

субъективное вменение вины детерминировано необходимостью преобразования внутреннего субъективного мира личности в целях формирования у правонарушителя психологической потребности правомерного поведения.

Иными словами, вина должна вменяться на основе доказанного отсутствия чувства вины лица, совершившего правонарушение, что обуславливает необходимость установления этого лица и обязательное установление психического отношения данного лица к совершенному им деянию.

Данная форма вменения вины характерна для уголовного права и иных публично-правовых видов юридической ответственности.

Исходя из изложенного, можно сделать вывод, что форма вменения вины является одним из основных средств достижения целей того или иного вида юридической ответственности.

Административная ответственность, несомненно, относится к публично-правовым видам, и поэтому основной формой вменения вины лицу, привлекаемому к административной ответственности, является субъективное вменение. Тем не менее в административно-деликтном праве Республики Беларусь при установлении вины лица, обвиняемого в совершении определенных видов административных правонарушений, используется принцип объективного вменения.

Так, в соответствии с ч. 1 ст. 4.9 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях в случаях фиксации превышения скорости движения, нарушения правил остановки или стоянки транспортного средства работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, административной ответственности подлежит собственник (владелец) транспортного средства.

Таким образом, вменение вины происходит по факту наличия объективно существующих признаков административного правонарушения без учета внутренних психологических свойств сознания лица, привлекаемого к административной ответственности.

Если учитывать тот факт, что основной целью административной ответственности является коррекция индивидуальных свойств сознания субъекта, склонного к деликвентному поведению, а именно воспитание физического лица, совершившего административное правонарушение, то объективное вменение вины ни в коей мере не способствует ее достижению.

В данном контексте можно говорить о том, что цель поставлена верно, а средство для ее достижения избрано неподходящее.

Вызвано это следующими обстоятельствами:

1. К ответственности может быть привлечено лицо, не причастное к совершению противоправного деяния, что говорит о том, что непосредственный правонарушитель может избежать административной ответственности.

2. При объективном вменении не учитываются обстоятельства, влияющие на оценку общественной опасности деяния, следовательно не учитываются причины совершения деяния, цели, мотивы и социально-психологические характеристики лица, его совершившего. К таким обстоятельствам относятся: смягчающие и отягчающие административную ответственность; исключающие признание деяния административным правонарушением; освобождающие от административной ответственности.

Все вышеизложенное говорит о том, что при применении объективного вменения при установлении вины лица, привлекаемого к административной ответственности, ее основные цели достигаются не во всех случаях. В свою очередь, недостижение целей административной ответственности хотя бы в одном случае наложения административного взыскания практически нивелирует ценность административной ответственности как одного из важнейших социально-правовых институтов.

Решение данной проблемы видится в усилении судебной защиты лиц, привлекаемых к административной ответственности в порядке объективного вменения вины.

УДК 351.81:342.9(476)

О.В. Гиммельрейх

УГРОЗЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ)

Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте в определенной степени зависит от своевременности и эффективности принимаемых мер (правовых, организационно-технических, информационных) по выявлению, нейтрализации и ликвидации негативных факторов и угроз.

Однако для эффективного применения всего спектра правовых (прежде всего административно-правовых) методов, средств и способов по нивелированию возникающих угроз и их последствий при эксплуатации и пользовании железнодорожным транспортом и объектами транспортной инфраструктуры необходимо определить, что следует понимать под угрозой транспортной безопасности, каковы ее характер, источники возникновения и виды.

Нормативные правовые акты на уровне законов, ведомственного и межведомственного правового регулирования не содержат понятия «угроза транспортной безопасности». Так, в Концепции национальной безопасности Республики Беларусь, утвержденной указом Президента Республики Беларусь 9 ноября 2010 г. № 575, используется понятие «угроза национальной безопасности», под которой понимается «потенциальная или реально существующая возможность нанесения ущерба национальным интересам Республики Беларусь» (п. 2 концепции), и закрепляются формы угроз национальной безопасности в стадии их зарождения и насыщения – риски и вызовы. Однако данный термин обладает предельно широкой степенью обобщения, что требует более детальной проработки применительно к условиям функционирования транспортного комплекса (в том числе железнодорожного транспорта), так как разные источники способны порождать спектр угроз, проявляющихся в различных сферах деятельности.

Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 5 мая 2011 г. № 225-Ц «Об утверждении Регламента проведения мониторинга транспортной деятельности» в качестве целей мониторинга определяет обобщение информации о последствиях транспортных происшествий, приведших к причинению вреда жизни и здоровью физических лиц, имуществу организаций, а также принятие соответствующих профилактических мер. Содержание целей мониторинга позволяет предположить, что определение «угрозы транспортной безопасности» свойственно целям мониторинга и соответственно должно использоваться в данном нормативном акте. Однако, к сожалению, указанная дефиниция отражения в приказе не нашла.

В качестве проекта нормативной дефиниции «угроза транспортной безопасности» может быть использовано определение, которое содержится в ст. 2 модельного закона от 31 октября 2007 г. «О безопасности на транспорте», принятого на 29-м пленарном заседании Межпарламентской ассамблеи государств – участников СНГ: «угроза безопасности на транспорте – условия, обстоятельства и причины, способные нанести ущерб национальной безопасности государства – участника СНГ, ущемить его интересы, нарушить устойчивость транспортной деятельности, нанести вред здоровью и (или) жизни людей, ущерб имуществу и окружающей среде».

Как и нормативное закрепление, классификация угроз транспортной безопасности по различным основаниям в национальных нормативных правовых актах различных уровней отсутствует, а имеет место преимущественно в научной литературе.

В отличие от законодательного регулирования учеными в области социологических и юридических наук вопросам раскрытия сущности и классификации угроз транспортной безопасности уделено более пристальное внимание. На основании анализа научно проработанных теоретических положений в зависимости от оснований можно выделить следующие группы угроз в сфере транспортной безопасности применительно к функционированию железнодорожного транспорта:

по степени вероятности – потенциальные (т. е. их негативное воздействие может проявиться себя в ближайшем или отдаленном будущем) и реальные (т. е. уже проявившиеся в своем негативном, разрушительном воздействии на объект обеспечения безопасности).

Для сравнительно-правового анализа определенный интерес представляет совместный приказ Министерства транспорта России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134, которым утвержден Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Среди потенциальных угроз, в частности, можно выделить: угрозу захвата, угрозу взрыва, угрозу размещения или попытки размещения на транспортном средстве или объекте транспортной инфраструктуры взрывных устройств (взрывчатых веществ), угрозу поражения опасными веществами, угрозу взрыва критического элемента транспортного средства, угрозу блокирования, угрозу хищения;

по нахождению угрозы относительно объекта обеспечения безопасности – внутренние и внешние. Первые формируются внутри данного вида транспортной отрасли и будут иметь место всегда, что связано с самой природой железнодорожного транспорта как источника повышенной опасности и проявлением человеческого потенциала в системах «человек – машина – технология», «человек – машина – среда». Ко вторым следует отнести противоправные действия, в том числе акты терроризма, незаконные действия (бездействие) государственных органов и должностных лиц, военные действия, чрезвычайные обстоятельства природного и техногенного (где источником угрозы явился не железнодорожный транспорт) характера;

в зависимости от источника возникновения – технико-технологические, природные и социальные.

К угрозам технико-технологического характера относятся высокая степень физического износа и моральная устарелость технических средств транспорта, низкое качество ремонта подвижного состава и железнодорожных путей, недостаточный уровень подготовки персонала, нарушение исполнения обязанностей в технологическом процессе и т. д.

К природным угрозам относятся неблагоприятные климатические и погодные условия, стихийные бедствия и катастрофы, которые не только затрудняют движение по железным дорогам или приводят к его прекращению, но и могут нанести серьезный ущерб экономике, а в ряде случаев – к разрушениям коммуникаций, повреждениям подвижного состава, жертвам.

Социальные угрозы представляют собой порождаемые сознательно-волевыми актами действия социальных субъектов, т. е. уголовно наказуемые деяния, административные правонарушения, различные нарушения норм и правил, специально установленных на железнодорожном транспорте: правил перевозки багажа и пассажиров, правил перевозки грузов (в том числе опасных), пожарных и санитарно-эпидемиологических правил и т. п.

Поскольку своевременное обнаружение (как стадия предупреждения), контроль и нейтрализация (как стадия реализации комплекса мер) различного рода угроз являются важным условием повышения уровня безопасности личности, общественных и государственных интересов при эксплуатации и пользовании железнодорожным транспортом, представляется необходимым:

с целью формирования единообразного понятийно-категориального аппарата в области транспортной безопасности разработать на научно-теоретическом уровне и нормативно закрепить дефиницию «угроза транспортной безопасности»;

принимая во внимание, что политические и социально-экономические процессы обусловлены противоречиями в интересах различных социальных групп, дополнить характеристику угроз и рассматривать их не только как условия и причины (факторы), но и как угрозы-действия, порождаемые сознательно-волевыми актами социальных субъектов.