3. Леденева В.В. Идиостиль (к уточнению понятия) // Филологические науки. — № 5. — 2001. — 41 с.
4. Литературный энциклопедический словарь / под общ.ред. В.М. Кожевникова, П.А. Николаева, М.:Совет. Энцикл. 1987. — 750 с.
5. Тураева З.Я. Лингвистика текста и категория модальности // Вопросы языкознания. — № 3. — 1994. — 114 с.
6. Фролов В.В. Судьбы жанров драматургии: анализ драматических жанров в России XX века М.: Совет. писатель, 1979 — 424 с.
7. Хэллидей М.А.К. Лингвистическая функция и литературный стиль // Новое в зарубежной лингвистике. — Вып. 9. — М.: Прогресс, 1980. — 147 с.
8. Хусаинова Л.Т. Трагикомический эффект и характер сюжета в современных башкирских трагикомедиях – Вестник Челябинского государственного университета . 2012. – С 147-150.
9. Langacker R.W. The conceptual basis of cognitive semantics // Language and conceptualization. Eds. J. Nuyts, E. Pederson. — Cambridge: Cambridge University Press, 1999. — P.252.
10. Note on Dickens's life in an addition of Oliver Twist, London: Mandarin Paperbacks, 1991.
11. Robert Elbaz, The Changing Nature of the Self. A Critical Study of the Autobiographic Discourse, London: Croom Helm Ltd., 1988
12. Steve Martin, "Secret passion between the covers", in The Times Saturday Review, August 28, 1992

Назаров В.И.

Проблема ответственности юридических лиц за совершение правонарушений в области безопасности дорожного движения

*Уральский Финансово-Юридический институт
(Россия, Екатеринбург)
doi:10.18411/lj2016-4-15*

В начале XXI века возможности фиксации правонарушений (в том числе и в области дорожного движения) значительно расширились, появились специальные средства фотовидеофиксации, работающие в автоматическом режиме. Подобные нововведения привели к тому, что перед правоохранительными органами встала проблема привлечения к ответственности за нарушения в области дорожного движения не только физических, но и юридических лиц. Разумеется, юридические лица в данном случае нарушают правила не напрямую, правонарушителем является водитель транспортного средства, представляющий собой физическое лицо. Однако, согласно ч. 1 ст. 2.6.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации (далее КоАП РФ), субъектами ответственности за нарушения в области дорожного движения, зафиксированные специальными камерами, являются собственники транспортных средств. Таким образом, если автомобиль или иное транспортное средство зарегистрированы на юридическое лицо, то оно и ответственно за правонарушение.

Существует ряд других статей КоАП РФ, по которым юридические лица могут быть привлечены к ответственности за нарушения норм и стандартов в области дорожного движения (ст. ст. 11.23, 11.32, 14.1, 14.4.1). Но на практике статистические данные показывают, что, несмотря на существование подобных законодательных норм, основным субъектом ответственности за правонарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения остается водитель транспортного средства. По данным ГИБДД, в период с 2004 по 2013 гг. в нашей стране ежегодно в административном порядке наказывалось от 39 млн. до 68 млн. человек. Подавляющим большинством привлеченных к ответственности стали водители, к тому же их процент даже вырос – от 86 % в 2004 г. до 93 % в 2013 г. [1].

Проблема ответственности юридических лиц за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения уже не нова, ей посвятили свои работы многие авторитетные отечественные ученые. Так, профессор В.И. Майоров считает, что «юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность, связанную с участием в дорожном движении, должны строго исполнять обязанности, возложенные на них ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Правилами дорожного движения, а за невыполнение обязанностей нести соответствующую ответственность, особенно при совершении дорожно-транспортных происшествий или создании предпосылки к происшествию» [2, с. 103].

Юридическим лицам, а в особенности различным автотранспортным предприятиям, вне зависимости от ведомственной подчиненности и форм собственности необходимо решать задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, связанные с организацией профилактической работы с водителями, контролем технического состояния транспортных средств, учетом и анализом дорожно-транспортных происшествий [2, с. 107]. Здесь следует выразить согласие с точкой зрения профессора Б.В. Россинского, который предлагает для повышения эффективности обеспечения безопасности участников дорожного движения, оказывать воздействие «...прежде всего на юридические лица, причастные к решению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения» [3, с. 10].

