

УДК 342

DOI 10.52928/2070-1632-2021-57-6-121-124

УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ЛИЦОМ, НЕ ИМЕЮЩИМ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ: ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ

С.С. ОЛЕСЬКО

(Белорусский государственный университет, Минск)

Одним из видов административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта рассматривается действие водителя, имеющего заболевание глаз или придаточного аппарата и обязанного в связи с этим по медицинским показаниям при управлении транспортным средством использовать специальные медицинские средства, выражающееся в управлении транспортным средством без использования этих средств. Предлагается норма административно-деликтного закона, на основании которой юридически грамотным и фактически обоснованным видится привлечение виновных к административной ответственности за такое нарушение. Отмечаются наличие пробелов в законодательстве и практике его применения и необходимость их устранения путём принятия и применения нормативного правового акта, определяющего порядок освидетельствования водителей транспортных средств на предмет нахождения без медицинских средств, компенсирующих отклонение зрения от нормы.

Ключевые слова: механизм обеспечения безопасности дорожного движения, административная ответственность водителей транспортных средств.

Введение. Каждый человек при участии в дорожном движении, вне зависимости от того, пешеход он, пассажир или же водитель, желает не просто чувствовать себя в безопасности, но и быть уверенным в том, что для его безопасности были созданы все необходимые условия, а меры по её обеспечению приняты всеми участниками дорожного движения.

Одним из фундаментальных для участников дорожного движения нормативных правовых актов, определяющих их правовой статус при участии в дорожном движении, в настоящее время является Указ Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения», который был издан в целях совершенствования организации дорожного движения, повышения культуры участников дорожного движения, снижения количества дорожно-транспортных происшествий, для достижения которых им утверждены Правила дорожного движения (далее – ПДД)¹. Так, подп. 7.1 и 7.2 ПДД участникам дорожного движения предписано знать и соблюдать относящиеся к ним требования ПДД, не создавать препятствий и опасности для дорожного движения, действовать добросовестно, корректно, быть внимательными и взаимно вежливыми; при этом также отмечено, что каждый участник дорожного движения, соблюдающий ПДД, вправе рассчитывать, что и другие участники дорожного движения будут выполнять содержащиеся в них требования².

Между тем, приходится констатировать тот факт, что в правовом механизме, обеспечивающем безопасность участия в дорожном движении, не в полной мере задействованы все его элементы. В частности, до сих пор нерешённым остался вопрос об административной ответственности водителя, управляющего транспортным средством без использования специальных медицинских средств – контактных линз или очков, если по медицинским показаниям при его управлении оно обязано их использовать. Данный аспект весьма важен, поскольку в описанной ситуации водитель фактически ставит в опасность остальных участников дорожного движения. Снижение уровня безопасности дорожного движения происходит по субъективной причине – по вине водителя транспортного средства, который пренебрёг не только элементарными правилами предосторожности, но и требованиями законодательства, обеспечивающего безопасность дорожного движения. По этой причине речь будет идти о расширении практики правоприменения путём привлечения водителей к административной ответственности за приведённый вариант противоправного действия.

Основная часть. Всё многообразие административных правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта комплексно отражено законодателем в гл. 18 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – КоАП). Доскональная административно-деликтная регламентация рассматриваемой категории общественных отношений иллюстрирует их значимость не только для общества и личности, его составляющей, но и для государства как главного регулятора данных отношений. Сказанное свидетельствует о том, что вопрос об обеспечении безопасности дорожного движения на современном этапе представляет особый интерес.

¹ О мерах по повышению безопасности дорожного движения : Указ Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 (с изм. и доп. по сост. на 31.12.2019) // Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – 2005. – № 189. – 1/6961.

² Правил дорожного движения : утв. Указом Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 // Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – 2005. – № 189. – 1/6961.

