons assisting justice and their relatives at the stage of initiating a criminal case. Particular attention is paid to the importance of the correct qualification of crimes for the application of certain measures of state protection.

Keywords: criminal case; protected person; witness protection; victim protection; crime prevention; fight against crime; security measures; qualification of crimes.

### **Введение**

Проблема обеспечения безопасного участия личности в уголовном судопроизводстве при расследовании и судебном рассмотрении уголовных дел в последнее время все более актуальной и значимой. Адекватными со стороны государства средствами воздействия

на такой рост преступности, среди иных мер, является установление необходимых гарантий получения достаточных доказательств, раскрытия преступлений, привлечения к уголовной ответственности виновных лиц с одновременным обеспечением прав и законных интересов всех участников уголовного

---

судопроизводства. Одним из таких средств служит система мер государственной защиты и обеспечения безопасности участников, содействующих уголовному судопроизводству.

### **Описание исследования**

Начало уголовного судопроизводства является важным отправным моментом раскрытия преступления, процесса собирания доказательств, установления виновности и защиты интересов потерпевшей стороны. Стадия возбуждения уголовного дела традиционная для российского уголовного процесса, претерпела в последние годы достаточно серьезные трансформации, существенно расширившие перечень процессуальных действий, которые могут быть произведены до вынесения постановления о возбуждении уголовного дела [8, с. 31–33]. Следует отменить возросшую актуальность принятия в данной стадии решения об обеспечении безопасности граждан, будущих участников уголовного судопроизводства, наделенных самостоятельным процессуальным статусом [19, с. 261–270]. Для своевременной реализации мер безопасности необходимы знания и профессионализм сотрудников правоохранительных органов [9, с. 95–98; 10, с. 95–106].

На стадии возбуждения производства по уголовному делу как одном из этапов процесса возникают наибольшие сложности в обеспечении безопасности граждан, которые вовлекаются, в силу различных причин и условий, в эту деятельность. Прежде всего, это вызвано тем, что содержание ч. 3 ст. 11 УПК РФ устанавливает возможность применения уголовно-процессуальных мер безопасности в отношении тех участников уголовного судопроизводства, уголовно-процессуальный статус которых уже сформировался и процессуально закреплен (потерпевший, свидетель и т. д.). В другом случае применение мер безопасности становится затруднительным. Данная проблема связана с отсутствием до возбуждения уголовного дела процессуального статуса и делает невозможным применение мер безопасности, которые могут быть реализованы только по отношению к участникам процесса [5, с. 480–486]. Например, статус потерпевшего закрепляется соответствующим постановлением дознавателя или следователя (ч. 1 ст. 42 УПК РФ). До этого момента лицо может именоваться, например, заявителем, пострадавшим или жертвой.

Между тем отсутствие достаточных оснований применения уголовно-процессуальных мер может быть компенсировано внепроцессуальными средствами. Так, в силу ч. 2 ст. 2 закона № 119-ФЗ устанавливается возможность

применения мер государственной защиты «до возбуждения уголовного дела в отношении заявителя, очевидца или жертвы преступления либо иных лиц, способствующих предупреждению или раскрытию преступления».

Особое влияние на дальнейшее производство по делу имеет квалификация (уголовно-правовая оценка деяния), также имеющая отношение к применению отдельных мер государственной защиты.

Квалификация имеет значение для обеспечения безопасности в связи с тем, что на основании ч. 3 ст. 6 закона № 119-ФЗ «О государственной защите потерпевших, свидетелей и иных участников уголовного судопроизводства» отдельные меры государственной защиты могут применяться только при производстве по уголовным делам о тяжких и особо тяжких преступлениях (переселение на другое место жительства; замена документов; изменение внешности; изменение места работы (службы) или учебы).

На основании ч. 4 ст. 15 УК РФ к тяжким преступлениям относятся умышленные деяния, за совершение которых максимальное наказание не превышает десяти лет лишения свободы. В ч. 5 ст. 15 УК РФ установлено, что особо тяжкими преступлениями признаются умышленные деяния, за совершение которых УК РФ предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок свыше десяти лет или более строгое наказание.

Следовательно, по уголовным делам о преступлениях небольшой или средней тяжести можно применять только личную охрану, охрану жилища и имущества, выдачу специальных средств индивидуальной защиты, связи и оповещения об опасности, обеспечение конфиденциальности сведений о защищаемом лице и временное помещение в безопасное место (п. 1–3 ч. 1 ст. 6 закона № 119-ФЗ).

Кроме того, уголовно-процессуальная мера безопасности, установленная в ч. 2 ст. 186 УПК «Контроль и запись переговоров», может быть применена только «при производстве по уголовным делам о преступлениях средней тяжести, тяжких и особо тяжких преступлениях».

К сожалению, в правоприменительной практике имеет место негативная тенденция «завышения» тяжести уголовно-правовой нормы в случае, когда на момент возбуждения уголовного дела лицо, подозреваемое в совершении преступления, установлено.

Таким образом, квалификация деяния по статье УК РФ, указанная в постановлении дознавателя или следователя о возбуждении уголовного дела, прямо влияет на возможность применения отдельных мер

государственной защиты на основании положений закона № 119-ФЗ.

В этой связи квалификация может иметь прямое отношение к последующему применению мер государственной защиты и после возбуждения уголовного дела, в судебном заседании. Так, на основании ч. 6 ст. 15 УК РФ суд «с учетом фактических обстоятельств преступления и степени его общественной опасности суд вправе при наличии смягчающих наказание обстоятельств и при отсутствии отягчающих наказание обстоятельств изменить категорию преступления на менее тяжкую, но не более чем на одну категорию» при наличии определенных оснований [16, с. 38–42; 3, с. 22–29; 7, с. 56–59; 4, с. 107]. Отметим, что не всеми учеными эти новеллы были восприняты позитивно [15, с. 25–27; 1, с. 42–45; 12, с. 51–52; 11, с. 36–39].

В связи с имевшейся неоднозначной судебной практикой вопросы применения ч. 6 ст. 15 УК РФ нашли отражение в постановлении Пленума Верховного суда РФ от 27.06.2013 № 19 «О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения от уголовной ответственности» [14].

Расширение возможности проведения следственных действий в стадии возбуждения уголовного дела и получения на этой основе более полной информации, как для решения процессуального вопроса о возбуждении дела, так и о возможности применения государственной защиты и обеспечения безопасности, произошло на основании принятого 4 марта 2013 г. федерального закона № 23-ФЗ. Он внес существенные дополнения и изменения в содержание ст. 144 УПК РФ («Порядок рассмотрения сообщения о преступлении»), распространив возможность обеспечения безопасности в отношении «участника досудебного производства» [18, с. 6–19; 6, с. 749–751]. Отметим, что эти новеллы указывают на возможность применения только одной меры безопасности, установленной в ч. 9 ст. 166 УПК: не приводить данные о личности в протоколе следственного действия, что, по нашему мнению, не вызывает особых затруднений в следственной и судебной практике.

В данном случае, по нашему мнению, можно усмотреть возможность применения уголовно-процессуальной нормы по аналогии. Дело в том, что в ст. 144 УПК регулируется порядок рассмотрения сообщения о преступлении в стадии возбуждения уголовного дела, то есть в период, когда вопрос о начале предварительного расследования еще не решен.

Ст. 166 УПК РФ («Протокол следственного действия») регламентирует общие процедурные

требования к содержанию и условиям составления протокола следственного действия, то есть процессуального документа, который, по общему правилу, составляется после возбуждения уголовного дела и начала предварительного расследования.

На основании ч. 2 ст. 2 Закона № 119-ФЗ («Лица, подлежащие государственной защите») меры государственной защиты могут быть также применены до возбуждения уголовного дела в отношении заявителя, очевидца или жертвы преступления либо иных лиц, способствующих предупреждению или раскрытию преступления. Как видно из приведенного перечня лиц, подлежащих государственной защите, все они именуются непроцессуальными терминами [13, с. 28–32; 17, с. 7; 2, с. 802].

### **Заключение**

Представляется, что инициатива к содействию и обеспечению безопасности участника процесса может исходить не только и не столько от лица, нуждающегося в такой защите, сколько от должностных лиц, имеющих сведения о потенциальном содействии другого лица и наличии у него важной информации о преступлении, а также от должностных лиц органов правопорядка (расследования). Кроме того, первичная информация о возможной угрозе безопасности участника процесса может быть получена должностными лицами правоохранительных органов. При этом само потенциальное защищаемое лицо может и не осознавать опасность своего содействия уголовному правосудию и возможности угрозы своей безопасности.

Специфика ограниченности обеспечения безопасности личности в стадии возбуждения уголовного дела выражается и в том, что не все меры безопасности могут быть реализованы на этом этапе производства по делу.

Заключение досудебного соглашения о сотрудничестве, при котором могут быть применены меры безопасности, может иметь место только в стадии предварительного расследования. Такой вывод следует из содержания ч. 1 ст. 317.1 УПК РФ: «Ходатайство о заключении досудебного соглашения о сотрудничестве подается подозреваемым или обвиняемым». Опознание вне визуального контроля также именуется как следственное действие, которое не может быть проведено в стадии возбуждения производства по уголовному делу (ч. 8 ст. 193 УПК).

Контроль и запись переговоров (ст. 186 УПК) как мера безопасности тоже не может быть применена, так как из буквального толкования ч. 1 ст. 186 УПК РФ вытекает, что это

следственное действие допускается «при производстве по уголовным делам», то есть после возбуждения уголовного дела.

Дознаватель или следователь в стадии возбуждения уголовного дела может принять решение о применении мер государственной

защиты на основании Закона № 119-ФЗ и мер безопасности, установленных в ч. 3 ст. 11 УПК РФ. Действующее законодательство не содержит прямых запретов одновременного применения мер государственной защиты и уголовно-процессуальных мер безопасности.

