

Существующие подходы к правовой фиксации явления «биологическая безопасность» (далее — биобезопасность) не отличаются единообразием. Иногда содержание рассматриваемого термина синонимизируют с безопасностью генно-инженерной деятельности [9, с. 124], либо утверждают о существовании узкой и широкой трактовок [1, с. 5; 11, с. 4], либо дифференцируют понятия «биобезопасность» и «биозащищённость» [10, с. 17—18]. Причём возникновение последнего подхода обусловлено тем, что заимствование данного термина произошло из англоязычной литературы.

На законодательном уровне термин «биобезопасность» нормативно не закреплён, однако упоминается в ряде нормативных правовых актов (постановление Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ от 28 октября 2010 года № 35-11 «О Рекомендациях по гармонизации и унификации законодательства государств-участников СНГ в сфере обеспечения химической и биологической безопасности», постановление Главного государственного санитарного врача Республики Беларусь от 27 июля 2000 года № 40 «О введении в действие санитарных Правил»). В этой связи, необходимо на законодательном уровне закрепить понятие биологической безопасности.

**Заключение.** Биотерроризм и биодиверсионную деятельность следует рассматривать не только как потенциальные, но и как реально существующие угрозы национальной безопасности на современном этапе. Кроме того, существуют предпосылки нормативного закрепления понятия «биологическая безопасность» в целях определения её дефинитивного статуса.

#### Список источников

1. Актуальные проблемы биологической безопасности в современных условиях. Часть 2. Понятийная, терминологическая и определительная база биологической безопасности / Г. Г. Онищенко [и др.] // Вестн. РАМН. — 2013. — № 11. — С. 4—11.
2. Энциклопедия лесного хозяйства : в 2 т. — Т. 1. — М. : ВНИИЛМ, 2006. — 424 с.
3. Список МЭБ и трансграничные инфекции животных / В. В. Макаров [и др.]. — Владимир : ВНИИЗЖ, 2012. — 162 с.
4. Черкасский, Б. Л. Справочник по особо опасным инфекциям / Б. Л. Черкасский. — М. : Медицина, 1996. — 160 с.
5. Заразные болезни, общие для животных и человека : справ. пособие / А. И. Ятусевич [и др.]. — Витебск : ВГАВМ, 2011. — 480 с.
6. Черная книга инвазивных видов животных Беларуси / А. В. Алехнович [и др.]; под общ. ред. В. П. Семенченко. — Минск : Белорусская наука, 2016. — 105 с.
7. Виноградова, Ю. К. Черная книга флоры Средней России : Чужеродные виды растений в экосистемах Средней России / Ю. К. Виноградова, С. Р. Майоров, Л. В. Хорун. — М. : ГЕОС, 2009. — 494 с.
8. Общая теория национальной безопасности / А. В. Возжеников [и др.]; под общ. ред. А. А. Прохожева. — М. : РАГС, 2005. — 338 с.
9. Макарова, Т. И. Биологическая безопасность / Т. И. Макарова // Белорусская юридическая энциклопедия : в 4 т. / Белорус. гос. ун-т, юрид. фак. ; редкол. : С. А. Балашенко [и др.]. — Минск : ГИУСТ, 2007. — Т. 1 : А—К. — С. 124—125.
10. Противодействие биотерроризму: политические, технические и правовые аспекты / под ред. А. Г. Арбатова — М. : РОССПЭН, 2008. — 108 с.
11. Концептуальные основы биологической безопасности. Часть I / Г. Г. Онищенко [и др.] // Вестн. РАМН. — 2013. — № 10. — С. 4—13.

УДК 379.85

К. С. Рогацевич

*Учреждение образования «Барановичский государственный университет», Барановичи*

#### БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ В ТУРИЗМЕ

**Введение.** Транспортное обеспечение является одним из важнейших элементов в структуре туристического продукта. В первую очередь это связано с тем, что туристический продукт предполагает наличие транспорта для доставки туристов в destination и обратно. Транспортное обеспечение туристических услуг является важнейшим элементом туристической инфраструктуры Республики Беларусь и входит в основной комплекс услуг, включаемых в состав туристического продукта.

