

Участковым инспектором милиции осуществляется профилактическая работа с более чем 30 гражданами, состоящими на различных учетах ОВД, в т. ч. ранее судимыми лицами, совершающими правонарушения в сфере семейно-бытовых отношений и совершающими правонарушения в состоянии алкогольного опьянения, с которыми проводятся профилактические беседы, которым оказывается содействие в трудоустройстве, выносятся официальные предупреждения о недопустимости повторного совершения противоправного поведения, готовятся материалы для решения вопросов об ограничении дееспособности, обеспечивается контроль по месту жительства и работы, направлении в лечебно-трудовые профилактории. Для проведения данной работы требуется большое количество времени и сил.

В ст. 2 Конституции Республики Беларусь указано, что «гражданин ответствен перед государством за неукоснительное исполнение обязанностей, возложенных на него Конституцией», в связи с чем рассмотрим одну из выполняемых функций участковым инспектором милиции, которая является немаловажной в деятельности участкового инспектора милиции, а именно работа по направлению лица в лечебно-трудовой профилакторий.

Согласно Закону Республики Беларусь от 10 января 2020 г. № 70-3 «О порядке и условиях направления граждан в лечебно-трудовые профилактории и условиях нахождения в них» для направления в ЛТП подпадают трудоспособные неработающие граждане, лица, в отношении которых установлен превентивный надзор либо осуществляется профилактическое наблюдение либо в соответствии с абзацем третьим, четвертым и шестым ч. 2 ст. 28 Закона Республики Беларусь «Об основах деятельности по профилактике правонарушений» осуществляется профилактический учет, привлечен два и более раза в течение года к административной ответственности за совершение административного правонарушения в состоянии алкогольного опьянения или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ.

Направление лица в ЛТП – трудоемкий и долгий процесс, который отнимает много времени у участкового инспектора милиции. Не стоит забывать, что на участкового инспектора милиции возложены и иные функции по осуществлению правоохранительной деятельности. Если сотрудник не успеет завершить подготовку материалов для направления лица в ЛТП, и в случае совершения этим лицом какого-либо преступления, виноватым остается участковый инспектор милиции по причине некачественно проведенной профилактической работы и несвоевременного направления в ЛТП.

Одним из решений данного вопроса, а именно рационального использования времени и сил участкового инспектора милиции, а также привития гражданам не только их «права», но и возложенные на них законодательством обязанности, которые следует соблюдать, необходимо на законодательном уровне сократить процедуру направления лица в ЛТП и внести изменения в процедуру подачи и рассмотрения заявления о направлении гражданина в лечебно-трудовой профилакторий предусмотренного ст. 393⁹ Гражданско-процессуального кодекса Республики Беларусь. Не стоит забывать, что данные лица могут уклоняться от явки в суд, а в случае установления места нахождения лица за несколько суток или часов до судебного процесса, не представляется возможным осуществить задержание лица для доставления в судебное заседание, в связи с чем согласно законодательству, ст. 143 ГПК Республики Беларусь, выдавать данным гражданам повестки под их личную подпись, где они будучи надлежащим образом предупреждены и уведомлены о необходимости явки в суд на указанную дату, время и место, ознакомлены лично под подпись с правами и обязанностями, а также с тем, что они имеют право на защитника, и поэтому в случае неявки лица в судебное заседание, надлежащим образом уведомленного, осуществлять рассмотрение дела о возможности направления лица в ЛТП в отсутствие данного лица.

Каждый гражданин в случае своей заинтересованности самолично будет обеспокоен тем, чтобы явиться в суд, ознакомиться с материалами дела, чтобы последний вынес решение в его пользу. В случае вынесения судом решения о направлении в ЛТП, за лицом остается право согласно ст. 399 ГПК Республики Беларусь на апелляционное обжалование (опротестование) не вступившего в законную силу решения суда. Если данное лицо будет заинтересовано, то им будет обжаловано данное решение суда.

Таким образом, мы сможем сократить временные затраты участкового инспектора милиции, исключить осуществление несвойственных задач участковым инспектором милиции, сможем научить граждан не только знать свои «права», но и соблюдать свои обязанности, которые закреплены законодательством Республики Беларусь. Ведь те лица, с которыми приходится работать сотруднику милиции, – это совершеннолетние лица, отвечающие за те или иные действия, некоторые из них неоднократно направлялись в ЛТП и привлекались как к административной, так и уголовной ответственности, и, как показывает практика, данные лица не заинтересованы в соблюдении действующего законодательства Республики Беларусь.