### Список литературы

1. Виноцкий, Л. Возможно ли изменение категории преступления при рассмотрении уголовных дел в порядке гл. 40.1 УПК РФ? / Л. Виноцкий, М. Кубрикова // Законность. — 2013. — № 8.
2. Де Сальвиа, М. Прецеденты Европейского суда по правам человека. Руководящие принципы судебной практики, относящейся к Европейской конвенции о защите прав человека и основных свобод. Судебная практика с 1960 по 2002 г. / М. Де Сальвиа. — СПб., 2004.
3. Дядькин, Д. С. Уголовно-правовые проблемы применения ч. 6 ст. 15 УК РФ / Д. С. Дядькин // Уголовное право. — 2015. — № 2.
4. Епихин, А. Ю. Расширение полномочий суда на понижение категорий преступления: уголовно-правовой и уголовно-процессуальный аспекты / А. Ю. Епихин // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2012. — № 2.
5. Епихин, А. Ю. Допрос потерпевшего, свидетеля под псевдонимом в досудебном и судебном производствах (уголовно-процессуальные и криминалистические аспекты) / А. Ю. Епихин, А. В. Мишин // Вестник Удмуртского университета. — Т. 29. — Вып. 4. — Экономика и право. — 2019.
6. Зинин, А. М. Особенности регламентации использования специальных знаний при раскрытии и расследовании преступлений / А. М. Зинин // Актуальные проблемы российского права. — 2013. — № 6. — С. 749–751.
7. Ларина, Л. Ю. К вопросу об изменении судом категории преступления / Л. Ю. Ларина // Юридическая наука. — 2013. — № 2.
8. Майоров, В. И. К вопросу о порядке рассмотрения сообщения о преступлении / В. И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2013. — Т. 13, № 2. — С. 31–33.
9. Майоров, В. И. Роль полиции в обеспечении правопорядка / В. И. Майоров // Правопорядок: история, теория, практика. — 2015. — № 1 (4). — С. 95–98.
10. Майоров, В. И. Противодействие преступности на основе современных концепций взаимодействия полиции и общества: опыт зарубежных стран и России / В. И. Майоров, В. Е. Севрюгин // Вестник Пермского университета. Юридические науки. — 2017. — № 35. — С. 95–106.
11. Малков, В. Право суда на изменение категории преступления / В. Малков // Законность. — 2013. — № 11.
12. Мингалимова, М. Неясность в практическом применении новых положений Общей части УК / М. Мингалимова // Законность. — 2013. — № 3.
13. Небрятенко, О. О. Правовая регламентация понятий «жертва», «потерпевший», «пострадавший» в российском и международном праве / О. О. Небрятенко // Российская юстиция. — 2014. — № 11.
14. О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения от уголовной ответственности : постановление Пленума Верховного суда РФ от 27.06.2013 г. № 19 // Российская газета. — 2013. — 5 июля.
15. Трофимова, Г. А. Расширение принципа судебного усмотрения / Г. А. Трофимова // Российский судья. — 2014. — № 1.
16. Хайдаров, А. А. Право суда изменять категорию преступления на менее тяжкую / А. А. Хайдаров // Законность. — 2015. — № 2 (964).
17. Шаров, Д. В. Обеспечение прав потерпевшего в досудебном производстве / Д. В. Шаров. — М. : Юрлитинформ, 2011.
18. Шашин, Д. Г. Некоторые проблемные аспекты производства проверки сообщений о преступлениях / Д. Г. Шашин, А. В. Коршунов // Эксперт-криминалист. — 2014. — № 1.
19. Epikhin, A. Zaytsev, O. The subject matter of criminal evidence relating to the disclosure of information on security measures applicable to law enforcement or control official // Internal Security, 2018, Vol. 10, Issue 1.

### References

1. Vinitkiy, L. Vozmozhno li izmenenie kategorii prestupleniya pri rassmotrenii ugovolnykh del v poryadke gl. 40.1 UPK RF? / L. Vinitkiy, M. Kubrikova // Zakonnost. — 2013. — № 8.

2. De Salvia, M. Pretsedenty Yevropeyskogo suda po pravam cheloveka. Rukovodyashchie printsipy sudebnoy praktiki, otnosyashcheysya k Yevropeyskoy konventsii o zashchite prav cheloveka i osnovnykh svobod. Sudebnaya praktika s 1960 po 2002 g. / M. De Salvia. — SPb., 2004.

3. Dyadkin, D. S. Ugolovno-pravovye problemy primeneniya ch. 6 st. 15 UK RF / D. S. Dyadkin // Ugolovnoe pravo. — 2015. — № 2.

4. Yepikhin, A. Yu. Rasshirenie polnomochiy suda na ponizhenie kategoriy prestupleniya: ugolovno-pravovoy i ugolovno-protsessualnyy aspekty / A. Yu. Yepikhin // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2012. — № 2.

5. Yepikhin, A. Yu. Dopros poterpevshego, svidetelya pod psevdonomimom v dosudebnom i sudebnom proizvodstvakh (ugolovno-protsessualnye i kriminalisticheskie aspekty) / A. Yu. Yepikhin, A. V. Mishin // Vestnik Udmurtskogo universiteta. — T. 29. — Vyp. 4. — Ekonomika i pravo. — 2019.

6. Zinin, A. M. Osobennosti reglamentatsii ispolzovaniya spetsialnykh znaniy pri raskrytii i rassledovanii prestupleniy / A. M. Zinin // Aktualnye problemy rossiyskogo prava. — 2013. — № 6. — S. 749–751.

7. Larina, L. Yu. K voprosu ob izmenenii sudom kategorii prestupleniya / L. Yu. Larina // Yuridicheskaya nauka. — 2013. — № 2.

8. Mayorov, V. I. K voprosu o poryadke rassmotreniya soobshcheniya o prestuplenii / V. I. Mayorov // Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2013. — T. 13, № 2. — S. 31–33.

9. Mayorov, V. I. Rol politsii v obespechenii pravoporyadka / V. I. Mayorov // Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika. — 2015. — № 1 (4). — S. 95–98.

10. Mayorov, V. I. Protivodeystvie prestupnosti na osnove sovremennykh kontseptsiy vzaimodeystviya politsii i obshchestva: opyt zarubezhnykh stran i Rossii / V. I. Mayorov, V. Ye. Sevryugin // Vestnik Permskogo universiteta. Yuridicheskie nauki. — 2017. — № 35. — S. 95–106.

11. Malkov, V. Pravo suda na izmenenie kategorii prestupleniya / V. Malkov // Zakonnost. — 2013. — № 11.

12. Mingalimova, M. Neyasnost v prakticheskom primenenii novykh polozheniy Obshchey chasti UK / M. Mingalimova // Zakonnost. — 2013. — № 3.

13. Nebratenko, O. O. Pravovaya reglamentatsiya ponyatiy «zhertva», «poterpevshiy», «postradavshiy» v rossiyskom i mezhdunarodnom prave / O. O. Nebratenko // Rossiyskaya yustitsiya. — 2014. — № 11.

14. O primenenii sudami zakonodatelstva, reglamentiruyushchego osnovaniya i poryadok osvobozhdeniya ot ugolovnoy otvetstvennosti : postanovlenie Plenuma Verkhovnogo suda RF ot 27.06.2013 g. № 19 // Rossiyskaya gazeta. — 2013. — 5 iyulya.

15. Trofimova, G. A. Rasshirenie printsipa sudeyskogo usmotreniya / G. A. Trofimova // Rossiyskiy sudya. — 2014. — № 1.

16. Khaydarov, A. A. Pravo suda izmenyat kategoriyu prestupleniya na menee tyazhkuyu / A. A. Khaydarov // Zakonnost. — 2015. — № 2 (964).

17. Sharov, D. V. Obespechenie prav poterpevshego v dosudebnom proizvodstve / D. V. Sharov. — M. : Yurlitinform, 2011.

18. Shashin, D. G. Nekotorye problemnye aspekty proizvodstva proverki soobshcheniy o prestupleniyakh / D. G. Shashin, A. V. Korshunov // Ekspert-kriminalist. — 2014. — № 1.

19. Epikhin, A. Zaytsev, O. The subject matter of criminal evidence relating to the disclosure of information on security measures applicable to law enforcement or control official. *Internal Security*, 2018, Vol. 10, Issue 1.

Дата поступления статьи в редакцию: 18.12.2019.

---

# ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО И ПРОЦЕСС

---

УДК 347.65/68

С. 151—155

## КОНТРОЛЬ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ДОВЕРИТЕЛЬНОГО УПРАВЛЯЮЩЕГО НАСЛЕДСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ КАК ФУНКЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ

**Мосина П. Н.**

Челябинский государственный университет

E-mail: mosina.polin@yandex.ru

**Павлова Г. Г.**

Челябинский государственный университет

E-mail: galina.pavlova.7878@mail.ru

В статье рассматривается вопрос участия нотариуса в качестве учредителя доверительного управления наследственным имуществом, который осуществляет контрольные функции за деятельностью доверительного управляющего наследственным имуществом. Несмотря на внесение изменений с 1 сентября 2018 года в положения о доверительном управлении наследственным имуществом и введение нового института — наследственного фонда, в Российском праве отсутствует полноценный механизм реализации контрольных функций нотариуса. Данная ситуация обостряется по причине наличия факта злоупотребления нотариусом правом, отсутствия механизма привлечения должностного лица к ответственности. В статье авторами предлагается решение данного вопроса с помощью разработки механизма реализации нотариусом контрольных функций. Также представляется возможным, что осуществление контроля нотариусом за деятельностью доверительного управляющего должно предполагать, в частности, анализ финансовой отчетности. В связи с этим нотариус обязан обладать знаниями в области финансового учета, либо привлечь соответствующих специалистов.

Ключевые слова: контроль, нотариус, доверительный управляющий, наследство, злоупотребление правом, ответственность нотариуса, составление описи, оценка наследственного имущества.

## CONTROL OF THE ACTIVITIES OF THE TRUSTEE OF THE HEREDITARY PROPERTY AS A MANAGEMENT FUNCTION

**Mosina P. N.**

Chelyabinsk State University

E-mail: mosina.polin@yandex.ru

**Pavlova G. G.**

Chelyabinsk State University

E-mail: galina.pavlova.7878@mail.ru

The article presents the issue of granting property rights as trust management of hereditary property. Despite amendments to the regulation on trust management of hereditary property and the introduction of a new institution, the inheritance fund, from September 1, 2018, Russian law does not have a full-fledged mechanism for the implementation of the control functions of a notary. This situation is exacerbated due to the fact of abuse by the notary of the right, lack of a mechanism for holding an official accountable. The article proposes a solution to this issue by developing a mechanism for the notary to exercise control functions. It also seems possible that

the control by a notary of the activities of the trustee should include, in particular, an analysis of the financial statements. In this regard, the notary is required to have knowledge in the field of financial accounting, or to attract relevant specialists.

Keywords: control, notary, trustee, inheritance, abuse of rights, notary liability, inventory, valuation of inheritance property.

### **Введение**

Согласно статье 1173 Гражданского Кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), если в составе наследства имеется имущество, требующее не только охраны, но и управления, нотариус в качестве учредителя доверительного управления заключает договор доверительного управления наследственным имуществом.

