

**«НАУКА НЕ ЗНАЕТ ЧАЯНИЙ ПРАКТИКИ, А ПРАКТИКА НЕ ПОНИМАЕТ
НАУКУ. Я РЕШИЛ ВСТАТЬ МЕЖДУ НИМИ»
(К 60-ЛЕТИЮ ПРОФЕССОРА ВЛАДИМИРА ИВАНОВИЧА МАЙОРОВА)**

Статья подготовлена к юбилею Владимира Ивановича Майорова. Авторами исследован большой массив материалов, подготовленных юбиляром, и изучен огромный вклад профессора в одно из приоритетных направлений государственной политики Российской Федерации – безопасность дорожного движения. В ходе работы выявлено, что благодаря Владимиру Ивановичу был усовершенствован понятийный аппарат по вопросу правового регулирования в сфере дорожного движения. А также усовершенствовано административное законодательство по вопросам дорожного движения.

Ключевые слова: Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, административное правонарушение, дорожное движение, постановления, государственное принуждение, полицейское право, административный процесс, административное право.

**SPECIAL FEATURES OF CADETS' DISCIPLINARY SANCTIONS AT LAW
ENFORCEMENT EDUCATIONAL INSTITUTIONS OF THE MINISTRY OF
INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA**

The article was prepared for the 60th anniversary of Vladimir Ivanovich Mayorov. We have studied a great number of materials by Professor V. Mayorov as well as his contribution to the one of higher priority directions of the state policy of the Russian Federation, namely the road safety. It has been revealed that thanks to V. Mayorov the conceptual apparatus on traffic legal regulations has been developed. The administrative legislature on road safety has been improved.

Keywords: the Code of the Russian Federation on administrative offences, administrative offence, traffic, regulations, state coercion, police law, administrative activity, administrative law.

7 января 2015 года исполнилось 60 лет необыкновенному человеку и выдающемуся ученному доктору юридических наук, профессору Владимиру Ивановичу Майорову.

В этой статье нам бы хотелось обратить пристальное внимание на научные изыскания, проведенные Владимиром Ивановичем, сферу научных интересов которого в наибольшей степени составляют проблемы безопасности дорожного движения, но, увы, лишь на некоторые из них, так как в рамках одной статьи нам представляется невозможным в полной мере отразить выдающийся вклад юбиляра в развитие науки административного права. Изучив большой массив созданных Владимиром Ивановичем научных трудов, можем с уверенностью отметить, что для него всегда характерно детальное, всесообразное овладение первоисточником, его максимально глубокая проработка, а также необыкновенно гармоничное переплетение теоретических конструкций с огромным практическим опытом, которое используется им при системном охвате главных фактов и характерных особенностей того или иного изучаемого явления и подготовке предложений по совершенствованию действующего административного законодательства.

Он впервые поднял и научно обосновал необходимость кардинального изменения и уточнения понятийного аппарата в области правового регулирования вопросов безопасности дорожного движения в Российской Федерации.

Он выступает за принципиально новый подход к безопасности дорожного движения, указывая на необходимость детальной проработки и уточнения данной формулировки. Так, он считает, что действующее определение понятия «безопасность дорожного движения» [5] не отражает всего многообразия общественных отношений, которые скрываются в сути данного явления.

Изучив различные научные труды юбиляра, мы можем отметить, что он является единственным современным ученым-администрировщиком, который смог наиболее полно и логически выверенно разложить по полочкам все основополагающие структурные элементы системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Профессор Майоров создал потрясающую схему (пирамиду) так называемых транспортных потребностей человека, он впервые взглянул на этот вопрос с необычного ракурса. Благодаря чему смог сделать абсолютно логичный вывод о том, что именно в погоне за удовлетворением

этой потребности люди забывают о своей безопасности, что приводит к росту дорожно-транспортных происшествий [3]. И все это было впервые сделано не через призму узкоправового подхода, а через социально-психологический подход к проблематике дорожного движения в нашей стране.

Говоря о безопасности дорожного движения, нельзя обойти вниманием и то, что Владимир Иванович Майоров взглянул на участника дорожного движения не только лишь как на субъекта, но и как на социальное существо, а также указал, что дорожное движение имеет помимо правовой и сугубо социальную составляющую. Он также отмечает, что действующее законодательство отдает ведущую роль среди участников дорожного движения водителям транспортных средств. В реальной жизни водители осуществляют свою деятельность в условиях постоянного риска, при этом ведут постоянный контроль за процессом движения транспортного средства с целью обеспечения его устойчивости и целостности в движении, а также безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения. Следовательно, в содержание понятия «безопасность дорожного движения» как состоянию защищенности жизненно важных интересов следует включать и защиту интереса участника дорожного движения в безусловной реализации собственной потребности в перемещении, а не только сохранении его жизни и здоровья.

