

данного участка дороги; проезд искусственной неровности без снижения скорости движения; необычная траектория движения транспортного средства (резкие повороты, неоправданно большое отклонение от исходной траектории движения при объезде препятствий); движение рывками, с резкими торможениями у светофоров и перед препятствиями; движение без включенного света фар в темное время суток; движение с опущенными стеклами при низкой температуре воздуха.

Основной мерой предупреждения рассматриваемых правонарушений является остановка транспортного средства, поскольку лишь осознание водителями высокой степени риска быть остановленными и привлеченными к ответственности может удержать их от совершения правонарушений.

Анализ научной литературы и правоприменительной практики позволяет выделить следующие способы контроля за физическим состоянием водителей транспортных средств: ориентировочный, выборочный, смешанный и сплошной. Ориентировочный способ состоит в выявлении и остановке транспортного средства под управлением водителя после употребления им алкогольных напитков либо в состоянии, вызванном потреблением наркотических, токсических, других одурманивающих веществ, по информации, полученной от работников увеселительных заведений, автозаправочных станций, водителей такси и других лиц.

При выборочном способе контроля остановка транспортного средства осуществляется при наличии вышеперечисленных особенностей его движения, которые характерны для управления водителем, находящимся в состоянии опьянения.

Смешанный способ заключается в выявлении и остановке транспортного средства под управлением водителя, находящегося в состоянии опьянения, как по информации о таком водителе, так и по отмеченным характерным особенностям движения транспортного средства.

Особенностью сплошного контроля является остановка и проверка всех либо подавляющего большинства водителей транспортных средств (например, всех за исключением водителей общественного транспорта), движущихся по обрабатываемому участку дороги.

После остановки транспортного средства сотруднику ДПС следует установить диалог с водителем и посредством собственных слуховых, обонятельных и зрительных ощущений осуществить проверку на предмет наличия (отсутствия) действий и признаков, являющихся достаточным основанием полагать, что указанный участник дорожного движения находится в состоянии опьянения. Следует отметить, что перечень данных действий и признаков приведен в Приложении 1 к Положению о порядке проведения освидетельствования физических лиц на предмет выявления состояния алкогольного опьянения и (или) состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ (далее – Положение о порядке освидетельствования), утвержденному постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 14 апреля 2011 г. № 497. К ним относятся: запах алкоголя изо рта, затруднения при сохранении равновесия, нарушения речи, покраснение глаз, сужение или расширение зрачков глаз и др. При их наличии водитель отстраняется от управления транспортным средством в соответствии со ст. 8.11 Процессуально-исполнительного кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (ПКИоАП).

После отстранения от управления транспортным средством сотрудником ДПС в соответствии со ст. 11.11 ПКИоАП, а также Положением о порядке освидетельствования осуществляется освидетельствование данного лица.

В случае вынесения по итогам проведения освидетельствования водителя заключения, предусмотренного абзацами третьим – пятым подп. 10.1 п. 10 либо подп. 10.2 п. 10 Положения о порядке освидетельствования, сотрудник ДПС, являющийся должностным лицом органа, ведущего административный процесс, принимает меры по привлечению его к ответственности.

Таким образом, к особенностям тактики предупреждения и пресечения указанных правонарушений относятся следующие: контроль за физическим состоянием водителей транспортных средств осуществляется, как правило, сотрудниками ДПС (нарядом из двух сотрудников);

формами данного контроля являются визуальное наблюдение за действиями водителей, использование транспортных средств, а также организация контрольно-пропускных пунктов;

организация работы преимущественно в вечернее и ночное время;

осуществление контроля в местах наиболее частого совершения правонарушений, связанных с управлением транспортным средством в состоянии опьянения;

вариативность контроля физического состояния водителей транспортных средств (ориентировочный, выборочный, смешанный и сплошной);

осуществление проверки на предмет наличия (отсутствия) у водителя действий и признаков, являющихся достаточным основанием полагать, что данный участник дорожного движения находится в состоянии опьянения, на основе слуховых, обонятельных и зрительных ощущений сотрудника ДПС;

основной мерой предупреждения совершения рассматриваемых правонарушений является остановка транспортного средства, основной мерой пресечения – отстранение от управления транспортным средством;

обязательность проведения освидетельствования водителя.