При этом нотариус обязан контролировать исполнение доверительным управляющим своих обязанностей не реже, чем один раз в два месяца. В случае обнаружения нарушения доверительным управляющим своих обязанностей нотариус вправе в одностороннем порядке расторгнуть договор доверительного управления, потребовать от доверительного управляющего предоставления отчета и назначения нового доверительного управляющего.

Следовательно, нотариус осуществляет функцию контроля по отношению к деятельности доверительного управляющего наследственным имуществом. Следует учесть, что функция контроля является обособленной функцией управления. Содержание функций прогнозирования, планирования, организации, анализа и учета, координации за деятельностью доверительного управляющего наследственным имуществом достаточно полно отражено в научной литературе, тогда как функция контроля отражается как сопутствующая и детальному изучению у многих юристов-теоретиков не подвергается, хотя контроль является полноценной и объективно необходимой функцией управления. Функция контроля обладает специфическими характеристиками [10, с. 100]. Если остальные функции обладают особенными свойствами, выражающимися в своих задачах, то контроль обладает свойством универсальности [3, с. 116]. Контроль охватывает все части, элементы управленческого процесса, поэтому специфичен по отношению ко всем остальным функциям управления.

### **Описание исследования**

Нотариус, согласно п. 5 ст. 1173 ГК РФ, уполномочен контролировать деятельность доверительного управляющего не реже одного раза в два месяца, принимая отчет об исполнении договора, требуя представления отчета при отстранении доверительного управляющего (соуправляющих). Отчет хранится

в наследственном деле, с которым вправе знакомиться наследники. Выявленные нарушения позволяют нотариусу прекратить в одностороннем порядке договор и поменять доверительного управляющего.

В зарубежном праве контроль за деятельностью исполнителя завещания или управляющего наследством осуществляют суд по наследственным делам (Англия, Австрия) или непосредственно наследники (Франция) [8, с. 471]. В Российской Федерации суд не наделен полномочиями по контролю за деятельностью доверительного управляющего, что вполне оправдано в связи с большой загруженностью судов. Основным звеном судебной системы являются районные суды, деятельность которых отличается длительным сроком рассмотрения судебных дел, качеством принятия решений, недостаточным материальным обеспечением [1, с. 272]. Судебная система за рубежом — дорогостоящая процедура. Большая часть правовых споров разрешается еще на стадии мирового соглашения, в отличие от России. Наследственное имущество, в отношении которого учреждается доверительное управление, может быть передано нотариусом доверительному управляющему по описи. Составление описи имущества, переданного нотариусом в доверительное управление, облегчает последующий контроль за деятельностью доверительного управляющего, а также способствует пресечению возможных злоупотреблений с его стороны. Помимо составления описи наследственного имущества нотариус осуществляет контрольную функцию путем оценки имущества, являющейся обязательной с 1 сентября 2018 года. Так, согласно п. 1 ст. 1173 «до заключения договора доверительного управления наследственным имуществом независимым оценщиком должна быть проведена оценка той части имущества, которая передается в доверительное управление. Расходы на проведение оценки относятся к расходам на охрану наследства и управление им».

У этого требования есть следующие недостатки. Во-первых, оценка способствует уменьшению наследственной массы; во-вторых, обязательная оценка означает передачу в доверительное управление только определенных вещей и имущественных прав. Все переданное в доверительное управление имущество должно быть перечислено в договоре [6, с. 18].



С этими доводами следует согласиться. Однако, следует понимать, что функция контроля, осуществляемая нотариусом за деятельностью доверительного управляющего наследственным имуществом требует комплексной работы, осуществление которой невозможно без описи. Статья 1172 ГК РФ закрепляет общие положения об оценке и описи имущества, которые применимы и к положениям ст. 1173 ГК РФ о доверительном управлении наследственным имуществом [4, с. 59]. Положения, закрепленные в ст. 1172 нуждается в изменении. Так, абз. 2 и 3 п. 1 необходимо изложить в следующей редакции: «описываемое имущество подлежит оценке профессиональным оценщиком, либо нотариусом, прошедшим переподготовку в соответствии с Методическими рекомендациями Министерства юстиции». Договором может быть предусмотрено, что контроль нотариуса за сохранностью переданного в доверительное управление имущества может осуществляться вместе с наследником, при условии предъявления последним нотариусу доказательств принятия наследства [7, с. 35].

Представляется, что осуществление контроля нотариусом за деятельностью доверительного управляющего предполагает, в частности, анализ финансовой отчетности. В связи с этим нотариус обязан обладать знаниями в области финансового учета, либо привлечь соответствующих специалистов, что является основанием для пересмотра стоимости соответствующих нотариальных услуг. Поэтому нотариусам важно на этапе учреждения доверительного управления договориться о порядке контроля за деятельностью управляющего со стороны наследников. Целесообразно осуществить это через их ознакомление с условиями договора, где будет расписана процедура обратной связи. Следует учесть, что полноценный механизм осуществления функций контроля за деятельностью доверительного управляющего нотариусом не выработан, в связи с чем в судебной практике возникает возможность злоупотребления нотариусом функциями контроля. Пример злоупотребления рассматривается в Определении Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 7 июля 2015 г. № 78-КГ15-7. Так, суд отменил принятые ранее судебные решения и направил дело на новое рассмотрение, поскольку при заключении договоров доверительного управления наследственным имуществом и дополнительных соглашений ответчики (нотариус, доверительный управляющий наследственным имуществом) злоупотребили своим правом.

При подписании договора доверительного управления наследственным имуществом —

долей в ООО в нотариальной конторе присутствовали законный представитель несовершеннолетнего наследника, которые сообщили нотариусу о наличии еще одного наследника, просили предоставить время для ознакомления с договором доверительного управления наследственным имуществом, а также указали на необходимость получения предварительного согласия на заключение договора со стороны органа опеки и попечительства. Несмотря на данные обстоятельства, просьба законного представителя несовершеннолетнего была отвергнута, договор доверительного управления наследственным имуществом был заключен ответчиками — нотариусом и доверительным управляющим в тот же день, а в течение последующих 5 дней были заключены три других договора без участия законного представителя несовершеннолетнего. Представитель истца в судебном заседании указала на факт сговора доверительного управляющего наследственным имуществом и нотариуса, факт неисполнения контрольных функций нотариусом при доверительном управлении наследственным имуществом.

Контроль за деятельностью доверительного управляющего наследственным имуществом осложняется при назначении не одного, а нескольких управляющих наследственным имуществом. Контролировать нескольких управляющих нотариусу будет еще сложнее, тем более что при наличии между ними разногласий по поводу их прав и обязанностей нотариус обязан расторгнуть договор доверительного управления и назначить одного или нескольких новых доверительных управляющих. При этом не стоит забывать о том, что эффективность доверительного управления во многом зависит от того, насколько грамотно составлен договор, ведь им определяются все полномочия доверительных управляющих, за исключением случаев, когда имеется завещание, содержащее конкретные распоряжения по вопросам управления наследством [11].

В связи с наличием факта злоупотреблений нотариусом полномочиями контроля по отношению к деятельности доверительного управляющего наследственным имуществом необходимо выработать механизм осуществления нотариусом контрольных функций за деятельностью доверительным управляющим наследственным имуществом. Данный механизм должен включать в себя изменение законодательства, а именно следует внести поправки в ч. 28 ст. 35 Основ законодательства Российской Федерации о нотариате в части: «...нотариусы принимают меры по управлению наследственным имуществом. Нотариальное действие по контролю за деятельностью

доверительного управляющего вправе осуществлять лишь нотариусы, прошедшие подготовку в соответствии с рекомендациями Министерства Юстиции Российской Федерации по совершению отдельных видов нотариальных действий нотариусами Российской Федерации». В связи с этим следует выработать методические рекомендации Министерства Юстиции Российской Федерации, закрепляющие требования об обязательной подготовке нотариуса по следующим направлениям: бухгалтерский и финансовый контроль, основы управленческой деятельности юриста, профессиональная независимая оценка имущества.

Злоупотребление правом возможно и в ситуациях возникновения разногласий между нотариусом и выгодоприобретателями при выборе кандидатуры доверительного управляющего наследственным имуществом, поскольку ГК РФ в ст. 1171 не устанавливает какие — либо ограничения в действиях по выбору такой кандидатуры. По мнению Челябинской областной Нотариально Палаты нотариус «должен сам принимать решение относительно выбора кандидатуры доверительного управляющего наследственным имуществом с учетом мнения наследников и заинтересованных лиц.

Судебная практика исходит из другой точки зрения: «фигуру управляющего обычно указывает лицо, обращающееся с просьбой об учреждении управления. В том случае, если нотариус по просьбе заинтересованных лиц сам подбирает управляющего, он тем не менее обязан получить у них согласие на заключение договора. Это объясняется тем, что нотариус действует в чужом интересе и должен отдавать предпочтение явно выраженному, а не предполагаемому интересу»

В связи с возникшими разногласиями представляется, что наиболее верным является наделение нотариуса полномочиями по назначению доверительного управляющего без мнения выгодоприобретателей и иных заинтересованных лиц, но лишь при условии, если выработать объективные критерии для назначения доверительного управляющего наследственным имуществом и закрепить их в ст. 1015 ГК РФ. Такими критериями могут быть: «к доверительному управляющему наследственным имуществом предъявляются следующие требования: отсутствие судимости и информации о признании данного лица банкротом, наличие высшего образования,

позволяющего ему осуществлять управление наследственным имуществом. Доверительный управляющий наследственным имуществом обязан иметь трудовые отношения с юридическим лицом, если объектом управления является юридическое лицо».

Данное нормативное закрепление облегчит нотариусу выбор кандидатуры доверительного управляющего наследственным имуществом и вполне оправдано в соответствии с действующим законодательством, поскольку именно нотариус осуществляет контрольные функции за деятельностью доверительного управляющего. Так как на нотариуса возлагаются контрольные функции и возможно злоупотребление правом с его стороны, возникает вопрос относительно пределом ответственности должностного лица.