Производство туристического продукта и его потребление тесно связаны с необходимостью использования различных видов транспорта. Количество транспортных средств в стране постоянно увеличивается, возрастает скорость их движения, все больше внимания уделяется вопросам повышения безопасности.

**Основная часть.** По статистике, в среднем за год в Беларуси происходит около 10 тыс. несчастных случаев с пассажирами автобусов, 200—300 — с пассажирами поездов. В авиакатастрофах по всему миру с участием белорусов погибает до 600 человек в год [1]. Авиацию можно рассматривать как самый безопасный вид транспорта. В среднем за год во всем мире в авиакатастрофах гибнет около 3 000 человек, а в автомобильных катастрофах — более 30 000 человек. Это говорит о том, что автомобиль — самый опасный транспорт для пассажира, туриста [2, с. 206].

Обеспечение безопасности на всех видах транспорта при его использовании осуществляет непосредственно человек. Безопасность туристов обеспечивают специалисты, которые участвуют в подготовке

транспортных средств. Существуют также специальные службы, отвечающие за безопасность наземных, воздушных и водных транспортных средств [3, с. 211].

Каждый турист (пассажир) со своей стороны тоже может повысить уровень личной безопасности. Турист потенциально должен быть готов к аварийной ситуации и, при необходимости, максимально использовать свои возможности для сохранения жизни и здоровья.

В системе транспортного обеспечения в туризме различают следующие направления: туристические перевозки, трансфер, транспортное обслуживание программных мероприятий по туру [2, с. 132].

Выбор предприятием транспортных средств для обеспечения туристического путешествия зависит от следующих факторов: целевой направленности тура, длительности транспортировки, количества путешествующих, вместимости транспортного средства, программы тура, безопасности передвижения, мобильности транспортного средства и уровня комфорта.

Доминирующим направлением в формировании комплексной системы безопасности в туристической индустрии Беларуси, безусловно, является обеспечение транспортной безопасности. Этап транспортного процесса есть в реализации любого туристического продукта [4, с. 165].

Транспортная сеть является одной из важнейших составляющих туристической инфраструктуры. Однако в отечественном туристическом обслуживании транспорт является одним из наиболее слабых звеньев.

Транспортная среда любого города является основным источником и областью реализации большинства видов современных угроз, реализация которых прямо или косвенно связана с использованием транспортной инфраструктуры. Эти угрозы носят комплексный, взаимосвязанный характер и в большинстве своем имеют трансграничные масштабы [4, с. 168].

Как результат, при рассмотрении проблемы транспортной безопасности необходимо исследовать все составляющие транспортного процесса: организационные, научные, технические, социальные, экологические, информационные, криминальные, медицинские, психологические. Только таким образом необходимо подходить к проблеме транспортной безопасности туризма.

Безопасность туристической перевозки — это отсутствие недопустимого риска, связанного с возможностью нанесения ущерба здоровью пассажиров и сохранностью подвижного состава. Общие требования к безопасности туристического транспорта, и прежде всего автобусов, включают в себя минимально достаточные требования и условия, способные не допустить дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП). К ним относятся конструктивные особенности, исправность всех систем, уровень подготовленности водителей к совершению перевозок [3, с. 10].

По данным многолетних статистических исследований, наиболее опасным является автомобильный транспорт. Это связано с частотой его использования во всем мире и особыми условиями эксплуатации: большой зависимостью безопасности от квалификации, опыта и дисциплины всех участников дорожного движения, технического состояния транспортных средств. При этом автомобильный транспорт наиболее доступен для всех желающих и наименее подконтролен.

По оперативным данным Управления Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь, в 2015 году в республике зарегистрировано 4 119 ДТП (таблица 1), повлекших гибель или ранение людей, что на 9,5% меньше, чем в 2014 году [1].

Как результат, для защиты от приведенных рисков могут использоваться несколько страховых продуктов по добровольному страхованию, а также обязательное страхование от несчастных случаев с пассажирами во время перевозки.

Сегодня существует две основные системы возмещения ущерба, причиненного в транспортных происшествиях: 1) система, основанная на обязательном страховании ответственности перевозчиков; 2) система обязательного страхования пассажиров.