Несомненно, что главенствующая роль здесь отведена личности, которая своим правомерным поведением и должна обеспечивать безопасность при движении и эксплуатации транспорта. Государство же для неё должно создать соответствующие условия. Таким образом, на них возложена взаимответственность за обеспечение безопасности в сфере дорожного движения (ч. 2 ст. 2 Конституции Республики Беларусь³). В свою очередь, это означает то, что требования к пользователю транспортного средства необходимо формулировать достаточно точно и строго, в т.ч. к состоянию его здоровья, поскольку в механизме, обеспечивающем безопасность дорожного движения, правовое регулирование занимает ключевое положение. Думается, поэтому законодатель предусмотрел в Гражданском кодексе Республики Беларусь ст. 948⁴, положениями которой регламентирована ответственность за вред, причинённый деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих, к которой законодатель неспроста относит и использование транспортных средств.

В данной связи особый интерес вызывает п. 10.2 ПДД, в котором для водителей установлен **запрет** на управление транспортным средством в таком их **болезненном состоянии**, при котором под **угрозу** ставится **безопасность дорожного движения**. Легальное содержание термина «безопасность дорожного движения» раскрыто в п. 2.4 ПДД, а именно: *«состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную вероятность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия»*⁵. Из существа положения законодательства, приведённого выше, следует то, что, как таковая, *вероятность* возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия не исключается, но, в то же время, минимизируется с помощью элементов, задействованных в обеспечении и поддержании состояния безопасности дорожного движения.

По своей сути категория «состояние» является динамичной и, соответственно, состояние имеет свойство изменяться под воздействием объективных и субъективных факторов. С одной стороны, такие факторы могут повысить уровень безопасности дорожного движения, с другой, – напротив, понизить его. Таким образом, запрет, предусмотренный п. 10.2 ПДД, является объективным фактором, повышающим уровень безопасности дорожного движения.

Несмотря на данный запрет, управлять транспортным средством дозволено даже тем лицам, у которых качество зрения установленной норме не соответствует. Определение возможности допуска таких лиц к управлению транспортным средством осуществляется водительскими комиссиями на основании перечня заболеваний и противопоказаний, препятствующих управлению транспортным средством, определённого в порядке, установленном законодательством (п. 19 Инструкции)⁶.

Так, постановлением Министерства здравоохранения Республики Беларусь от 06.12.2018 г. № 88 установлен Перечень заболеваний и противопоказаний, препятствующих управлению механическими транспортными средствами, самоходными машинами, а также условий, при соблюдении которых лица допускаются по медицинским показаниям к управлению (далее – Перечень)⁷. В п.п. 1, 6 и 12 Перечня указаны наименования заболеваний глаз и придаточного аппарата, противопоказаний, препятствующих управлению механическими транспортными средствами и самоходными машинами, а также условия, при соблюдении которых лица по медицинским показаниям допускаются к их управлению. Некоторым лицам с заболеванием глаз или придаточного аппарата в качестве условия допуска по медицинским показаниям к управлению транспортным средством предписывается использовать при его управлении специальные медицинские средства, компенсирующие отклонение зрения от нормы, т.к. очки и контактные линзы.

При выдаче водительского удостоверения лицам, имеющим по состоянию здоровья показания к использованию вышеуказанных медицинских средств, в него вносится пиктограмма кодирования ограничения или в нём производится соответствующая запись (п. 17 Положения⁸). В качестве пиктограммы выступает иллюстрация «очки», указывающая на то, что у проверяемого лица «водительское удостоверение действительно при управлении транспортным средством в очках или контактных линзах»⁹. При этом, в соот-

³ Конституция Республики Беларусь 1994 года : с изм. и доп., принятыми на респ. референдумах 24 нояб. 1996 г. и 17 окт. 2004 г. – 11-е изд., стер. – Минск : Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь, 2015. – 64 с.

⁴ Гражданский кодекс Республики Беларусь : Закон Респ. Беларусь, 7 дек. 1998 г., № 218-3 (с изм. и доп. по сост. на 18.12.2019) // Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – 2001. – 2/744.