### **Заключение**

К сожалению, обобщение судебной практики по вопросам гражданско-правовой ответственности нотариуса при осуществлении функций контроля отсутствует. В связи с этим, следует исходить из общих положений ст. 17 Основ Законодательства РФ о нотариате «Нотариус, занимающийся частной практикой, несет полную имущественную ответственность за вред, причиненный по его вине имуществу гражданина или юридического лица в результате совершения нотариального действия». Закрепление такого уровня ответственности возможно лишь в случае установления комплексного механизма, описанного ранее, а именно: принятие мер по учреждению доверительного управления наследственным имуществом возможно лишь нотариусом, соответствующим рекомендациями Министерства Юстиции Российской Федерации по совершению отдельных видов нотариальных действий нотариусами Российской Федерации, закрепление критериев назначения доверительного управляющего, наделение нотариуса полномочиями по единоличному назначению кандидатуры доверительного управляющего. Рекомендациями Министерства Юстиции должны быть закреплены требования о возможности нотариусов прохождения профессиональной переподготовки по следующим направлениям: анализ финансовой и бухгалтерской отчетности, профессиональная независимая оценка имущества, основы управленческой деятельности юриста.

### **Список литературы**

1. Древаль, Н. Л. О некоторых проблемах районных судов / Н. Л. Древаль // Юридические науки. — 2014. — № 10. — С. 272.

2. Казанцева, А. Е. Охрана наследственного имущества / А. Е. Казанцева // Вестник Омского университета. Серия: Право. — 2014. — № 1 (38). — С. 59.
3. Нашинская, Т. Н. Информационная функция контроля в управленческом процессе / Т. Н. Нашинская // Научный Вестник МГТУ ГА. — 2015. — № 215. — С. 117.
4. Нуриев, А. Г. Практика применения судами общей юрисдикции Основ Законодательства РФ о нотариате в части совершения нотариальных действий, противоречащих законодательству РФ. / А. Г. Нуриев // Вестник Омского университета. Серия: Право. — 2008. — № 4. — С. 118.
5. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 07.07.2015 . № 78-КГ15-7 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс. — URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ARB&n=433694#042078142440556476> (дата обращения: 09.11.2019).
6. Останина, Е. А. Договор доверительного управления наследством: предпосылки заключения и содержание / Е. А. Останина // Право и экономика. — 2017. — № 10. — С. 18.
7. Остапюк, Н. И. Доверительное управление наследственным имуществом / Н. И. Остапюк // Законность. — 2004. — № 10. — С. 35.
8. Петров, Е. Ю. Наследственное право: комментарий к гражданскому законодательству / Е. Ю. Петров. — М. : Логас, 2018. — С. 471.
9. Решение Озерского городского суда Челябинской области от 08.07.2013 г. [Электронный ресурс] // СП СудАкт. — URL: <https://sudact.ru/regular/doc/IxE60rczwtQw/> (дата обращения: 09.11.2019).
10. Черникова, А. Е. Функции управления и их характеристика / А. Е. Черникова // Международный научный журнал «Инновационная наука». — 2016. — № 4. — С. 100.
11. Шувалова, М. Новые возможности по распоряжению наследственным имуществом / М. Шувалова // СПС Гарант. — URL: <https://www.garant.ru/article/1220180/> (дата обращения: 09.11.2019).

### References

1. Dreval, N. L. O nekotorykh problemakh rayonnykh sudov / N. L. Dreval // Yuridicheskie nauki. — 2014. — № 10. — S. 272.
2. Kazantseva, A. Ye. Okhrana nasledstvennogo imushchestva / A. Ye. Kazantseva // Vestnik Omskogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2014. — № 1 (38). — S. 59.
3. Nashinskaya, T. N. Informatsionnaya funktsiya kontrolya v upravlencheskom protsesse / T. N. Nashinskaya // Nauchnyy Vestnik MGTU GA. — 2015. — № 215. — S. 117.
4. Nuriev, A. G. Praktika primeneniya sudami obshchey yurisdiktsii Osnov Zakonodatelstva RF o notariate v chasti soversheniya notarialnykh deystviy, protivorechashchikh zakonodatelstvu RF. / A. G. Nuriev // Vestnik Omskogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2008. — № 4. — S. 118.
5. Opredelenie Sudebnoy kollegii po grazhdanskim delam Verkhovnogo Suda RF ot 07.07.2015 . № 78-KG15-7 [Elektronnyy resurs] // SPS KonsultantPlyus. — URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ARB&n=433694#042078142440556476> (data obrashcheniya: 09.11.2019).
6. Ostanina, Ye. A. Dogovor doveritelnogo upravleniya nasledstvom: predposylki zaklyucheniya i sodержanie / Ye. A. Ostanina // Pravo i ekonomika. — 2017. — № 10. — S. 18.
7. Ostapyuk, N. I. Doveritelnoe upravlenie nasledstvennym imushchestvom / N. I. Ostapyuk // Zakonnost. — 2004. — № 10. — S. 35.
8. Petrov, Ye. Yu. Nasledstvennoe pravo: kommentarii k grazhdanskomu zakonodatelstvu / Ye. Yu. Petrov. — М. : Logas, 2018. — S. 471.
9. Reshenie Ozerskogo gorodskogo suda Chelyabinskoy oblasti ot 08.07.2013 g. [Elektronnyy resurs] // SP SudAkt. — URL: <https://sudact.ru/regular/doc/IxE60rczwtQw/> (data obrashcheniya: 09.11.2019).
10. Chernikova, A. Ye. Funktsii upravleniya i ikh kharakteristika / A. Ye. Chernikova // Mezhdunarodnyy nauchnyy zhurnal «Innovatsionnaya nauka». — 2016. — № 4. — S. 100.
11. Shuvalova, M. Novye vozmozhnosti po rasporyazheniyu nasledstvennym imushchestvom / M. Shuvalova // SPS Garant. — URL: <https://www.garant.ru/article/1220180/> (data obrashcheniya: 09.11.2019).

Дата поступления статьи в редакцию: 17.11.2019.

# МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО. СРАВНИТЕЛЬНОЕ ПРАВОВЕДЕНИЕ

---

УДК 342.9

С. 156—163

## СОВРЕМЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ НА ПРИМЕРЕ КИТАЯ И ЯПОНИИ

**Дунаева О. Н.**

Южно-Уральский государственный университет  
(национальный исследовательский университет)  
E-mail: dunaevaon@gmail.com

**Полякова С. В.**

Южно-Уральский государственный университет  
(национальный исследовательский университет)  
E-mail: vip.polyakovasv@mail.ru

Актуальность обеспечения безопасности участников дорожного движения бесспорна, и вызывает тревогу всего мирового сообщества, в том числе и в России. Значительный вклад в развитие данного научного направления вносит деятельность профессора В. И. Майорова. На основе его аналитических исследований зарубежного опыта, можно утверждать, что высокий уровень эффективности обеспечения безопасности в сфере дорожного движения следует искать в ключевых факторах: 1) программно-целевой характер государственной политики в данной сфере; 2) своевременное изменение законодательной основы в данной области в соответствии с изменяющимися условиям развития страны; 3) программно-целевой характер государственной политики в данной сфере; 4) своевременное совершенствование дорожной инфраструктуры; 5) применение инновационных систем управления БДД; 6) профилактическая работа по вовлеченности всего населения страны в соблюдение правил дорожного движения и поддержание безопасности.

Ключевые слова: государственная политика, государственное управление, зарубежный опыт, эффективность, безопасность участников дорожного движения, деятельность дорожной полиции.

## MODERN INTERNATIONAL TRENDS FOR MAKING ROAD SAFETY AND THEIR IMPLEMENTATION ON THE EXAMPLE OF CHINA AND JAPAN

**Dunaeva O. N.**

South Ural State University (national research university)  
E-mail: dunaevaon@gmail.com

**Polyakova S. V.**

South Ural State University (national research university)  
E-mail: vip.polyakovasv@mail.ru

The relevance of ensuring the safety of road users is undeniable, and is alarming for the entire world community, including in Russia. A significant contribution to the development of this scientific direction is made by the activities of Professor Vladimir Mayorov. Based on his analytical studies of foreign experience, it can be argued that a high level of road safety effectiveness should be sought in key factors: 1) the program-oriented nature of state policy in this area; 2) timely change of the legislative framework in this area in accordance with the changing conditions

---

of the country's development; 3) the program-targeted nature of state policy in this area; 4) timely improvement of road infrastructure; 5) the use of innovative traffic safety management systems; 6) preventive work on the involvement of the entire population of the country in compliance with traffic rules and maintaining safety.

Keywords: state policy, public administration, foreign experience, efficiency, safety of road users, traffic police.

### **Введение**

Отечественная административно-правовая наука отмечает 65-летний юбилей доктора юридических наук, профессора, генерал-майора (в отставке) Владимира Ивановича Майорова.

Быть настоящим человеком, сложная задача во все времена, достижение этой цели удается немногим и их имена записаны не только на страницах истории, но и в сердцах людей. Владимир Иванович Майоров — именно такой Человек, встреча с которым заставляет по-новому оценить истинную суть жизни, масштаб личности, достойную реализацию талантов и дарований. В научном мире Владимир Иванович смог создать свою школу, мотивировать к глубоким исследованиям, и воспитать целую плеяду, теперь уже признанных ученых и практиков. В свою очередь, Владимир Иванович всегда с благодарностью вспоминает о своих «учителях», с которыми он поддерживает до сих пор добросердечные отношения, а также плодотворные научно-исследовательские связи с известными учеными отечественных административных школ, что также характеризует его как личность.

В избранном направлении научных изысканий Владимир Иванович, как человек разносторонних знаний, стратегического мышления, богатого управленческого и практического опыта, смог определить три «краеугольных камня», а более точно три подсистемы в сфере управления обеспечением безопасности дорожного движения, что разработано в его докторской диссертации «Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения». В последующих научных исследованиях сделан акцент на том, что, по сути, безопасность дорожного движения — это, прежде всего, «обеспечение безопасности участников дорожного движения».

Владимир Иванович один из тех, кто внимательно относится к изучению эффективного зарубежного опыта, с целью анализа и возможности его корректного применения в нашей стране. За предыдущие три года вышло более 15 публикаций, отражающих зарубежный опыт, в том числе: (США [6], Великобритания [5], Китай [9], Япония [8], Сингапур и Монголия [10], Казахстан [14], Беларусь [11],

зарубежный опыт стран [7; 12], данная статья посвящена именно этому аспекту научной деятельности Владимира Ивановича Майорова.