Далее Владимир Иванович одним из первых решил исследовать сферу обеспечения безопасности дорожного движения как социотехническую систему, состоящую из подсистем технологического, обслуживающего и управляющего характера. В качестве иллюстрации позволим себе использовать отрывок из одной из недавних статей юбиляра по данной тематике: «С системной точки зрения дорожное движение в том виде, как определено Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» [1], можно рассматривать как социотехническую систему, связанную единством социальных и технических элементов. Если рассматривать дорожное движение через призму цели его участников (удовлетворение транспортной потребности общества), то оно, по нашему мнению, представляется системой более высокого порядка, состоящей из комплекса подсистем и взаимосвязанных элементов. В первом приближении можно выделить подсистему подготовки процесса удовлетворения транспортной потребности (сюда относится комплекс элементов по подготовке участников дорожного движения, транспортных средств,

дорог), а также подсистему непосредственного удовлетворения транспортной потребности или ее можно обозначить как подсистему реализации транспортной возможности.

Безопасность дорожного движения определена как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Обеспечение безопасности дорожного движения определено как деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий [4].

Обеспечение безопасности дорожного движения (далее – ОБДД) определено полномочиями государственных органов и органов местного самоуправления [6].

Деятельность этих органов, объединенная целью обеспечения безопасности участников дорожного движения, также должна быть определена как система. Традиционно эту деятельность принято называть «обеспечение безопасности дорожного движения». Она направлена на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также на снижение тяжести их последствий. На наш взгляд, эта система должна быть названа «системой обеспечения безопасности в сфере дорожного движения» [5].

Кроме этой деятельности, в систему ОБДД, естественно в качестве подсистем, включены вышеуказанная система дорожного движения с подсистемами его подготовки и реализации транспортной возможности».

Таким образом, система обеспечения безопасности дорожного движения может быть представлена следующим образом.

На ее нижнем уровне находится подсистема, функционирование которой непосредственно удовлетворяет транспортную потребность общества, т. е. пространственное перемещение людей и грузов. Мы ее обозначили как подсистему реализации транспортной возможности. Существование данной подсистемы и успешный процесс ее функционирования возможны только как результат деятельности подсистемы второго уровня – подсистемы подготовки и обслуживания дорожного движения. Она объединяет в себе деятельность предприятий, организаций, учреждений, направленную на создание условий и возможности безопасной реализации транспортной потребности. Результат ее функционирования – определенное состояние улично-дорожной сети, транспортных средств, уровень

подготовки участников дорожного движения, прежде всего водителей транспортных средств, а также сотрудников ДПС ГИБДД, осуществляющих управление в подсистеме первого уровня.

Третий, высший, уровень системы обеспечения безопасности дорожного движения занимает подсистема, образуемая органами исполнительной власти, осуществляющими функции государственного управления отраслевого и межотраслевого характера по отношению к подсистемам первого и второго уровней. Функционирование данной подсистемы обеспечивает, во-первых, подготовку и принятие в пределах компетенции нормативных актов; во-вторых, конкретную организацию деятельности субъектов «обслуживающей» подсистемы. От эффективности этой работы зависит качество работы субъектов второго уровня и в конечном итоге уровень дорожнотранспортного травматизма.

Каждая из подсистем активно взаимодействует друг с другом. Результатом их взаимодействия являются процессы, составляющие обеспечение безопасности дорожного движения.

Необходимым условием принципиальной жизнеспособности любой теоретической системы является согласованность ее частей по цели, основным параметрам, по времени, месту, способу взаимодействия. Большая степень согласования системы по всем параметрам обеспечивает большую степень ее работоспособности.

В современном административном законодательстве существует проблема неэффективности многих действующих положений, связанных с безопасностью дорожного движения, что, по мнению Владимира Ивановича, прямо указывает на необходимость создания цельного правового режима дорожного движения. А именно установления в законодательном порядке совокупности правил деятельности, действий или поведения физических и юридических лиц, а также порядка реализации ими своих прав и выполнения обязанностей в определенных условиях (ситуациях) обеспечения безопасности дорожного движения [3].

Вместе с тем существует необходимость создания правового режима не только дорожного движения, как процесса удовлетворения транспортной потребности, но и всей деятельности, изложенное выше. Применительно к обеспечению безопасности участников дорожного движения следует определить ее как сферу дорожного движения, объединяющую общественные отношения не только по удовлетворению транспортной потребности, но и те отношения, которые возникают на стадии его подготовки к удовлетворению транспортной потребности. В силу особой

важности регулируемой сферы правоотношений требуется не только создать реальный пакет норм, но и снабдить его особыми гарантиями, обеспечивающими порядок их реализации [3].