Таблица 1 — ДТП и последствия от них в 2015 году [1]

Регион, область	Количество ДТП, повлекших гибель или ранение людей		Число погибших		Число раненых	
	случаев	темпы прироста (снижения) к 2014 г., в %	человек	темпы прироста (снижения) к 2014 г., в %	человек	темпы прироста (снижения) к 2014 г., в %
Брестская	561	-4,0	79	-29,5	600	-12,0
Витебская	464	-9,4	92	-18,6	466	-6,8
Гомельская	552	-9,5	103	-12,0	561	-9,2
Гродненская	404	-10,2	67	8,1	429	-16,0
Минск	671	-11,4	41	-6,8	732	-12,9
Минская	891	-8,0	189	-12,9	930	-6,5
Могилевская	576	-4,2	87	-5,4	671	-5,2
Всего по Республике Беларусь	4 119	-9,5	658	-13,1	4 389	-9,6



Рисунок 1 — Схема страхования транспортных рисков [4]

В 2015 году наибольшее количество ДТП, повлекших гибель или ранение людей, было совершено в Минской области, наименьшее — в Гродненской. Всего по Республике Беларусь в результате ДТП погибло 658 человек, что на 13,1% меньше, чем в 2014 году. Наибольшее количество погибших было в Минской области, наименьшее — в Минске. Число раненых в результате ДТП достигло 4 389 человек, что на 9,6% меньше, чем в 2014 году. Наибольшее количество раненых в Минской области, наименьшее — в Гродненской области. Как видно, Минская область лидирует по количеству ДТП и жертвам. Менее опасная область — Гродненская. Таким образом, безопасность автомобилистов тесно связана с вопросами организации управления дорожным движением. Например, меры по сокращению автомобилей в часы пик в том или ином туристическом центре (путем организации дополнительных маршрутов или равномерного распределения во времени) будут способствовать сокращению числа аварий.

Для безопасного передвижения туристов необходимо следующее: 1) установка дополнительных дорожных знаков; 2) дополнительная информация о незнакомой местности, городе, объекте; 3) правильно расположенные информационные центры, указатели пригородных и исторических достопримечательностей; 4) техническое оснащение транспортного средства.

Сегодня для защиты от рисков, которые могут повлечь за собой физический и имущественный ущерб туристам, существует набор страховых полисов, покрывающих следующие риски: страхование медицинских расходов; страхование багажа; страхование от несчастных случаев; страхование на случай отмены поездки или изменения ее сроков; страхование расходов, возникших в следствие отмены поездки или изменения сроков пребывания [4, с. 180].

Транспортные риски являются следствием возникновения двух опасностей: происшествие или авария с участием выбранного туристом транспортного средства, а также расходы, которые понесет путешественник из-за задержки с отправлением транспорта (как правило, авиационного) (рисунок 1) [4, с. 178].

Так, например, система страхования ответственности перевозчика получила широкое распространение в странах Западной Европы.

Если с туристом произошел несчастный случай во время путешествия тем или иным видом транспорта, то имеется возможность воспользоваться: компенсацией, предусмотренной в рамках обязательного личного страхования пассажиров и выплат в соответствии с договорами страхования ответственности перевозчиков; страховым возмещением в рамках добровольного страхования от несчастных случаев, которое может включаться в страховой пакет по страхованию туристов [4, с. 183].

**Заключение.** Транспортный и туристический комплексы находятся в тесном взаимодействии, постоянно влияют на развитие друг друга, особенно в условиях расширения географии путешествий. Безопасность транспортного обеспечения и безопасность туристов сегодня стоят на первом месте. В такой ситуации необходима четкая координация деятельности, сотрудничество субъектов транспортного комплекса и индустрии туризма. Только в этом случае возможно эффективное функционирование транспортного сектора, а также стремление к полному обеспечению безопасности в туризме.