### **Описание исследования**

Актуальность обеспечения безопасности участников дорожного движения бесспорна, и вызывает тревогу всего мирового сообщества. Данное обстоятельство делает это направление одним из приоритетных в социально-экономической политике ООН. Генеральная Ассамблея ООН приняла «Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов» [2] (далее — Глобальный план), который рассматривался в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В Глобальном плане признается неизбежность консолидации сил мирового сообщества в преодолении проблем обеспечения безопасности участников дорожного движения. В качестве инструмента для достижения этой цели, Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) и региональным комиссиям ООН поручено координировать деятельность по отслеживанию результатов Глобального плана, используя поэтапную серию докладов о состоянии безопасности дорожного движения в мире. Первый доклад был представлен в 2009 году в преддверии принятия данной резолюции ООН, второй — в 2013 году, третий — в 2015 году, четвертый — в 2018 году.

В последнем докладе Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), опубликованном в декабре 2018 года отмечается, что смертность в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) продолжает расти, составляя 1,35 миллиона случаев смерти в год. В Докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2018 г. подчеркивается, что в настоящее время травмы в результате ДТП являются основной причиной смерти детей от 5 лет и молодых людей в возрасте до 30 лет.

«Случаи смерти являются недопустимой платой за мобильность населения, — заявил Генеральный директор ВОЗ д-р Тедрос Адханом Гебрейесус. — Нет оправдания бездействию». Как известно, для решения этой проблемы имеются проверенные и эффективные мероприятия. Настоящий доклад призывает правительства стран значительно активизировать

их усилия по осуществлению этих мероприятий. Решительные меры на государственном уровне, обеспечение соблюдения правил дорожного движения, продуманное строительство дорог и мощные пропагандистские компании по информированию общественности могут способствовать спасению миллионов человеческих жизней в ближайшие десятилетия в странах мира.

В странах, где был достигнут прогресс в этой сфере, успехи в значительной мере обусловлены улучшением законов в отношении таких ключевых факторов риска, как: превышение скорости, управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии и неиспользование ремней безопасности, мотоциклетных шлемов и детских удерживающих устройств; усилением безопасности инфраструктуры, например, путем сооружения тротуаров и дорожек для велосипедистов и мотоциклистов; улучшением стандартов на транспортные средства, например, путем обязательного требования электронной системы безопасности и антиблокировочной тормозной системы; и улучшением медицинской помощи после аварий.

Несмотря на рост общего числа случаев смерти, коэффициенты смертности остаются стабильными, но этот факт с одной стороны объясняется растущей численностью населения мира за последние годы. С другой стороны — это позволяет предположить, что меры, принимаемые в 48 странах мира со средним и высоким уровнем дохода, способствуют значительному смягчению ситуации и сокращению смертности в результате ДТП.

Вместе с тем, ни в одной стране с низким уровнем дохода общая смертность не снизилась, что в значительной мере объясняется отсутствием таких мер. В действительности риск смерти в результате ДТП в странах с низким уровнем дохода по-прежнему в три раза превышает аналогичный показатель в странах с высоким уровнем дохода. Самые высокие показатели наблюдаются в Африке (26,6 случая на 100 000 человек), а самые низкие — в Европе (9,3 случая на 100 000 человек). С другой стороны, по сравнению с результатами предыдущего выпуска доклада в 2015 году, к настоящему времени было зарегистрировано снижение коэффициентов смертности в результате ДТП, в трех регионах мира — в Америке, Европе и Западной части Тихого океана.

Различия в уровнях смертности в результате ДТП имеют дифференциальные различия по типам пользователей дорог (водители, пассажиры, пешеходы). В глобальных масштабах на пешеходов и велосипедистов приходится 26 %

всех случаев смерти в результате ДТП, причем этот показатель достигает 44 % в Африке и 36 % в Восточном Средиземноморье. На мотоциклистов и их пассажиров приходится 28 % всех случаев смерти в результате ДТП, но в некоторых регионах этот показатель выше — так, например, в Юго-Восточной Азии он составляет 43 %, а в Западной части Тихого океана 36 %. А согласно общему прогнозу, по мере роста числа транспортных средств дорожно-транспортные травмы могут к 2030 г. стать восьмой по значимости причиной смерти населения мира.

Преследуя достижение «глобальной» цели повышения безопасности дорожного движения для его участников, необходимо учитывать, что организация и функционирование государственных систем в этой сфере зависят от многих факторов, и прежде всего от экономического уровня страны, от качества жизни граждан, от развития общественных институтов. Низкий уровень обеспечения безопасности участников дорожного движения в развивающихся государствах связан с недостаточностью финансирования деятельности, направленной на профилактику и превентивные средства аварийности. Страны с высоким риском в сфере безопасности дорожного движения, как правило, характеризуются значительным износом транспортных средств, несоответствующим уровнем дорожной инфраструктуры, несогласованностью действий экстренных служб, низкой эффективностью медицинской помощи, несовершенством законодательной базы, и в этом ракурсе рассмотрения относятся либо к «отстающим», либо «догоняющим» [18]. Профильные организации ООН оказывают содействие и поддержку государствам в укреплении базовых основ обеспечения безопасности участников дорожного движения, а также призывают к изучению эффективного опыта в данной сфере.

Низкие показатели ДТП и человеческих жертв, в странах Западной Европы, США, Канаде, Австралии, имеющих значительный опыт и постоянное совершенствование в системе безопасности, в современных условиях показывают устойчивую динамику (4–8 %) к дальнейшему снижению риска для здоровья и жизни участников дорожного движения, при высоком уровне автомобилизации. В докладах ВОЗ, отмечается, что среди вех регионов мира, только страны Европейского союза достигли лучших результатов.

В современном мире центр тяжести мировой политической и экономической активности все больше смещается с Запада на Восток. В Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), в странах восточного побережья (Китай, Япония,

Республика Корея, КНДР, Монголия, Сингапур, Индии и др.), где сосредоточена почти половина населения мира (более 3,5 млрд чел.), правовое регулирование, организация и обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется с разным уровнем эффективности. Государства АТР входят в крупнейшие интеграционные сообщества стран (АСЕАН, АТЭС, ШОС, БРИКС), что задает интенсивный импульс их развитию. В настоящее время мощную динамику экономического развития демонстрирует современный Китай. Россия и Китай поддерживают взаимовыгодное международное сотрудничество в разных сферах. Реализуются крупные совместные проекты в таких отраслях как тяжелая промышленность, металлургия, строительство, энергетика, биоинженерия, что стимулирует развитие торговли, автомобилестроения, транспортных сообщений [15].

В последнее десятилетие Китай интенсивно решает вопросы, связанные с транспортно-дорожными и социальными рисками в сфере безопасности дорожного движения. Население Китая составляет около 1,4 млрд человек, что делает её самой населённой страной мира. По результатам прогнозов авторитетных исследований, в том числе банковского холдинга «Morgan-Stanley», к 2022 году объем внутреннего валового продукта Китая может возрасти до 12 триллионов долларов и достигнет уровня США. Такой бурный рост экономики был бы невозможен без развития транспортной инфраструктуры, которая постоянно модернизируется, в том числе увеличивается количество автомобильных дорог и автопарка [22]. Интенсивные темпы дорожного строительства в Китае были в период 2000–2005 гг., когда протяжённость автодорог общего пользования возросла почти в 3 раза. Общая протяжённость автодорог Китая, включая сельские, составляет 4,69 млн км. (2016 г.), Общая длина современных автомагистралей (2014 г.) исчисляется в 111,95 тыс. км (в одном только 2014 году было введено в строй 7,45 тыс. км скоростных автострад). К настоящему времени Китай имеет одну из самых развитых сетей автомобильных дорог в мире.

Транспортная система в Китае очень разнообразна и имеет свою специфику. По данным Министерства общественной безопасности КНР (транспортный отдел) количество зарегистрированных автомобилей в 2016 г. достигло 200 млн единиц и 13,52 млн грузовых автомобилей. При этом общее количество моторных транспортных средств в стране, включая мотоциклы, составляет более 364 млн единиц, более того, только в первом квартале 2017 года

было зарегистрировано 8,2 млн новых транспортных средств. Для сравнения, столько автомобилей в настоящее время зарегистрировано в Москве и Московской области. Данные факты делают организацию и обеспечение безопасности дорожного движения одной из самых актуальных проблем современного Китая [20]. Парк общественного транспорта в стране увеличился в 20 раз.

До 2015 года Китай (наряду с Индией, как наиболее густонаселенные страны мира) был среди «лидеров» по количеству жертв в ДТП [16]. Но при этом следует отметить, что по общепринятым международным показателям соотношения числа погибших в ДТП к количеству населения и транспортных средств (социальный риск и транспортный риск), данные государства не являются лидерами. Так, если в 2013 году в Китае социальный риск составил 18,8 чел., в Индии — 16,6 чел., то, например, в России в этот период показатель составлял 18,9 чел. (в 2015 г. — 15,8 чел.). Для привлечения внимания граждан к проблемам безопасности дорожного движения 2 декабря в Китае провозглашен Днем безопасности дорожного движения и этот факт не случаен — семь смертей в час, такова трагическая статистика дорожно-транспортных происшествий в стране. Тем не менее, за последнее десятилетие наблюдается улучшение статистики ДТП. На основе совместного доклада Главного государственного управления по контролю за безопасностью на производстве и Министерства транспорта, констатируется динамика снижения ДТП, например, количество крупных ДТП с 10 жертвами и более, снизилось с 55 % в 2004 году, до 11 % в 2016 г., при этом на долю высокоскоростных автомагистралей приходится 10 % [1].

Особое внимание в законодательстве большинства стран, уделяется вождению автомобиля в состоянии алкогольного (или наркотического) опьянения. Данное правонарушение считается одним из самых опасных (наряду с превышением скоростного режима и проездом на запрещающий сигнал светофора) и строго наказывается. Вождение автомобиля в состоянии наркотического опьянения (в Беларуси, Великобритании, Германии, Испании, США, Украине, Финляндии, Франции) законодательно приравнивается к управлению автомобилем в состоянии алкогольного опьянения.

В Китае достаточно длительное время особого значения высокой степени общественной опасности данному правонарушению не придавали. Статистические данные свидетельствуют, что в 1998 году по вине водителей в состоянии алкогольного (наркотического) опьянения в стране погибло 2363 чел.,

в 2008 году — 3060 чел. Тем не менее, за данное правонарушение (без ДТП и человеческих жертв) предусматривалось аннулирование 12 баллов (лимит на 1 год), лишение права управления автомобилем от трех до шести месяцев, штраф от 500 до 2000 юаней, административный арест до 15 суток [21]. Но все изменилось «на критической точке» в 2009 году, после нескольких резонансных дел (ДТП с большим количеством жертв, по вине молодых водителей в состоянии алкогольного опьянения), были предприняты самые решительные и жесткие меры, внесены изменения в действующее законодательство КНР [3], закрепляющие уголовную, административную и дисциплинарную ответственность за вождение в состоянии алкогольного опьянения. В случае гибели двух и более лиц предусмотрены суровые меры уголовной ответственности в виде пожизненного лишения свободы, а в отдельных случаях — смертная казнь. Дорожная полиция (транспортных отделов) усилила деятельность по выявлению водителей в состоянии алкогольного опьянения и в том же 2009 году было выявлено 722 тыс. подобных случаев, с соответствующими последствиями. Результат — резкое сокращение ДТП и человеческих жертв по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения. Общие положительные результаты были достигнуты с помощью последовательной государственной (программной) политики, совершенствования законодательной базы, повышения эффективности деятельности Народной полиции КНР.