⁵ Правил дорожного движения : утв. Указом Президента Респ. Беларусь, 28 нояб. 2005 г., № 551 // Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – 2005. – № 189. – 1/6961.

⁶ Инструкция о порядке обязательного медицинского освидетельствования кандидатов в водители механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов) и обязательного медицинского переосвидетельствования водителей механических транспортных средств (за исключением колесных тракторов) : утв. постановлением Министерства здравоохранения Респ. Беларусь от 11 дек. 2014 г. № 95 // Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – 2015. – 8/29610.

⁷ Положение о порядке выдачи водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом, талона к водительскому удостоверению и их обмена : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 4 апр. 2011 г. № 441 (с изм. и доп. по сост. на 26.06.2020) // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2011. – № 41. – 5/33612.

⁸ Там же.

⁹ Там же.

ветствии с требованием ч. 2 п. 12 Положения, «водительское удостоверение подлежит **обязательному** обмену в случае необходимости внесения в него специальной пометки, обуславливающей действительность водительского удостоверения»¹⁰. Из сказанного следует, что, в случае возникновения у лица заболевания глаз или придаточного аппарата после получения им водительского удостоверения, оно обязано произвести его обмен, поскольку такая необходимость фактически влечёт его недействительность.

Согласно легальному определению термина «*водительское удостоверение*», содержащемуся в ч. 1 ст. 5 Закона Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении», под ним понимается «документ, подтверждающий **право управления**»¹¹. Любой недействительный документ, как таковой, просто не может быть подтверждающим, а, следовательно, недействительное водительское удостоверение не может подтверждать право лица на управление транспортным средством.

Помимо всего прочего, из сказанного также следует умозаключение о том, что основанием действительности водительского удостоверения является соблюдение водителем предъявляемых к нему требований, обусловленных пиктограммой или специальной пометкой (т.е. управлять транспортным средством в очках или контактных линзах). Несоблюдение этих требований влечёт недействительность водительского удостоверения (в момент его использования). Как и ранее отмечалось, при помощи недействительного документа подтвердить наличие права управления транспортным средством нельзя, соответственно, лицо управляет им, не имея на то права. Здесь, однако, необходимо сделать важную оговорку: в данном случае не следует путать понятия «*отсутствие права*» как правомочия и «*отсутствие прав*» как юридического документа, т.к. это разнородные по своей сути категории.

Управление водителем транспортным средством без использования специальных медицинских средств, компенсирующие отклонение зрения от нормы, является субъективным фактором, снижающим уровень безопасности дорожного движения. За такого рода противоправные действия водителя должна следовать определённая юридическая ответственность, т.к. в этом случае им нарушается запрет, предусмотренный п. 10.2 ПДД. Объективно запрет возможен лишь при условии установления за его несоблюдение (нарушение) ответственности и её реализации.

Решая вопрос об ответственности водителя за управление транспортным средством без использования обязательных по медицинским показаниям специальных медицинских средств, компенсирующих отклонение зрения от нормы, следует акцентировать внимание на положениях ст. 18.14 КоАП¹², которая поименована «управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления». По сути административного правонарушения она в полной мере описывает анализируемое нами действие водителя – управление транспортным средством без использования специальных медицинских средств, компенсирующих отклонение зрения от нормы, если при его управлении оно было обязано их использовать по медицинским показаниям. В таком случае, как мы уже определились, лицо управляет транспортным средством, не имея на то права, ввиду временной недействительности подтверждающего документа.

Диспозициями ст. 18.14 КоАП охватывается суть рассматриваемого противоправного действия водителя, а её санкциями объективно отражается характер и тяжесть такого правонарушения. Таким образом, применение ст. 18.14 КоАП к рассматриваемым правовым отношениям будет как юридически, так и фактически обоснованным.