Кроме того, автор статьи полагает, что ответственность юридические лица должны нести не только по факту совершенного дорожно-транспортного происшествия, но и в случае совершения ими противоправных действий на стадии подготовки и обеспечения транспортного процесса. Ведь безопасность дорожного движения включает в себя не только обеспечение безопасности процесса непосредственного транспортного перемещения, но и куда более широкий круг общественных отношений [4, с. 100], в которых немалую роль играют юридические лица. Данный вопрос не является достаточно проработанным по причине отсутствия должного контроля в этой области. Как отмечал Б.В. Россинский: «Административно-юрисдикционная практика в области дорожного движения в нашем государстве ориентирована прежде всего на участников дорожного движения, а не на должностных лиц организаций, призванных обеспечить безопасность на автомобильном транспорте, и не на сами эти организации» [3, с. 13].

Развитие в нашей стране рынка пассажирских перевозок, рост численности мелких и средних транспортных предприятий обуславливают необходимость расширения законодательных возможностей по привлечению к ответственности юридических лиц, а также проведения различных профилактических и обучающих мероприятий. Профилактика правонарушений в области дорожного движения должна быть ориентирована прежде всего на должностных лиц, ответственных за организацию безопасности как процесса транспортного перемещения, так и его подготовки.

По мнению В.И. Майорова, «одним из приоритетных направлений деятельности служб по организации безопасности дорожного движения является профилактическая работа непосредственно на автотранспортных предприятиях» [2, с. 108]. Профилактические мероприятия необходимы для формирования правосознания у водителей транспортных средств, повышения уровня знаний Правил дорожного движения, содействия развитию транспортной культуры.

В заключение хотелось бы упомянуть основные обязанности по обеспечению безопасности в области дорожного движения, лежащие на юридических лицах:

- 1) соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом;
- 2) организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;
- 3) соблюдать установленный законом режим труда и отдыха водителей;
- 4) создавать условия для повышения квалификации водителей и других работников, обеспечивающих безопасность дорожного движения;
- 5) анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений Правил дорожного движения, с участием принадлежащих им транспортных средств;
- 6) организовывать проведение обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- 7) обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;
- 8) обеспечивать наличие в организации должностного лица, ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения и прошедшего в установленном порядке аттестацию на право занимать соответствующую должность;

9) не допускать к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения, не имеющих страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства [5].

Необходимо повысить эффективность работы по соблюдению требований законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения юридическими лицами, имеющими в собственности транспортные средства, в особенности транспортными компаниями. Это будет способствовать снижению аварийности, обеспечению безопасности участников дорожного движения, которая в свою очередь «является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию» [6].

Список используемых источников информации

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения. ГИБДД Российской Федерации: официальный сайт. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения 22.03.2016).
2. Майоров В.И. К вопросу об ответственности юридических лиц в сфере безопасности дорожного движения // Татищевские чтения: актуальные проблемы науки и практики. Материалы XII Международной научно-практической конференции. – 2015. – С. 102-108.
3. Россинский Б.В. Административные наказания в сфере дорожного движения и аварийности на автомобильном транспорте / Б.В. Россинский // Административное право и процесс. – 2014. – № 5. – С. 8-17.
4. Майоров В.И. Содержание понятия «Безопасность дорожного движения»: теоретические основы / В.И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. – 2012. – № 7 (266). – С. 99-101.
5. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.
6. Постановление Правительства РФ от 3.10.2013 г. N 864 (ред. от 29.10.2015) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» // Собрание законодательства РФ. – 2013. – № 41. – Ст. 5183.

Отрах В.В., Самойлов М. А.

Функциональная определенность инновационного менеджмента

Московский технологический институт

(Россия, Москва)

doi:10.18411/lj2016-4-16

Функциональная определенность инновационного менеджмента, выраженная в своевременном мониторинге организационных изменений и нацеленности новшества на повышение результативности, формируется под влиянием появления совершенно новых форм организации бизнес-процессов как внутри хозяйствующего субъекта, так и во взаимодействии между такими субъектами. В таком случае, стираются границы между разными функциональными подразделениями внутри предприятия, между самим предприятием и поставщиками, потребителями и конкурентами. Примером таких инновационных организационных структур могут служить формирование вне-иерархических, междисциплинарных групп, основание стратегических альянсов, появление информационных организационных средств управления.

Способность предприятий адаптироваться к стремительным изменениям внешней среды, мобильность организационной структуры, гибкость аппарата управления, предприимчивость руководства индивидуального или корпоративного хозяйствующего субъекта - определяющие качества, формирование которых составляет основу