Одним из ярких и стабильных примеров успешного решения проблемы обеспечения безопасности участников дорожного движения в течение нескольких десятилетий демонстрирует Япония. В стране 1,2 млн км дорог, которые имеют высококачественное дорожное покрытие и развитую инфраструктуру, эффективную транспортную систему, которая обслуживает население страны в 126 млн чел. В мировой статистике по темпам снижения количества человеческих жертв в результате ДТП и безопасности дорожного движения Япония занимает одно из первых мест. В 1990 году в стране было зафиксировано 14 595 смертельных случаев в результате ДТП, в 2003 году — почти в 2 раза меньше — 8877 чел., а в 2013 году — 4373 чел., (скончавшиеся в течение 24 часов), число погибших в результате ДТП позднее составило 5151 чел. (в Японии отдельно учитываются скончавшиеся в течение 30 дней после ДТП), в 2017 г. — 3904 человека (скончавшиеся в течение 24 часов), что соответствует статистике 1949 года! Данная статистика интересна тем, что соотношение

населения двух стран вполне сопоставимо (например, в 2017 году население России составляло 146 млн чел., в Японии — 126 млн человек) [19], а количество жертв ДТП в России, превышает аналогичную статистику в Японии в несколько раз.

Следует обратить внимание на то, что практически каждое государство сталкивается со специфическими трудностями в организации обеспечения БДД, связанными с географическими и климатическими условиями (большая территориальная протяженность, горная местность, снегопады, тайфуны, цунами и т. д.), а также с особенностями урбанизации и плотность населения. В Монголии, например, большая территориальная протяженность дорог осуществляет связь между редкими населенными пунктами, а многократный рост транспортных средств в последние годы обуславливает резкий рост ДТП и человеческих жертв [17].

Повышенные требования к организации и обеспечению безопасности дорожного движения существуют и в высокотехнологичной и урбанизированной Японии. На примере «Токайдо» можно проиллюстрировать специфику организации обеспечения БДД в современной Японии, связанную с географическими и климатическими условиями, с особенностями урбанизации и плотностью населения. «Токайдо» — мегаполис, сформировавшийся из трех крупнейших агломераций Японии: Кейхин (Токио, Иокогама, Кавасаки и Тиба — 27 млн чел.); Хансин (Осака, Кобе и Киото — 25 млн чел.) и Тюкё (Нагоя — 10 млн чел.). Мегалополис «Токайдо», расположен на тихоокеанском побережье острова Хонсю, имеет протяженность 650 км., в его пределах проживает более половины (56 %) всего населения Японии — это более 70 млн человек.

Начиная с 2000-х годов Правительство Японии осуществляет деятельность по обеспечению БДД в рамках принятой долгосрочной Программы (до 2020 г). В настоящее время в Японии действует *Универсальная система управления дорожным движением (UTMS)*, начало которой было заложено в 1990-е годы, что значительно повышает мобильность и безопасность участников дорожного движения. Основные функции UTMS заключаются в следующем: 1) предотвращение дорожно-транспортных происшествий; 2) быстрое реагирование на дорожно-транспортные происшествия; 3) сокращение «пробок» в «час пик» 4) помощь пожилым и инвалидам 5) расширение мобильной связи с другими системами (связанных с дорожным транспортом) 6) сокращение «помех и загрязнения» дорожной среды.



Основная тенденция организации БДД — сокращение прямых контактов полиции с нарушителями дорожного движения, за счет централизованных электронных пунктов управления, автоматических комплексов фото-видеофиксации нарушений ПДД, а также других инноваций, что снижает фактор психологической нагрузки в потенциально конфликтных ситуациях. Несмотря на значительное уменьшение личного присутствия представителей полиции на дорогах Японии (в основном только в ситуациях ДТП), социальная значимость ведомства оценивается общественностью очень высоко [12].

Таким образом, высокий уровень эффективности обеспечения безопасности в сфере дорожного движения в Японии следует искать в ключевых факторах: 1) гибкая и своевременная законодательная основа по организации дорожного движения соответствующая изменяющимся условиям развития; 2) программно-целевой характер государственной политики в данной сфере; 3) своевременное совершенствование дорожной инфраструктуры; 4) применение инновационных систем управления БДД; 5) профилактическая работа по вовлеченности всего населения страны в соблюдение правил дорожного движения и поддержание безопасности. Долговременным результатом государственной политики является то, что в современной

Японии (а также у «ближайшего соседа», Южной Кореи, перенявшей этот позитивный опыт) одни из самых низких показателей ДТП не только в странах АТР, но и в мире. Нарушение правил дорожного движения считается японцами и корейцами признаком «низкой культуры», «дурным вкусом» и очень ощутимо порицается обществом [23], что может свидетельствовать об устойчивом социальном институте безопасности дорожного движения и высокой правовой интеграции общества.

Таким образом, современное развитие общественных институтов, экономики и технологий качественно изменяют дорожное движение, что повышает требования к государственному управлению, к совершенствованию законодательства, к деятельности дорожной полиции в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения. На основе представленного материала перспектив обеспечения безопасности дорожного движения, можно привести утверждение В. И. Майорова, и бесспорно с ним согласится: «существующие между государствами различия предопределяются степенью осознания обществом причин возникновения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения как особого социального явления, а также качеством работы государства и общества по устранению негативных социальных проявлений» [13. с. 27].

### Список литературы

1. Александров, А. Н. Особенности обеспечения безопасности на объектах транспорта в Китайской Народной Республике / А. Н. Александров, Н. Н. Петрыкин // Вестник Восточно-Сибирского института МВД. — 2017. — № 4. — С. 16–22.
2. Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 [Электронный ресурс] // Всемирная ассамблея здравоохранения. — URL: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/russian.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf) (дата обращения: 20.11.2019).
3. О мерах дорожной безопасности : закон КНР : принят на 5-м заседании постоян. комитета Всекитай. собр. народных представителей 10-го созыва 28 окт. 2003 г.; вступ. в действие 1 мая 2004 г., ред. [Электронный ресурс] // Гонконгский информационно-аналитический портал. — URL: <http://asia-business.ru/law/law3/safety> (дата обращения: 01.10.2019).
4. Квашис, В. Е. Полиция Японии: организация, функции, эффективность / В. Е. Квашис, Н. А. Морозов // Научный портал МВД России. — 2013. — № 4. — С. 120–125.
5. Майоров, В. И. О кодификации норм административного судопроизводства в России и Англии / В. И. Майоров, Ю. А. Андреева // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. — 2017. — № 1. — С. 135–142.
6. Майоров, В. И. Участие граждан в охране порядка: волонтерские полицейские объединения в США и добровольные дружины в России / В. И. Майоров, Р. Вольф // Проблемы права. — 2016. — № 5 (59). — С. 101–107.
7. Майоров, В. И. Административная ответственность за систематическое нарушение правил дорожного движения: зарубежный опыт / В. И. Майоров, С. В. Горovenko // Социально-политические науки. — 2018. — № 5. — С. 273–275.
8. Майоров, В. И. Формирование и развитие государственной политики Японии по обеспечению безопасности участников дорожного движения / В. И. Майоров, О. Н. Дунаева // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2018. — № 3 (45). — С. 156–162.

9. Майоров, В. И. Правовые основы деятельности полиции по обеспечению безопасности участников дорожного движения в Китайской Народной Республике / В. И. Майоров, О. Н. Дунаева // Вестник Омской юридической академии. — 2018. — № 4 (15). — С. 480–486.
10. Майоров, В. И. Сравнительный анализ обеспечения безопасности дорожного движения в странах Азиатско-Тихоокеанского региона: Китай, Монголия, Сингапур, Япония / В. И. Майоров, О. Н. Дунаева // Евразийский юридический журнал. — 2018. — № 7. — С. 166–170.
11. Майоров, В. И. Административно-правовое регулирование объектов в Российской Федерации и Республике Беларусь / В. И. Майоров, В. Б. Квасов // Материалы XV Международной научно-практической конференции : Конституция Российской Федерации и современный правопорядок. Московская юридическая неделя : в 5-ти частях. — 2019. — С. 319–326.
12. Майоров В. И. Зарубежный опыт разработки целевых комплексных программ по обеспечению безопасности участников дорожного движения / В. И. Майоров, В. Е. Севрюгин // Всероссийский криминологический журнал. — 2015. — Т. 9, № 4. — С. 766–776.
13. Майоров, В. И. Формирование партнерства в деятельности полиции / В. И. Майоров // Вестник Уральского юридического института МВД России. — 2014. — № 4. — С. 27.
14. Майоров, В. И. Организация дорожного движения в Республике Казахстан: проект «Устойчивый транспорт» г. Алматы / В. И. Майоров, М. Ф. Юсупов // Общество и право. — 2019. — № 2 (68). — С. 89–92.
15. Международные отношения и мировая политика / под ред. П. А. Цыганкова. — М. : Издательство Юрайт, 2016. — 290 с.
16. Несмотря на прогресс, смертность в результате ДТП остается слишком высокой. [Электронный ресурс] // Всемирная ассамблея здравоохранения. — URL: <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2015/road-safety-report/ru> (дата обращения: 01.06.2019).
17. Нямдорж, Д. Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений, связанных с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта в Монголии : дис. ... канд. юрид. наук / Д. Нямдорж. — М., 2008.
18. Петров, А. И. Автотранспортная аварийность как идентификатор качества жизни граждан / А. И. Петров // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. — 2016. — № 3 (45). — С. 154–170.
19. Полякова С. В. Международные тенденции повышения эффективности обеспечения безопасности участников дорожного движения / С. В. Полякова, О. Н. Дунаева // Вестник Уральского финансово-юридического института. — 2019. — № 1 (15). — С. 66–69.
20. Список стран по населению [Электронный ресурс] // Интернет-энциклопедия Википедия. — URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения: 04.08.2019).
21. Транспорт Китая в цифрах и фактах. [Электронный ресурс] // Шатл-Логистик. — URL: <http://shuttle-logistic.com> (дата обращения: 01.06. 2019).
22. Трощинский, П. В. Нормативно-правовое регулирование борьбы с «пьяным вождением»: опыт Китая / П. В. Трощинский // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2015. — № 6. — С.1062–1070.
23. Чимаров, С. Ю. Феномен «Китайской мечты» в контексте «Мягкой силы» КНР / С. Ю. Чимаров // Национальная ассоциация ученых. — 2015. — № 15-1 (15). — С. 68–69.
24. Чу Се, Джон. Особенности преступности, уголовной политики, правосознания и правовой культуры в странах АТР (сравнительное исследование) [Электронный ресурс] / Джон Чу Се, Джо Шань Шень, Н. А. Морозов. — URL: [http://law.vl.ru/analit/show\\_atr.php?id=701 &pub\\_name](http://law.vl.ru/analit/show_atr.php?id=701 &pub_name) (дата обращения: 01.06.2019).