В связи с предложенным порядком привлечения водителей к административной ответственности за подобное нарушение и, как следствие, обусловленной им объективной необходимостью в проведении освидетельствования водителей транспортных средств, имеется необходимость в принятии на уровне Министерства здравоохранения Республики Беларусь и Министерства внутренних дел Республики Беларусь совместного нормативного правового акта в виде постановления и утверждения им *Инструкции «О порядке проведения освидетельствования водителей транспортных средств на предмет нахождения без медицинских средств, компенсирующих отклонение зрения от нормы»*. Данный нормативный правовой акт служил бы основой для проведения соответствующего освидетельствования и выявления фактов совершения административных правонарушений.

Следует иметь ввиду предписание подп. 2.60 п. 2 ПДД, согласно которому к транспортным средствам при участии в дорожном движении приравниваются самоходные машины, движение таких машин по дорогам должно осуществляться в соответствии с требованиями ПДД, предъявляемыми к транспорт-

¹⁰ Положение о порядке выдачи водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом, талона к водительскому удостоверению и их обмена : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 4 апр. 2011 г. № 441 (с изм. и доп. по сост. на 26.06.2020) // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2011. – № 41. – 5/33612.

¹¹ О дорожном движении : Закон Респ. Беларусь, 5 янв. 2008 г., № 313-З (с изм. и доп. по сост. на 12.07.2013) // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2008. – № 14. – 2/141.

¹² Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях : Закон Респ. Бел., 6 янв. 2021 г., № 91-3 // Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – 2021. – 2/2811.

ным средствам. Перечнем предусмотрены аналогичные требования и к состоянию здоровья водителей самоходных машин. Таким образом, полагаем, что на водителей самоходных машин должны распространяться те же требования и та же ответственность.

Заключение. Подводя итог, следует отметить, что безопасность дорожного движения предполагает одновременно и право участников дорожного движения на безопасность, и их обязанность по её обеспечению. Следовательно, на безопасность они могут рассчитывать при условии, что сами принимают для этого все необходимые меры. А поскольку состояние безопасности дорожного движения – величина переменная, находящаяся в прямой зависимости от ряда объективных и субъективных факторов, то соблюдение водителем требований законодательства к состоянию его здоровья имеет существенное значение для поддержания дорожной безопасности.

Существующий правовой механизм обеспечения безопасности дорожного движения требует дальнейшего совершенствования, одним из путей которого является юридическая ответственность водителей за неисполнение требований законодательства к состоянию их здоровья. В данном случае грамотным видится привлечение нарушителей к административной ответственности по ст. 18.14 КоАП. В целях выявления фактов совершения водителями административных правонарушений и установления порядка их освидетельствования, имеется необходимость в принятии на уровне Министерства здравоохранения Республики Беларусь и Министерства внутренних дел Республики Беларусь совместного нормативного правового акта в виде постановления и утверждения им Инструкции «О порядке проведения освидетельствования водителей транспортных средств на предмет нахождения без медицинских средств, компенсирующих отклонение зрения от нормы».

Поступила 23.03.2021

DRIVING A VEHICLE BY A PERSON WITHOUT DRIVING RIGHT: PROBLEMS OF LEGAL REGULATION AND LAW ENFORCEMENT

S. ALESKA

One of the types of administrative offenses against the safety of movement and operation of transport is considered by the driver having a disease of the eyes or a dressing apparatus and is obliged in connection with this for medical testimony when managing the vehicle to use special medical facilities expressed in the management of the vehicle without the use of these funds. The norm of an administrative and delicate law is proposed, on the basis of which the attraction of those perpetrators of administrative responsibility for such a violation seems to be legally competent and actually substantiated. The presence of gaps in the legislation and practice of its application and the need to eliminate them by the adoption and application of the regulatory legal act, determining the procedure for the examination of vehicle drivers for finding without medical devices compensating vision deviations from the norm.

Keywords: *mechanism for ensuring road safety, administrative responsibility of vehicle drivers.*