
молодое – предчувствует, что ему предстоит столкнуться с гораздо большими неопределенностями, нежели людям старших возрастов.

Необходимо трансформировать все эти страхи в процесс, основанный на позитивном восприятии будущего, и найти новое межпоколенческое равновесие. Ведущая роль в этом принадлежит социальному партнерству.

Профсоюзам следует отказаться от артикуляции страхов работников и сконцентрироваться на разъяснении полезности изменений; нанимателям – вкладывать больше средств в улучшение условий труда, что способствовало бы повышению адаптации работников к новой трудовой среде и меняющимся обстоятельствам. В свою очередь, правительство могло бы облегчить эти процессы, представляя реформы не как ответ, прежде всего, на пессимистические сценарии, а как оптимальную реализацию возможностей, вытекающих из структурной перестройки, в интересах всех.

Несомненно, требуется переосмысление реформируемой пенсионной системы с целью адаптации их к изменившимся социально-экономической и демографической ситуации с учетом зарубежного опыта.

В системе пенсионного обеспечения граждан Республики Беларусь, по мнению автора, в первую очередь необходимо пересмотреть механизм начисления, перерасчета пенсий, а также усовершенствовать как саму структуру пенсионной системы, так и осуществление финансовой стороны деятельности этой системы.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Т.В. Телятицкая

Минский институт управления, г. Минск, Беларусь

kafer@miu.by

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения имеет на сегодняшний день огромное социальное и политическое значение. Ежегодно в ДТП на дорогах страны более 9 тыс. человек получают ранения и погибают. Из общего числа пострадавших в ДТП погибшие составляют 16-20%. В Республике Беларусь на смертность в результате ДТП приходится 10-12% от числа всех случаев смерти от внешних причин (травм, отравлений и других несчастных случаев). Основными причинами ДТП по-прежнему остается превышение скорости, нарушение правил проезда пешеходных переходов, нарушение правил маневрирования и несоблюдение очередности проезда перекрестков.

Низкий уровень безопасности дорожного движения значительно влияет на национальную безопасность страны, затрагивает конституционные права и свободы граждан, является фактором, оказывающим негативное влияние на обеспечение общественной безопасности в Республике Беларусь. Таким образом, вопрос обеспечения безопасности дорожного движения становится задачей государственного значения.

На количество ДТП и тяжесть их последствий влияют различные условия и обстоятельства, которые носят как субъективный, так и объективный характер. К ним относятся такие условия, как: время суток, статус населенного пункта, категория улицы, значение дороги и ее категория, план и профиль дороги, состояние проезжей части, освещение во время движения, погода и другие. Таким образом, статистические данные свидетельствуют о том, что ДТП совершаются чаще всего в светлое время суток, на территории города либо большого населенного пункта (29%), на дороге республиканского значения (26%), на дороге местного значения либо на перекрестке. При этом проезжая часть либо мокрая, либо со снежным накатом. Особое внимание следует уделять таким условиям, как неровное покрытие дороги (более половины ДТП совершаются именно по этой причине) и его низкое качество. Однако как бы ни были совершенны улицы и дороги, технические средства организации и регулирования дорожного движения, автотранспорт, безопасность общественных отношений в области дорожного движения во многом зависит от эффективности действующего административного законодательства, строгого соблюдения Правил дорожного движения, уровня правовой культуры участников дорожного движения.

Следует констатировать, что при отсутствии в настоящее время реально действующих экономических рычагов формирования полноценной государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, органы власти поддерживают преимущественно административно-правовые способы воздействия на нарушителей правил дорожного движения. Свидетельством этому может служить постоянное ужесточение наказаний для участников дорожного движения за нарушения установ-

ленных правил, вводимые в качестве «противовеса» неудовлетворительному техническому состоянию транспорта и автомобильных дорог, слабой профессиональной подготовке водителей, а также другим недостаткам дорожной инфраструктуры [1, с. 56-58].

Несмотря на обилие нормативных правовых актов, регулирующих обеспечение безопасности дорожного движения, существенного уменьшения количества ДТП не наблюдается, при этом законодателем не рассматриваются в достаточном объеме вопросы административной ответственности за условия, влекущие аварийную ситуацию на дорогах, которая, в свою очередь, может повлечь за собой ДТП.

Как известно, лучше предупредить совершение правонарушения, чем устранять его последствия. Именно поэтому, с нашей точки зрения, представляется необходимым детальное рассмотрение проблемы административной ответственности за условия, влекущие ДТП.

Глава 18 КоАП «Административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта» включает в себя 43 состава административных правонарушений в данной области. В частности, объективная сторона в составе административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 18.14 КоАП, устанавливает ответственность за нарушение правил движения на автомагистралях. В свою очередь, в объективной стороне состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 7 этой же статьи, местом нарушения определяются перекрестки. Однако оба указанных состава, а также другие составы, включенные в главу 18 КоАП, в целом направлены на защиту единого порядка дорожного движения на всей территории Республики Беларусь. Отсюда следует, что, во-первых, поддержание такого порядка есть не что иное, как юридическая обязанность всех участников дорожного движения; во-вторых, место нарушения юридической обязанности (автомагистрали, перекрестки и т. д.) является дополнительным признаком конкретного административного правонарушения. Наличие таких признаков позволяет правильно квалифицировать действия виновного в совершении административного правонарушения. Поэтому уместно назвать такие признаки квалифицирующими [2, с. 3].

28 декабря 2009 г. был принят Закон «О внесении изменений и дополнений в некоторые кодексы Республики Беларусь по вопросам уголовной и административной ответственности». Одной из целей указанного Закона стало снижение аварийности на дорогах, уменьшение числа жертв ДТП и размеров причиняемого ими ущерба путем ужесточения ответственности за нарушение Правил дорожного движения. Законодатель не только увеличил размеры санкций за конкретные нарушения в области безопасности дорожного движения, но и внес коррективы в механизм привлечения к административной ответственности за правонарушения данной категории. С нашей точки зрения, данные меры, безусловно, являются необходимыми и давно востребованными. Однако вопрос о необходимости и механизме привлечения к административной ответственности лиц, создавших условия, влекущие ДТП, данным Законом не решен. По нашему мнению, введение в КоАП термина «аварийная ситуация» и такого вида ответственности, как «административная ответственность за создание условий, влекущих дорожно-транспортное происшествие» не только усилит штрафное бремя на нарушителей Правил дорожного движения, но и может служить дополнительным квалифицирующим признаком при расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Таким образом, техническое состояние автомобиля и характеристика дороги имеют прямое влияние на увеличение количества ДТП. Кроме того, ДТП имеют специфику развития, которая определяется: кратковременностью и быстротечностью события; многофакторностью причинных связей, сложностью и запутанностью механизма происшествия; острым дефицитом объективной следственной информации; противоположностями интересов водителей и пешеходов (потерпевших), субъективной заинтересованностью свидетелей и очевидцев [3, с. 95]. Однако необходимо помнить, что основополагающими условиями и причинами создания ситуации, при которой может произойти ДТП, является нарушение Правил дорожного движения как водителем, пешеходом, так и другими участниками дорожного движения.

Литература

1. Королев, А. Актуальные проблемы административной ответственности за совершение дорожно-транспортных происшествий / А. Королев // Вестник Челябинского государственного университета. – 2009. – № 15 (153). – С. 56-58.
2. Серков, П.П. Длющиеся административные правонарушения / П.П. Серков // Российская юстиция. – 2007. – № 7. – С. 2-4.
3. Кутафин, В.Н. Расследование дорожно-транспортных происшествий / В.Н. Кутафин. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2007. – 256 с.