## References

1. Aleksandrov, A. N. Osobennosti obespecheniya bezopasnosti na obektakh transporta v Kitayskoy Narodnoy Respublike / A. N. Aleksandrov, N. N. Petrykin // Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta MVD. — 2017. — № 4. — S. 16–22.
2. Globalnyy plan osushchestvleniya Desyatiletiya deystviy po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya 2011–2020 [Elektronnyy resurs] // Vsemirnaya assambleya zdavookhraneniya. — URL: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/russian.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/russian.pdf) (data obrashcheniya: 20.11.2019).
3. O merakh dorozhnoy bezopasnosti : zakon KNR : prinyat na 5-m zasedanii postoyan. komiteta Vsekitay. sobr. narodnykh predstaviteley 10-go sozyva 28 okt. 2003 g.; vstup. v deystvie 1 maya 2004 g., red. [Elektronnyy resurs] // Gonkongskiy informatsionno-analiticheskiy portal. — URL: <http://asia-business.ru/law/law3/safety> (data obrashcheniya: 01.10.2019).
4. Kvashis, V. Ye. Politsiya Yaponii: organizatsiya, funktsii, effektivnost / V. Ye. Kvashis, N. A. Morozov // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2013. — № 4. — S. 120–125.

5. Mayorov, V. I. O kodifikatsii norm administrativnogo sudoproizvodstva v Rossii i Anglii / V. I. Mayorov, Yu. A. Andreeva // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. — 2017. — № 1. — S. 135–142.
6. Mayorov, V. I. Uchastie grazhdan v okhrane poryadka: volonterskie politseyskie obedineniya v SShA i dobrovolny e družiny v Rossii / V. I. Mayorov, R. Volf // Problemy prava. — 2016. — № 5 (59). — S. 101–107.
7. Mayorov, V. I. Administrativnaya otvetstvennost za sistematicheskoe narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya: zarubezhnyy opyt / V. I. Mayorov, S. V. Gorovenko // Sotsialno-politicheskie nauki. — 2018. — № 5. — S. 273–275.
8. Mayorov, V. I. Formirovanie i razvitie gosudarstvennoy politiki Yaponii po obespecheniyu bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, O. N. Dunaeva // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2018. — № 3 (45). — S. 156–162.
9. Mayorov, V. I. Pravovye osnovy deyatel'nosti polit'sii po obespecheniyu bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya v Kitayskoy Narodnoy Respublike / V. I. Mayorov, O. N. Dunaeva // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2018. — № 4 (15). — S. 480–486.
10. Mayorov, V. I. Sravnitel'nyy analiz obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v stranakh Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona: Kitay, Mongoliya, Singapur, Yaponiya / V. I. Mayorov, O. N. Dunaeva // Yevraziyskiy yuridicheskii zhurnal. — 2018. — № 7. — S. 166–170.
11. Mayorov, V. I. Administrativno-pravovoe regulirovanie obektov v Rossiyskoy Federatsii i Respublike Belarus / V. I. Mayorov, V. B. Kvasov // Materialy XV Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii : Konstitutsiya Rossiyskoy Federatsii i sovremennyy pravoporyadok. Moskovskaya yuridicheskaya nedelya : v 5-ti chastyakh. — 2019. — S. 319–326.
12. Mayorov V. I. Zarubezhnyy opyt razrabotki tselevykh kompleksnykh programm po obespecheniyu bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, V. Ye. Sevryugin // Vserossiyskiy kriminologicheskii zhurnal. — 2015. — T. 9, № 4. — S. 766–776.
13. Mayorov, V. I. Formirovanie partnerstva v deyatel'nosti polit'sii / V. I. Mayorov // Vestnik Uralskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2014. — № 4. — S. 27.
14. Mayorov, V. I. Organizatsiya dorozhnogo dvizheniya v Respublike Kazakhstan: proekt «Ustoychivyy transport» g. Almaty / V. I. Mayorov, M. F. Yusupov // Obshchestvo i pravo. — 2019. — № 2 (68). — S. 89–92.
15. Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaya politika / pod red. P. A. Tsygankova. — M. : Izdatel'stvo Yurayt, 2016. — 290 s.
16. Nesmotrya na progress, smertnost v rezultate DTP ostaetsya slishkom vysokoy. [Elektronnyy resurs] // Vsemirnaya assambleya zdravookhraneniya. — URL: <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2015/road-safety-report/ru> (data obrashcheniya: 01.06.2019).
17. Nyamdorzh, D. Kriminologicheskaya kharakteristika i preduprezhdenie prestupleniy, svyazannykh s narusheniyami pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii avtomobil'nogo transporta v Mongolii : dis. ... kand. yurid. nauk / D. Nyamdorzh. — M., 2008.
18. Petrov, A. I. Avtotransportnaya avariynost kak identifikator kachestva zhizni grazhdan / A. I. Petrov // Ekonomicheskie i sotsialnye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz. — 2016. — № 3 (45). — S. 154–170.
19. Polyakova S. V. Mezhdunarodnye tendentsii povysheniya effektivnosti obespecheniya bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / S. V. Polyakova, O. N. Dunaeva // Vestnik Uralskogo finansovo-yuridicheskogo instituta. — 2019. — № 1 (15). — S. 66–69.
20. Spisok stran po naseleniyu [Elektronnyy resurs] // Internet-entsiklopediya Vikipediya. — URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (data obrashcheniya: 04.08.2019).
21. Transport Kitaya v tsifrah i faktakh. [Elektronnyy resurs] // Shatl-Logistik. — URL: <http://shuttle-logistic.com> (data obrashcheniya: 01.06. 2019).
22. Troshchinskiy, P. V. Normativno-pravovoe regulirovanie borby s «pyanym vozhdeniem»: opyt Kitaya / P. V. Troshchinskiy // Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya. — 2015. — № 6. — S.1062–1070.
23. Chimarov, S. Yu. Fenomen «Kitayskoy mechty» v kontekste «Myagkoy sily» KNR / S. Yu. Chimarov // Natsionalnaya assotsiatsiya uchenykh. — 2015. — № 15-1 (15). — S. 68–69.
24. Chu Se, Dzhon. Osobennosti prestupnosti, ugolovnoy politiki, pravosoznaniya i pravovoy kultury v stranakh ATR (sravnitel'noe issledovanie) [Elektronnyy resurs] / Dzhon Chu Se, Dzhon Shan Shen, N. A. Morozov. — URL: [http://law.vl.ru/analit/show\\_atr.php?id=701&pub\\_name](http://law.vl.ru/analit/show_atr.php?id=701&pub_name) (data obrashcheniya: 01.06.2019).

Дата поступления статьи в редакцию: 17.12.2019.

## СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

---

БАЙСАЛУЕВА Эльвира Фазитовна. Кандидат юридических наук, доцент кафедры административной деятельности органов внутренних дел. Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

625049, г. Тюмень, ул. Амурская, 75.

E-mail: baisalueva17@mail.ru.

БАРАНЧИКОВА Марина Вячеславовна. Кандидат юридических наук, доцент, заместитель начальника кафедры уголовного права, криминологии и психологии. Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова.

302027, г. Орел ул. Игнатова, д. 2.

E-mail: marina-baranchikova@yandex.ru.

БАРЫШНИКОВ Максим Валерьевич. Кандидат юридических наук, доцент кафедры специальной подготовки. Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова.

302027, г. Орел ул. Игнатова, д. 2.

E-mail: barymax@yandex.ru

БОЕВА Милана Александровна. Кандидат юридических наук, доцент, преподаватель кафедры специальной подготовки. Подполковник полиции. Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова.

302027, г. Орел ул. Игнатова, д. 2.

E-mail: bmil\_120@mail.ru.

ГОРОВЕНКО Сергей Викторович. Кандидат юридических наук, доцент кафедры общественного здоровья и здравоохранения. Тюменский государственный медицинский университет Минздрава России.

625023, г. Тюмень ул. Одесская, д. 54.

E-mail: tgamur@yandex.ru.

ГРЕЧКИНА Ольга Владимировна. Доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры административного и информационного права. Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС).

119571, г. Москва, пр. Вернадского, д. 82.

E-mail: grechkina74@gambler.ru.

ДЕНИСЕНКО Виктор Васильевич. Доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры конституционного и административного права. Краснодарский университет МВД России.

350005, г. Краснодар, ул. Ярославская, д. 128.

ДЕРЮГА Артем Николаевич. Доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой. Российский государственный университет правосудия, Дальневосточный филиал.

680014, г. Хабаровск, ул. Восточное шоссе, д. 49.

E-mail: derjuga@mail.ru.

ДМИТРИЕВА Анна Александровна. Профессор кафедры уголовного и уголовно-исполнительного права, криминологии; доктор юридических наук, доцент. Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет).

454080, г. Челябинск, пр-т Ленина, 76.

E-mail: dmitrievaaa@susu.ru.

ДУНАЕВА Ольга Николаевна. Старший преподаватель кафедры современных образовательных технологий. Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет).

454080, г. Челябинск, пр-т Ленина, 76.

E-mail: dunaevaon@gmail.com.

ЕМЕЛЬЯНОВ Валерий Михайлович. Кандидат юридических наук, доцент кафедры административной деятельности органов внутренних дел, Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

625049, Россия, г. Тюмень, ул. Амурская, 75

E-mail. nino-tyumen@yandex.ru

---

---

ИВАНОВА Светлана Ивановна. Кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры административной деятельности органов внутренних дел. Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

625049, г. Тюмень, ул. Амурская, 75.

