

**ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В
ХОДЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОСТАВКИ ТОВАРОВ
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Аннотация: В предлагаемой статье рассмотрены вопросы доставки товаров автомобильным транспортом с учетом риска нарушения правил дорожного движения по вине водителя-перевозчика.

Ключевые слова: дорожное движение, транспортное средство, автомобильный транспорт, УК РФ, водитель.

Moisey A.N.

student

Kaliningrad branch of MFUA

**ROAD SAFETY ISSUES DURING THE DELIVERY OF GOODS BY
ROAD TRANSPORT**

Abstract: This article deals with the issues of delivery of goods by road, taking into account the risk of violation of traffic rules through the fault of the driver-carrier.

Key words: road traffic, vehicle, road transport, RF Criminal Code, driver.

Автомобильный транспорт в социально-экономическом развитии Российской Федерации имеет важное значение. В стране ежегодно растет протяженность автомобильных дорог и увеличивается количество автотранспортных средств. Высокие темпы автомобилизации сопровождаются рядом негативных последствий, в том числе

характеризуются резким осложнением обстановки обеспечения безопасности дорожного движения и ростом дорожно-транспортного травматизма.

Ущерб от дорожно-транспортных происшествий угрожает национальной безопасности России, так как наряду с огромными материальными потерями ежедневно на дорогах погибают и получают различные травмы около 800 человек. Негативные последствия от аварийности в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и т.п. Специалисты оценивают его в 2,3-2,7% валового внутреннего продукта страны. Особую остроту эта отличающаяся сложностью и многоплановостью проблема приобрела в последнее десятилетие, что обусловлено главным образом возрастающей диспропорцией между приростом численности автопарка и дорожной инфраструктуры, а также недостаточно эффективным функционированием системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Справедливо замечание, что крупные масштабы народно-хозяйственного комплекса в транспортной системе, как страны в целом, так и отдельных ее регионов, большое разнообразие социально-экономических, технических и природных факторов определяют сложный характер процесса управления их деятельностью и развитием.

Считаем необходимым указать, что организация эксплуатации транспорта - немаловажный фактор для безопасного движения. Нередки случаи отсутствия контроля за выпускаемыми на линию транспортными средствами, водителями. Нарушается режим труда и отдыха водителя. Водитель, не имеющий требуемой квалификации к управлению транспортным средством, тем не менее, управляет им по прямому указанию должностного лица администрации предприятия. Разработанный и утвержденный маршрут движения может быть неприменим для движения по нему и приводит к ДТП (вследствие большого уклона или в случае, когда ширина проезжей части не позволяет развернуть транспортное средство).

«Ответственность подразделяется на основании причинённых последствий (смерть 1 человека или двоих, а также большего числа), а также состояние опьянение».

Когда в итоге нарушения ПДД были причинены последствия, предусмотренные различными частями ст. 264 УК РФ, то вменяют в вину все последствия, а действия квалифицируют и оценивают по той из частей, которая обуславливает назначение более тяжёлого наказания.

По совокупности преступлений, действия с разными итогами должны квалифицировать тогда, когда они совершаются в разный период времени и причинённые последствия стали итогом ряда взаимосвязанных нарушений ПДД.

Актуальность рассмотрения субъекта преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, обусловлена тем, что «80-90% всех ДТП происходит из-за человеческого фактора» или «неправильных действий со стороны водителя». Подобные высказывания можно, вероятно, обосновать результатами работы комиссий по происшествиям, которые часто указывают на различные неправильные действия со стороны участников движения как решающего фактора возникновения ДТП.

Относительно субъекта исследуемого преступления споров не возникает, т.к. критерии его определения прямо указаны в Уголовном кодексе Российской Федерации.

Например, авторитетный учёный А.И. Рарог отмечал, что «ответственности подлежит лицо, достигшее возраста 16 лет, управляющее транспортным средством».

Субъектом рассматриваемого преступления, является лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, осуществлявшее управление транспортным средством, имеющим целью перевозку населения, грузов (п. 1.2 «Правил дорожного движения РФ, далее по тексту – Правила или ПДД»). Им признаётся «не только водитель, который сдал экзамены на право управления определённым видом транспортного средства и имеющий подходящее

водительское удостоверение, но и любой человек, управлявший транспортным средством, даже человек, у которого этот документ был изъят в закреплённом законом порядке за имевшееся ранее нарушение ПДД, лицо, а также лицо лишённое водительского удостоверения и лицо, проходящее обучение вождению при помощи учебного транспортного средства с двойным управлением».