УДК 342.9

Т.М. Занина

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ КЛАССИФИКАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Для современного человека транспорт является неотъемлемой частью жизни, без которого нельзя представить свое существование. Функционирование современной Российской Федерации немыслимо без перевозок пассажиров и грузов с помощью различных видов транспорта, без оказываемых услуг и предлагаемых товаров. Несмотря на положительные стороны развития транспортной инфраструктуры, возникает проблема в росте количества транспортных правонарушений и преступлений.

Сегодня проблема общественной безопасности административных правонарушений в современной российской административной науке является неоднозначной. Существующая классификация административных правонарушений служит

основанием для кодификации законодательства об административной ответственности, а также увеличения практики правоприменения должностных лиц. Однако существенной проблемой является то, что отсутствует единая классификация административных правонарушений.

Обратим внимание на существенные особенности различных видов транспорта, обладающие криминологическим характером. Они оказывают влияние на состояние оперативной обстановки на объектах транспортной инфраструктуры.

Во-первых, концентрация на объектах транспорта большого количества материальных ценностей, находящегося как в грузе, так и багаже.

Во-вторых, пребывание на объектах транспорта большого количества пассажиров, имеющих при себе большие суммы денежных средств и иные ценности.

В-третьих, мобильность пассажиров, а также грузов и багажа по территории страны, что затрудняет расследование правонарушений и преступлений для сотрудников органов внутренних дел.

В-четвертых, железнодорожный и воздушный транспорт в приоритете у правонарушителей для перевозки запрещенных веществ и предметов.

В-пятых, объекты транспортной инфраструктуры являются зоной повышенной опасности. Это обосновывается тем, что нарушение правил безопасности может повлечь значительную гибель населения, а также нанести большой материальный ущерб.

В-шестых, существующие правила безопасного поведения на объектах транспортной инфраструктуры не воспринимаются в полной мере гражданами и считаются неактуальными.

Современная административная наука классифицирует административные правонарушения на объектах транспорта по следующим основаниям: виду транспорта; в зависимости от вида нарушаемых правил; в зависимости от места закрепления норм о правонарушении.

Казалось бы, что самой простой классификацией является классификация по виду транспорта, который подразделяется на воздушный, железнодорожный, водный и др. Однако не все статьи гл. 11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) посвящены конкретному виду транспорта, некоторые из них относятся к эксплуатации магистральных трубопроводов, автомобильных дорог, что вносит разлад в систему.

Ориентируясь на положения Конституции Российской Федерации, административное законодательство находится в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов, что позволяет закреплять нормы об административной ответственности как в федеральных законах, так и в законах субъектов, например, в Законе Воронежской области от 31 декабря 2003 г. № 74-ОЗ «Об административных правонарушениях на территории Воронежской области». Таким образом, образовывается еще одна классификация правонарушений: правонарушения, предусмотренные КоАП РФ; правонарушения, предусмотренные законами субъектов Российской Федерации.

Подводя итог, на наш взгляд, видится целесообразным использовать смешанную классификацию административных правонарушений, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры. Основной причиной представляется появление порядка и прозрачности при ориентировании в процессе правоприменения, исходя из наименования транспортного средства, его основной сути, а также особенностей нарушения.

Следует также отметить и то, что нормы административного права не являются обособленными в вопросе ответственности за совершение правонарушений на транспорте, они связаны с иными отраслями права, которые также необходимо знать и уметь в них ориентироваться. Для правильной квалификации административных правонарушений следует знать также нормы уголовной, гражданской и иных видов ответственности.

УДК 342.9

В.В. Зиновенко

О ПРОБЛЕМЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ НАЛИЧИЯ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

Право управления механическим транспортным средством, самоходной машиной (далее – право управления транспортным средством) относится к числу специальных персонифицированных прав, предоставляемых в разрешительном порядке уполномоченным на то органом государственного управления в рамках осуществления деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Установлена административная ответственность за управление транспортным средством лицом, которое не имеет права управления этим средством, а также за передачу управления транспортным средством такому лицу (ст. 18.14 КоАП). В связи с этим особое значение имеет ясность, точность и логическая согласованность норм права, регулирующих общественные отношения, складывающиеся по поводу права управления транспортным средством.

Вместе с тем в настоящее время существует проблема определения наличия права управления транспортным средством у гражданина Республики Беларусь, постоянно проживающего на ее территории и имеющего действующее водительское удостоверение, выданное иностранным государством.

Так, исходя из положений ч. 2 ст. 41 Конвенции о дорожном движении, в странах, которые ее ратифицировали, должны признаваться любые водительские удостоверения, соответствующие требованиям данного правового акта. При этом согласно п. «а» ч. 7 указанной статьи отмеченное не обязывает признавать действительными водительские удостоверения, выданные на территории другой страны лицам, которые постоянно проживали на их территории в момент выдачи такого удостоверения или перенесли место жительства на их территорию после выдачи этого документа.