## Список источников

1. Министерство внутренних дел Республики Беларусь: общая статистика происшествий за 2015 год [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://mvd.gov.by/main.aspx?guid=256493>. — Дата доступа: 15.01.2017.
2. *Осипова, О. Я.* Транспортное обслуживание туристов / О. Я. Осипова. — М. : Академия, 2006. — 384 с.
3. *Биржаков, М. Б.* Безопасность в туризме / М. Б. Биржаков. — Спб. : Издат. дом Герда, 2006. — 234 с.
4. *Маринин, М. М.* Туристские формальности и безопасность в туризме / М. М. Маринин. — М. : Финансы и статистика, 2004. — 231 с.

УДК 341.42

И. А. Рудоманенко

*Учреждение образования «Барановичский государственный университет», Барановичи*

### ПОТЕРЯ ФУНКЦИОНАЛЬНОСТИ И ТРУДОСПОСОБНОСТИ ВСЛЕДСТВИЕ СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

**Введение.** Предлагается новый подход при компенсации вреда вследствие причинения вреда преступлением. Целью указанной компенсации является полное восстановление прав человека и реабилитация его в обществе как полноправной личности.

Человек, в том числе пострадавший от совершенного в отношении него преступления, наделен конституционным правом на труд и правом трудиться. Установлено, что существует градация по степени утраты трудоспособности, однако указанной системы величин недостаточно для полного восстановления прав человека и гражданина, наступивших в результате совершения в отношении него противоправных действий, повлекших уменьшение трудоспособности. В целях решения указанной проблемы предлагается ввести расширенное понятие компенсации и назвать её правовосстановительной.

**Основная часть.** За первое полугодие 2016 года, согласно статистическим данным о деятельности судов общей юрисдикции Республики Беларусь, судами общей юрисдикции было осуждено 1 427 человек за преступления против жизни и здоровья [1]. Указанные данные свидетельствуют об актуальности темы исследования.

Понятие преступления связано с понятиями компенсации (моральной, материальной) и восстановления прав потерпевшего. Стоит отметить, что в уголовно-правовой науке отсутствует четкая правовая регламентация восстановления статуса лица потерпевшего в результате совершенного в отношении его противоправного деяния. Процессуальное производство на данный момент оперирует оценкой по степени потери трудоспособности или установлением инвалидности потерпевшего, в соответствии с которым(-и) реализуется правовосстановительная функция.

В целях нивелирования преступных последствий и усовершенствования процесса восстановления прав потерпевшего предлагается ввести в уголовно-процессуальную науку понятие «восстановление прав потерпевшего». Представляется, что данный термин может быть определен как восстановление вреда носителю прав (потерпевшему) своих законных прав и интересов, наступивших в результате противоправного деяния лица, признанного судом в судебном порядке или ином порядке, в соответствии с законодательством Республики Беларусь, на основании степени потери трудоспособности и(или) присвоение гражданину инвалидности. Определение указанного термина предлагается закрепить в п. 3 ст. 7 УПК Республики Беларусь.

Для усовершенствования восстановления прав потерпевшего представляется возможным предложить определение новой формы компенсации, которую следует поименовать правовосстановительной.

Правовосстановительную компенсацию предлагается закрепить в УПК Республики Беларусь, путем дополнения названия главы 48 словами «и иной компенсации вреда» и дополнения ст. 460 УПК Республики Беларусь новым п. 8, который определит термин «правовосстановительная компенсация» как компенсации, что подразумевает собой все виды и формы возмещения вреда и восстановления правового статуса потерпевшего, которые регулируются индивидуальными особенностями совершенного преступления и возможностями науки и медицины по максимально возможной компенсации полученного вреда в процессе совершенного в отношении его(потерпевшего) преступления.

Внесенное предложение отличается своевременностью и актуальностью, так как многими отечественными и зарубежными авторами отмечается, что в современной правоприменительной и правовосстановительной практике отсутствуют примеры использования последних медицинских и научных достижений, при том, что правовая наука отстает по отношению к техническому прогрессу.

Стоит отметить, что правовосстановительная компенсация может быть выражена не только в денежной форме, которую преступник, при наличии такой способности, будет компенсировать потерпевшему, но и в других формах, например, возможно финансирование операции по кибернетическому протезированию конечности или пересадке органа, который пострадал в результате совершенного преступления. Указанный пример представляется удачным, поскольку позволит расширить границы правоприменительной и правовосстановительной деятельности для прокуроров.