В криминологии имеется точка зрения, что лица, совершившие неосторожные преступления, в частности дорожно-транспортные, - это нормальные, социально-включённые личности, для которых не свойственны дефекты правового и морального сознания. Решающее значение при этом отводится ситуации самого преступления, в которой личность, якобы проявляет только слабость волевых и некоторых прочих, главным образом, психофизиологических качеств и свойств.

Криминологическая характеристика личности неосторожных преступников, совершившие деяние при осуществлении перевозки грузов автомобильным транспортом, следующая:

1. Социально-демографическая составляющая. По половому признаку: преобладают мужчины, женщины составляют менее двух процентов; это обусловлено с устойчивым неодинаковым соотношением лиц мужского и женского пола в числе водителей в России. Как показывают различные исследования, есть ещё одна причина: в судебной, следственной, административной практике есть подтверждения того, что женщины-водители более дисциплинированы и аккуратны. По вине водителей мужского пола аварий со смертельным исходом происходит в пять-шесть раз больше, чем, если водителем была женщина.

По возрасту: наиболее часто попадают в ДТП водители в возрасте от 18 лет до 24 лет. В группе сорокалетних водителей процент аварийности гораздо ниже.

По уровню образования: большая часть преступников имеют не полное среднее образование, лиц с высшим образованием почти не встречается.

2. Социально-ролевая. Значительную роль играет профессиональная подготовка и стаж водителя. Наибольшее число деяний приходится на лиц, которые имеют маленький стаж вождения (один-два года), примерно треть преступлений совершают именно такие водители.

Главнейшим показателем социально-психологической позиции нарушителей ПДД представляются цели и мотивы такого преступления. Большинство из них происходит по причине лихачества (более 70 процентов); желания показать окружающим необычную силу и смелость (больше 60 процентов). Также большое число преступлений по неосторожности в сфере дорожного движения случаются из-за пренебрежительного отношения к ПДД (больше 40 процентов); а также легкомысленного стремления любым путём скорее завершить работу и приехать домой (также около 40 процентов).

3. Нравственно-психологические свойства неосторожного преступника. Определение отрицательных характеристик личности даёт возможность выявить находящиеся в социальные нужды и ориентации для эффективного проведения профилактической работы. «Исследование нравственно-психологических характеристик осуждённых за совершение ДТП выявило следующее: беззаботность и легкомыслие явились главной причиной совершения преступления в 64% осуждённых; избыточная самоуверенность уже в 90 процентах осуждения; неумение верно квалифицировать ситуацию на дороге - у сорока трёх процентов, а вот явная неосторожность – только у четырёх с небольшим процентах случаев осуждения».

Приведённые данные подтверждены детальным исследованием О.К. Бондарчика. Она выявила следующие данные: «числе виновников преступных аварий большую часть составляют лица мужского пола (98 процентов), а вот всего в двух процентах виновны женщины; наиболее

«опасным» является возраст в промежутке от 25 лет и до 39 лет (они совершают 55 процентов ДТП); группой старше 40 лет всего четверть от всех зарегистрированных преступлений; пятую часть ДТП совершили граждане в возрасте от 18 лет и до 24 лет; граждане, не достигшие совершеннолетия виновны всего в одном процента преступлений в сфере безопасности дорожного движения; 37 процентов осуждённых по ст. 264 УК РФ имели водительский стаж больше десяти лет; в трети ДТП были виновны осуждённые имеющие стаж от трёх до десяти лет; почти четверть ДТП совершили граждан имеющие стаж вождения меньше трёх лет; и всего шесть процентов ДТП совершили граждане, ещё не получившие водительского стажа. Итак, распространённое мнение, что в преступлениях в дорожной сфере виновны неопытные водители и женщины не подтвердилось. Большая часть аварий произошла по вине опытных водителей, которые легкомысленно отнеслись к соблюдению ПДД.

Итак, в процессе управления автотранспортным средством при перевозке грузов, нужно учитывать множество факторов, могущих оказать воздействие на безопасность дорожного движения, к человеческому фактору всегда присоединяется и природный.

Список использованных источников:

- Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (с послед. изм и доп.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.
- Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2009. № 2.

- Бондарчик, О.Н. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: Криминологический и уголовно-правовой аспекты: Автореф. дисс. канд. юрид. наук. СПб., 2005. – 31 с.
- Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации для работников прокуратуры (постатейный) / отв. ред. В.В. Малиновский, А.И. Чучаев. М., 2017. – 716 с.
- Криминология: Учебник / под ред. проф. В.Д. Малкова. М., 2016. – 841 с.
- Уголовное право РФ. Общая часть: Учебник / Под ред. А.И. Рарога. М., 2018. – 694 с.