E-mail: ivanova-svetaa@mail.ru.

КАПУСТИНА Елена Геннадьевна. Кандидат педагогических наук, доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД. Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации им. В. В. Лукьянова.

302027, Орловская область, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

E-mail: elenka.kapustina@rambler.ru.

КВАСОВ Владимир Борисович. Старший преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел. Полковник полиции. Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

625049, г. Тюмень, ул. Амурская, д. 75.

E-mail: VladKwasov@yandex.ru.

КОСТЫЛЕВ Анатолий Кронидович. Кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административного и финансового права. Тюменский государственный университет.

625003, г. Тюмень, ул. Володарского, д. 6.

E-mail: Kosank10@mail.ru.

ЛЕТАЕВА Елена Андреевна. Кандидат юридических наук, доцент кафедры административной деятельности органов внутренних дел. Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

625049, г. Тюмень, ул. Амурская, д. 75.

E-mail: letaeva\_lena@mail.ru.

МАЙОРОВ Андрей Владимирович. Кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой прокурорского надзора и организации правоохранительной деятельности. Челябинский государственный университет, Институт права.

454001, г. Челябинск, ул. Бр. Кашириных, д. 129.

E-mail: AV\_Majorov@mail.ru.

МАЙОРОВА Елена Николаевна. Кандидат юридических наук, доцент кафедры конституционного прав и муниципального права. Челябинский государственный университет.

454001, г. Челябинск, ул. Бр. Кашириных, д. 129.

E-mail: Major.a@mail.ru.

МИШИНА Юлия Вячеславовна. Преподаватель кафедры специальной подготовки. Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова.

302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

E-mail: ukkazluka@mail.ru.

МОСИНА Полина Николаевна. Магистрант. Челябинский государственный университет.

454001, г. Челябинск, ул. Бр. Кашириных, д. 129.

E-mail: mosina.polin@yandex.ru.

НОВИЧКОВА Елена Евгеньевна. Кандидат юридических наук, доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД. Восточно-Сибирский институт МВД России.

664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, д. 110.

E-mail: enovichkova2@mvd.ru.

ПАВЛОВА Галина Геннадьевна. Доцент, кандидат юридических наук. Челябинский государственный университет.

454001, г. Челябинск, ул. Бр. Кашириных, д. 129.

E-mail: galina.pavlova.7878@mail.ru.

ПОБЕЖИМОВА Нелли Ивановна. Кандидат юридических наук, профессор; вице-президент Евразийской Академии административных наук; Заслуженный работник высшей школы РФ; профессор кафедры административного и информационного права. Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС).

119571, г. Москва, пр. Вернадского, д. 82.

E-mail: igit99@rambler.ru.

ПОЛЯКОВА Светлана Владимировна. Старший преподаватель кафедры современных образовательных технологий. Южно-Уральский государственный университет (национальный исследовательский университет).

454080, г. Челябинск, пр-т Ленина, д. 76.

E-mail: vip.polyakovasv@mail.ru.

ПОПОВА Юлия Павловна. Кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовного права и процесса. Тюменский государственный университет, Институт государства и права.

625003, г. Тюмень, ул. Володарского, д. 6.

E-mail: Popova1976@yandex.ru.

СИСАКЪЯН Арус Качпероновна. Кандидат юридических наук, доцент кафедры права. Челябинский государственный университет, Троицкий филиал.

457100, г. Троицк, Челябинской области, ул. Разина, д. 9.

E-mail: arussisakyan@mail.ru.

СУМАЧЕВ Алексей Витальевич. Доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры административной деятельности ОВД. Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

625049, г. Тюмень, ул. Амурская, д. 75.

E-mail: alekssumachev@mail.ru.

ТАШЛЫК Сергей Викторович. Адъюнкт кафедры административной деятельности органов внутренних дел. Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

625049, г. Тюмень, ул. Амурская, д. 75.

E-mail: tashlyk.s@mail.ru.

ТОЛСТИКОВА Эллина Рамазановна. Начальник ОИАЗ Восточно-Сибирского ЛУ МВД России на транспорте. Подполковник полиции.

E-mail: edudkina-nurieva@mvd.ru.

ТРОФИМОВ Василий Евгеньевич. Преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии. Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова.

302027, г. Орел ул. Игнатова, д. 2.

E-mail: vasilijtrofimov88@mail.ru.

ХАМЕТДИНОВА Гульнара Фазитовна. Кандидат юридических наук; кафедра административной деятельности органов внутренних дел. Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

625049, г. Тюмень, ул. Амурская, д. 75.

E-mail: gulnara.khamietdinova@mail.ru.

ШАДРИНА Лилия Валерьевна. Кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД. Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

625049, г. Тюмень, ул. Амурская, д. 75.

E-mail: danelyanlv@yandex.ru.

ШАКЛЕИН Сергей Николаевич. Адъюнкт кафедры административного права и административно-служебной деятельности органов внутренних дел. Дальневосточный юридический институт МВД России. Заместитель начальника отдела дорожно-патрульной службы, исполнения административного законодательства и дорожного надзора. Управление Министерства внутренних дел России по Магаданской области, Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

E-mail: shaklein83@mail.ru.

ЭРТЕ Дарья Андреевна. Слушатель. Орловский юридический институт МВД России им. В. В. Лукьянова. 302027, г. Орел ул. Игнатова, д. 2.

E-mail: eve1975@mail.ru.

---

## Правила предоставления рукописей статей в научно-практический журнал «ПРАВОПОРЯДОК: ИСТОРИЯ, ТЕОРИЯ, ПРАКТИКА»

### *Общие рекомендации*

К публикации принимаются рукописи статей, ранее не издававшиеся и не предназначенные к одновременной публикации в других изданиях. Рукопись, присылаемая в редакцию, должна соответствовать тематике журнала и требованиям по оформлению статей. Текст для публикации объемом 8—15 страниц формата А4 должен быть подписан автором (соавторами) следующим образом: «Рукопись вычитана, факты, цитаты, ссылки проверены. Публикуется впервые». Ставя свою подпись под статьей, автор тем самым передает права на издание своей статьи редакции.

### *Требования к оформлению статей*

- УДК (обязательно перед текстом рукописи).
- Фамилия и инициалы автора(ов) на русском и английском языках.
- Название статьи заглавными буквами на русском и английском языках.
- Аннотация (200—250 слов) и список ключевых слов в именительном падеже (от 5 до 7 слов) на русском и английском языках.
- Параметры страницы (формат А4; поля по 2 см с каждой стороны).
- Редактор — Microsoft Word (.doc). Шрифт (гарнитура) — Times New Roman.
- Размер шрифта (кегель) — 14, без уплотнения или разрежения. В таблицах и иллюстрациях допускается уменьшение размера шрифта до 12.
- Абзацный отступ («красная строка») — 0,75 см.
- Межстрочный интервал — полуторный. Выравнивание текста — по ширине.
- Автоматическая расстановка переносов допускается.
- Библиографический список не менее 5 научных источников в алфавитном порядке на русском и английском языках (и/или в транслитерации [BGN, BSI]). В тексте в квадратных скобках дается ссылка на порядковый номер источника в списке литературы (ГОСТ Р 7.0.5.-2008). Использование автоматических сносок в тексте не рекомендуется.
- После статьи указываются: фамилия, имя, отчество автора (полностью), ученая степень, ученое звание, должность, полное наименование места работы, юридический адрес, контактный телефон, адрес электронной почты автора (обязательно).

При необходимости в текст статьи можно включить иллюстрации (черно-белые рисунки, таблицы) и формулы. Нумерация рисунков и таблиц сквозная арабскими цифрами.

Для размещения статьи в нашем журнале к рукописи необходимо предоставить:

1. Файл со статьей, оформленной надлежащим образом. В наименовании файла должна быть указана фамилия автора или первого из соавторов (например, «Иванов.doc»).
2. Сведения об авторе(ах) по представленной ниже форме (отсканированную копию).
3. Для аспирантов и соискателей ученой степени кандидата наук рецензия (отзыв) научного руководителя с подписью (скан-копию оригинала)..

Подготовленные материалы необходимо отправить на E-mail: [pravoporyadok74@bk.ru](mailto:pravoporyadok74@bk.ru), либо заполнить электронную форму заявки на сайте издания <http://pravoporyadok74.pф>

В случае отказа в публикации редакция обязуется мотивировать свое решение.

Редакция оставляет за собой право редактировать статьи и сокращать материал.

Сроки предоставления статей для опубликования не ограничены (поступившая статья будет опубликована в очередном номере). Авторский экземпляр номера журнала высылается на указанный в заявке адрес наложенным платежом после выхода в свет. Все номера журнала размещаются в электронном виде на сайте издания <http://pravoporyadok74.pф>.

Журнал включен в наукометрическую базу данных **Российского индекса научного цитирования (РИНЦ)**.

Редакция журнала

В редакцию журнала «ПРАВОПОРЯДОК: история, теория, практика»  
ПИ № ФС 77-54870

**Анкета автора\***  
**представленной в Редакцию рукописи статьи**

\_\_\_\_\_ (название статьи)

ФИО (полностью)	
Author (полностью)	
Ученая степень	
Ученое звание	
Иные почетные звания	
Должность	
Место работы, учебы (полное наименование организации)	
Адрес места работы, учебы (с указанием индекса)	
Контактный телефон (с указанием кода города)	
Адрес электронной почты	
Адрес, на который следует выслать авторский экземпляр журнала (с указанием индекса)	
Иные сведения	

Направляя и подписывая данные сведения, я \_\_\_\_\_  
(фамилия имя отчество)

выражаю согласие с тем, что представление рукописи статьи в адрес редакции журнала «ПРАВОПОРЯДОК: история, теория, практика», является конклюдентным действием, направленным на передачу редакции исключительных прав на произведение: права на воспроизведение и права на распространение, а также на размещение статьи в электронной версии журнала в открытом доступе в сети Интернет и в наукометрических электронных базах данных. Также предоставляю редакции свои персональные данные без ограничения по сроку (фамилия, имя, отчество; сведения об образовании; сведения о месте работы и занимаемой должности) для их хранения и обработки в различных базах данных и информационных системах, включения в аналитические и статистические отчеты, создания обоснованных взаимосвязей объектов произведений науки, литературы и искусства с персональными данными и т. п. Редакция имеет право передать указанные данные для обработки и хранения третьим лицам.

\* В случае подготовки статьи в соавторстве, сведения предоставляются каждым из авторов.

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /