

защиты применяемого административного взыскания с учетом конкретных обстоятельств и тяжести совершенного правонарушения, личности правонарушителя и др.

Резюмируя вышеизложенное, можно сделать вывод, что проведение теоретических исследований, изучение правоприменительной практики деятельности органов государственного управления в области защиты прав собственника, а также разработка конкретных предложений и их внедрение в практическую деятельность позволят более эффективно решать задачи по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности в Республике Беларусь.

УДК 656.13.08

А.А. Сушко

### СЕМАНТИЧЕСКИЕ И ЛОГИЧЕСКИЕ ПАРАЛЛЕЛИ СЛОВ «АВАРИЙНОСТЬ» И «ПРЕСТУПНОСТЬ»

Слово «аварийность» довольно часто используется в докладах и статьях, имеется оно и в инструкции о порядке изменения организации дорожного движения, утвержденной постановлением МВД Республики Беларусь от 18 апреля 2008 г. № 123, однако разъяснения этого термина в действующем законодательстве не дано.

В.В. Лукьянов определяет аварийность как количественную оценку такого качества дорожного движения, как безопасность. Состояние аварийности определяется как абсолютным количеством ДТП, так и отдельными показателями, т. е. количеством ДТП, отнесенных к определенному количеству транспортных средств, пробегу транспортных средств, численности населения. Состояние аварийности характеризуется также числом пострадавших (погибших и получивших ранения) и размером материального ущерба, причиненного ДТП.

Каждый из количественных и качественных показателей аварийности играет особую роль в ее оценке, но взятый в отдельности не может дать объективного представления о ней. Возникает вопрос о числе качественных и количественных показателей аварийности. Наличие большого числа показателей позволяет под словом «аварийность» понимать как любой показатель, так и совокупность части из них. Таким образом, аварийность не может рассматриваться в качестве критерия.

С.Н. Дмитриев использует словосочетание «дорожно-транспортная аварийность» без раскрытия этого понятия. В то же время в контексте приводит несколько расширенные оценки, присущие аварийности.

Неразлагаемым элементом дорожного движения является система «водитель (человек) – транспортное средство – дорога». Совокупность этих взаимодействующих элементов образует процесс дорожного движения. Названная система невозможна без каждой составляющей, но человеческий фактор превалирует. Общественная опасность личности водителя связана с наличием сложившихся в конкретных условиях нравственного формирования социально отрицательных или неблагоприятных свойств и качеств, благодаря которым он способен при определенных объективных обстоятельствах (ситуациях) избрать антиобщественный вариант поведения, т. е. нарушить требования Правил дорожного движения.

По аналогии с преступностью в аварийности, видимо, можно выделить особенности, присущие этому социальному явлению: поведение людей, нарушающее нормальное функционирование дорожного движения, т. е. нарушающее нормальное движение пешеходов и (или) транспортных средств по дороге, в том числе стоянка и остановка в пределах дороги, и связанные с ним общественные отношения; самостоятельное, целостное, наиболее общественно опасное явление, представляющее систему взаимосвязанных элементов, обладающих относительной самостоятельностью; способность реагировать на изменение среды, в которой она функционирует, и даже приспособлять ее для своего выживания, сохранения и развития; аварийность определяется теми социальными условиями, в которых она развивается, вместе с тем она сама помогает существованию этих условий и способна воспроизводить их; являясь формой социального отклонения от нормы, она есть крайняя (пиковая) точка такого отклонения; не является простой арифметической суммой ДТП, а есть сложное явление, обладающее своими закономерностями, характеристиками, свойствами, как и преступность.

Рассматривая аварийность в качестве продукта взаимодействия определенных типов среды и определенных типов личности водителя, полагаем возможным выделить в аварийности по аналогии с преступностью две крупные подструктуры: устойчивую, в происхождении которой ведущую роль играют личностные характеристики лиц, участвующих в дорожном движении (относительная устойчивость поведения, например, водителя); ситуативную, генезис которой определяется более сильным влиянием среды, чем личностных характеристик участника дорожного движения, сложной ситуацией преступного поведения (роль личностной деформации незначительна).

Как социальное явление преступность, как и аварийность, обладает определенными закономерностями, т. е. присущими ей повторяющимися существенными особенностями, отражающими ее связи с иными социальными явлениями. К таким закономерностям относятся объективный непреходящий характер; ее зависимость от состояния общественного развития, степени стабильности общества, существующих в нем противоречий; усложнение в связи с развитием научно-технического прогресса, экономики, компьютеризации.

Основной признак оценки деяния как преступного состоит в том, что из всего многообразия действий и поступков человека выделяются и оцениваются в соответствии с интересами того или иного общества те из них, которые причиняют обществу наибольший вред, обладают общественной опасностью.

Как и преступность, аварийность имеет тенденцию к воспроизводству, т. е. даже при самой активной и непримиримой борьбе с нею она будет развиваться по инерции. Поэтому речь может идти не об искоренении аварийности в одночасье, а о постепенном ее вытеснении из сферы дорожного движения. Процесс этот будет замедляться на каких-то определенных уровнях, с чем будет мириться или сосуществовать общество.

Как между преступностью, ее видами и отдельными преступлениями, так и между аварийностью и отдельными ДТП существует диалектическая связь общего, особенного и единичного. Они находятся в определенных взаимодействиях и взаимозависимостях. Так, успешная борьба с одним видом ДТП влияет на частоту появления другого вида ДТП. Однако решение частных задач не может коренным образом изменить картину аварийности.

Преступление обычно рассматривается в двух основных аспектах: как акт человеческого поведения и как уголовно наказуемое деяние. Важно исследование социального содержания преступления и его взаимосвязи с тем, что его породило и что явилось его результатом.

Аварийность, рассматриваемая как массовое явление, образуется из множества отдельных ДТП, которые выступают как обобщенные статистические показатели и обнаруживают определенные статистические закономерности, характерные для всей совокупности, т. е. в целом для аварийности. При этом находит свое проявление закон больших чисел, состоящий в том, что при достаточно большом числе единиц совокупности и некоторых определенных условиях случайные отклонения от общей меры, свойственные отдельным единицам (ДТП), взаимно погашаются. В результате такого взаимоотношения отклонений, случайных по отношению ко всей совокупности ДТП, проявляется та или иная закономерность аварийности как массового явления. Именно эти закономерности развития аварийности позволяют осуществить ее прогнозирование.

Причины и условия аварийности – всегда негативные явления, вызванные трудностями управления теми или иными общественными процессами.

Аварийность можно связать с множеством явлений, состояний, процессов в системе «водитель (человек) – транспортное средство – дорога». Из них причинами являются лишь те, которые действуют генетически, т. е. порождают, воспроизводят ДТП как свое следствие.

Как следует из проведенного анализа, слово «аварийность» может иметь большое количество характеризующих индикаторов, как и слово «преступность», в силу чего не может быть формализовано и рассматриваться как количественная оценка такого качества дорожного движения, как безопасность. В Правилах дорожного движения под безопасностью дорожного движения понимается состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия. Под опасностью для движения понимается изменение условий дорожного движения или технического состояния транспортного средства, угрожающее безопасности участников дорожного движения, вынуждающее водителя снизить скорость движения или остановиться.

Если все приведенные понятия свести в одно определение, то получится, что под безопасностью дорожного движения понимается состояние движения пешеходов и (или) транспортных средств по дороге (в том числе стоянка и остановка в пределах дороги и связанные с ним общественные отношения), обеспечивающее минимальную вероятность возникновения изменения условий движения пешеходов и (или) транспортных средств по дороге или технического состояния транспортного средства, угрожающих безопасности физического лица, находящегося в пределах дороги (на) транспортном средстве или вне его, вынуждающих водителя снизить скорость движения или остановиться, а также состояние движения пешеходов и (или) транспортных средств по дороге (в том числе стоянка и остановка в пределах дороги и связанные с ним общественные отношения), обеспечивающее минимальную вероятность возникновения происшествия с участием хотя бы одного находившегося в движении механического транспортного средства, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица.

УДК 351.74:342.9

А.А. Тариков

### **О МЕСТЕ СЛЕДСТВЕННОГО КОМИТЕТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В СИСТЕМЕ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ**

На конституционном уровне закреплена обязанность государства принимать все доступные ему меры для создания внутреннего порядка. Именно во исполнение указанной обязанности государства и его органов был создан и уже более года успешно действует на территории нашего государства Следственный комитет Республики Беларусь. Своевременность и необходимость его создания не вызывает никакого сомнения, однако для более качественного его функционирования, для более четкого исполнения точно поставленных перед ним задач необходимо иметь ясное представление о месте данного образования в системе государственной власти, определить его положение в системе органов государственного управления.

На основе анализа трудов А.П. Алехина, Д.Н. Бахраха, В.Н. Дубовицкого, И.В. Козелецкого, Ю.М. Козлова, А.Н. Крамника, Б.М. Лазарева, Ю.Н. Старилова, Ц.А. Ямпольской и др., которые внесли большой вклад в изучение вопросов органов государственного управления, можно сделать вывод о том, что исполнительная власть как категория политико-правовая подразумевает наличие органов исполнительной власти, подчиненных правительству (Совету Министров) Республики Беларусь, реализующих свои компетенции посредством государственного управления как вида государственной деятельности. При этом органы исполнительной власти являются частью органов государственного управления.

Органы государственного управления обладают общими признаками, отмечаемыми и у Следственного комитета, который:

- 1) является автономной частью государственного аппарата (закон Республики Беларусь от 27 июня 2012 г. «О Следственном комитете Республики Беларусь» в ст. 1 определяет Следственный комитет как единую и централизованную систему государственных правоохранительных органов);
- 2) представляет собой организованный коллектив граждан Республики Беларусь, обладающих требуемыми характеристиками (образование, морально-деловые качества, состояние здоровья) (ст. 15 закона);
- 3) осуществляет государственную функцию (решая задачи, возложенные на него ст. 4 закона, Следственный комитет участвует в реализации государством правоохранительной функции);
- 4) обладает собственной компетенцией в сфере досудебного уголовного производства в соответствии с задачами, возложенными на него ст. 4 закона, реализация которой обеспечивается государственно-властными полномочиями, предусмотренными ст. 10 закона;
- 5) действует от имени государства и в то же время, обладая определенной самостоятельностью, от своего собственного имени;
- 6) образуется государством (в данном случае в лице Президента Республики Беларусь, который своим указом от 12 сентября 2011 г. № 409 образовал Следственный комитет Республики Беларусь);
- 7) положение, структура, деятельность регламентируется правом (вышеназванным законом, Положением о Следственном комитете, Положением о прохождении службы в Следственном комитете и Дисциплинарным уставом Следственного комитета).

Следственный комитет согласно ст. 1 закона подчиняется Президенту Республики Беларусь, который Конституцией не упоминается в качестве органа исполнительной власти или его главы. Отсюда можно сделать вывод, что и Следственный комитет не относится к системе органов исполнительной власти, являясь при этом органом государственного управления. Однако, как и ряд иных органов и организаций, образованных при Президенте и подчиненных непосредственно ему, Следственный комитет