В связи с этим с не меньшим вниманием В.И. Майоров относится и к вопросу об управлении безопасностью дорожного движения и выделяет ряд слабых и сильных сторон этого явления, исследование которых в рамках данной статьи невозможно в связи с их многогранностью и сложностью существования в объективной действительности. В данном случае для нас наибольший интерес представляется то, что Владимир Иванович считает, что несмотря на множественные преобразования, проводимые в области нормативно-правового регулирования, но до настоящего времени все же отмечается недостаточная урегулированность процесса управления безопасностью дорожного движения как одного из направлений деятельности органов исполнительной власти по социальному обслуживанию населения, отсутствует четкая регламентация компетенций этих органов по ее осуществлению и ответственности за некачественное исполнение ими соответствующих обязанностей [2]. Несмотря на то, что впервые это положение было высказано автором в 1997 году оно так или иначе остается актуальным и по сей день. Им проведен глубочайший сравнительно – правовой анализ отечественной и зарубежной практики управления обеспечением безопасности дорожного движения, разработана правовая модель системы обеспечения безопасности дорожного движения на региональном уровне на примере Челябинской области, а также более крупного административного формирования каковым является Уральский федеральный округ и сформулировал ряд предложений по совершенствованию действующего законодательства в исследуемой сфере.

Именно Владимиром Ивановичем выработан системный подход к обеспечению безопасности участников дорожного движения. Так, как, именно с системной точки зрения дорожное движение можно рассматривать, как сложное явление со множеством органически связанных элементов без глубокого изучения которых понимание его сущности невозможно. Его актуальный взгляд на двойственность понятия «безопасность» в целом и «безопасность дорожного движения» в частности, а также бережное или склонное трепетное отношение к истории вопроса указывает на большую глубину изучения проблемы и необычайную важность сделанных им выводов, которые могут послужить отправной точкой при работе над совершенствованием действующего

законодательства в контексте проводимых административных реформ.

В заключение хотелось бы отметить, что профессиональная деятельность юбиляра поражает своей разноплановостью, разнообразием, насыщенностью, яркостью и выдающейся результативностью. Его труды и научные разработки, идеи и концепции настолько актуальны для административного права, что зачастую предвосхищают те изменения, которые происходят с течением времени, что указывает на высочайший уровень проводимых ученым исследований проблем административного законодательства по вопросам безопасности дорожного движения.

В научном сообществе, зарекомендовал себя, как необычайно эрудированный, вдумчивый и что самое важное глубоко мыслящий научный-административист.

Среди коллег, знакомых и друзей славится, как человек добродорпорядочный, честный, обладающий удивительной харизмой, компетентный руководитель, активный общественник и неординарная личность.

Обучающимся он запоминается тем что при всей его строгости, Владимир Иванович всегда справедлив, а также щедро делится с молодежью своими мыслями и идеями, разжигая в них жажду знаний и помогая раскрыть в них тягу к науке, чем и обусловлено то, что молодые исследователи тянутся к нему со своими научными изысканиями получая бесценную возможность поучится у выдающегося ученого нашего времени.

И хотелось бы пожелать Владимиру Ивановичу в первую очередь крепкого здоровья, дальнейших успехов на всех фронтах, а также, чтобы все цели и планы были реализованы!

Примечания

1. В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» под дорожным движением понимается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дороги.
2. Майоров В. И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения : дис. ... д-ра юрид. наук. – Екатеринбург, 1997.
3. Майоров В. И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения // Транспортное право. – 2009. – № 4.
4. Майоров В. И. Организационно-правовые вопросы совершенствования управления в сфере ОБДД // Совершенствование административно-правовой деятельности органов внутренних дел : труды Академии МВД России. – М., 1994. – С. 58-63.
5. Майоров В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения: теоретические основы» // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». – 2012. – № 29.
6. О безопасности дорожного движения : федер. закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

МАРТЫНОВ Алексей Владимирович, доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой правового обеспечения экономической и инновационной деятельности Института экономики и предпринимательства; профессор кафедры конституционного и административного права, Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского (национальный исследовательский университет). E-mail: docpred@yandex.ru

СЕРЖАНОВА Наталия Евгеньевна, преподаватель кафедры правового обеспечения экономической и инновационной деятельности Института экономики и предпринимательства, Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского (национальный исследовательский университет). E-mail: iep.kpocid@yandex.ru

MARTYNOV Alexey, Doctor of Law, Associate Professor, Head of the Chair of Legal Support for Economic and Innovation activity, the Institute of Economics and Business; Professor of the Chair of Constitutional and Administrative Law, Nizhny Novgorod State University named after N.I. Lobachevsky (National Research University). E-mail: docpred@yandex.ru

SERZHANTOVA Natalia, Lecturer, the Chair of Legal Support for Economic and Innovation activity, the Institute of Economics and Business, Nizhny Novgorod State University named after N.I. Lobachevsky (National Research University). E-mail: iep.kpocid@yandex.ru