УДК 343.9

Д.В. Иванович

АНАЛИЗ ПОНЯТИЯ «БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ» В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Каждое государство, обеспечивая свою национальную безопасность, реализует государственную политику по ряду приоритетных направлений, одним из которых является обеспечение безопасности дорожного движения. Это обусловлено

колоссальными потерями, связанными с дорожно-транспортными происшествиями. В связи с ежегодно увеличивающейся автомобилизацией населения и расширением транспортной инфраструктуры безопасность в сфере дорожного движения является гарантией нормального функционирования большинства сфер жизнедеятельности общества, а актуальность данной сферы приобретает все большее значение.

В вопросах регулирования безопасности дорожного движения первостепенную роль играет законодательство, в частности официальное толкование основных понятий.

Проанализировав основные нормативные правовые акты, следует отметить, что в Российской Федерации (далее – Россия) и Республике Беларусь (далее – Беларусь) наблюдается разный подход законодателя к правовому регулированию отношений, связанных с осуществлением дорожного движения. Несмотря на это, законодатели обоих государств в качестве главной цели регулирования правоотношений в сфере дорожного движения определяют его безопасность, а обеспечение безопасности является средством достижения названной цели.

На наш взгляд, Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – ФЗ «О БДД») наиболее удачно отразил основную цель правового регулирования указанных правоотношений, закрепив ее в названии нормативного правового акта федерального значения.

Понятие «безопасность дорожного движения» продолжительный период являлось объектом исследования значительного количества научных трудов, что в конечном итоге привело научное сообщество к формированию единого представления об основных подходах к его определению.

ФЗ «О БДД» определяет безопасность дорожного движения как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

В качестве участников дорожного движения в ФЗ «О БДД» указаны водители и пассажиры транспортного средства, а также пешеходы. Однако лица, исполняющие обязанности регулировщика, и работники, которые выполняют на дороге ремонтные и иные работы, к участникам дорожного движения не относятся.

Вместе с тем результаты исследования правоприменительной практики демонстрируют, что нередко пострадавшими в результате совершения дорожно-транспортных происшествий становятся не только лица, входящие в категорию участников дорожного движения. Содержательный анализ определения понятия «дорожно-транспортное происшествие» как в российском, так и в белорусском законодательстве позволяет сделать вывод о том, что круг лиц, являющихся пострадавшими от дорожно-транспортных происшествий, гораздо шире, чем тот, что входит в содержание понятия «участники дорожного движения». Такое определение соответствует объективной реальности и находит свое подтверждение в приговорах судов.

Так, Центральным районным судом г. Омска был вынесен обвинительный приговор в отношении гражданина Л. по ч. 1 ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, который, не справившись с управлением, въехал в кафе, в результате чего работница кафе получила телесные повреждения и была доставлена в больницу.

Таким образом, приведенный пример демонстрирует возможность причинения вреда не только участникам дорожного движения, что, на наш взгляд, должно найти отражение в определении термина «безопасность дорожного движения».

Правила дорожного движения, утвержденные Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения», определяют безопасность дорожного движения как состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия.

Бесспорным является существование риска опасности в сфере дорожного движения, поскольку в соответствии с гражданским законодательством как России, так и Беларуси транспортное средство относится к источникам повышенной опасности, а использование такового – к деятельности, создающей повышенную опасность.

В то же время смысловое содержание термина «безопасность» подразумевает абсолютное отсутствие опасности, поскольку наличие некоторой опасности при осуществлении дорожного движения свидетельствует о небезопасности дорожного движения, что выступает противоречием между понятием и определением.

Кроме того, поскольку осуществление дорожного движения невозможно без участия человека, содержание термина «безопасность дорожного движения», нашедшее отражение в российском законодательстве, считаем более приемлемым, однако требующим некоторой корректировки.

Исходя из вышеизложенного, полагаем целесообразным понятие «безопасность дорожного движения» как в российском, так и в белорусском законодательстве представить как состояние защищенности участников дорожного движения и иных лиц от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Таким образом, предложенные изменения будут соответствовать масштабу угроз безопасности в данной сфере, а также способствовать эффективному противодействию им.

УДК 342.92

О.М. Кабак

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ЗАЩИТЫ ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Государственная политика Республики Беларусь активно направлена на развитие защиты персональных данных. На совершенствование данного направления государственно-властной деятельности повлияла глобальная цифровизация, массово проникающая во все сферы деятельности государства и общества.