Федеральное государственное казённое образовательное учреждение высшего образования

«ОРЛОВСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ИМЕНИ В. В. ЛУКЬЯНОВА»

УПРАВЛЕНИЕДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПООБЕСПЕЧЕНИЮБЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГОДВИЖЕНИЯ (СОСТОЯНИЕ,ПРОБЛЕМЫ, ПУТИСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ)

(к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова)

Сборник материалов
X международной научно-практической конференции

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова
2016

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
У67

Редакционная коллегия
к.ю.н., доцент Калюжный Ю. Н. (председатель),
к.ю.н., доцент Фомичев А.Ю. (заместитель председателя), Губенков О. Е.,
Вдовиченко В. В., к.ю.н. Зейналов Ф.Н.

У67 **«Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)»,** X международная науч.-практическая конф.(2016 ; Орёл). X международная научно-практическая конференция «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования», 21 апр. 2016г. : [к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова: сборник материалов] / редкол.: Ю. Н. Калюжный [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. – 438 с.

ISBN 978-5-88872-177-3

Сборник научных статей составлен по материалам выступлений участников X международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) (к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова)»(21 апреля 2016 г.).

Материалы публикуются в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

ISBN 978-5-88872-177-3 **© ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016**

СОДЕРЖАНИЕ

Алдошин А.В. СПЕЦИФИКА СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ…… 8
Александров А.Н., Котарев С.Н. СОДЕРЖАТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ…… 14
Александров А.Н., Тетерюк А.Г.ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ОРГАНЫ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ КАК СУБЪЕКТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: СООТНОШЕНИЕ ОБЪЕМА ОБЯЗАННОСТЕЙ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ……...… 24
Алексеева Л.А. НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ……...… 30
Амеличкин А.В. ПРИНЦИПЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ И ЗАКОННЫХ ИНТЕРЕСОВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ……..... 35
Андреев П. Г. ОПТИМИЗАЦИЯ ПРИЕМОВ ТОРМОЖЕНИЯ ПРИ ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ……..... 39
Антонов С.Н., Баканов К.С. ПРЕДПИСАНИЕ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ПРАВОВАЯ ПРИРОДА, РАЗЛИЧИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ…… 45
Афонин В.В. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…….. 50
Афонина Е.Г. СУЩНОСТЬ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА КАК СОЦИАЛЬНОГО ЯВЛЕНИЯ…… 55
Ахмадуллина И.А. НЕОБХОДИМОСТЬ ВВЕДЕНИЯ ВРЕМЕННОГО РЕГЛАМЕНТА ДЛЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ…….. 58
Бадиков Д.А. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЗНАНИЙ И ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ПРИ ФИКСАЦИИ ОБСТАНОВКИ НА МЕСТЕ ДТП……... 61
Булыжкин А.В., Баканов К.С., Власов В.В. ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НАЗНАЧЕНИЯ И ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗ В РАМКАХ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ (ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИЗУЧЕНИЯ МАТЕРИАЛОВ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ИСПОЛНЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА УГИБДД УМВД РОССИИ ПО ОРЛОВСКОЙ, ВЛАДИМИРСКОЙ И ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТЯМ)…… 67
Баранов В.Е. ФОРМИРОВАНИЕ ГОТОВНОСТИ К БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ У КУРСАНТОВ ВУЗОВ МВД РОССИИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КОМПЛЕКСНЫХ ЗАНЯТИЙ ПО ФИЗИЧЕСКОЙ И ОГНЕВОЙ ПОДГОТОВКЕ……..... 75
Баранчикова М.В. ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ И ВИКТИМОЛОГИЧЕСКОЙ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ ВОДИТЕЛЯМИ МОПЕДОВ…… 80
Баркалов С.Н. РОЛЬ ВНИМАНИЯ В СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ, СРЕДСТВА И МЕТОДЫ ЕГО РАЗВИТИЯ В ПРОЦЕССЕ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ…… 85
Барышников М.В., Фомичев А.В. НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД С СУДЕБНЫМИ ПРИСТАВАМИ-ИСПОЛНИТЕЛЯМИ…… 89
Барышников М.В. ОБЯЗАННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ПОРЯДОК ИСПОЛНЕНИЯ……...…….. 93
Беляева О.В. БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ…… 97

Боева М.А. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ОСНАЩЕННОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ…… 104
Бондарев А.А. ПРОБЛЕМЫ МЕТОДОЛОГИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ПРАВОСОЗНАНИЯ СОТРУДНИКОВ ГИБДД…… 107
Герасимов И.В. ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА КАК ФАКТОР, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ КАЧЕСТВО ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ЛИЧНОСТИСОТРУДНИКОВ ГИБДД…… 111
Глазистов А.В. ФОРМИРОВАНИЕ ТАКТИЧЕСКОГО МЫШЛЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ПРОЦЕССЕ ОБУЧЕНИЯ БОЕВЫМ ПРИЕМАМ БОРЬБЫ…… 115
Губенков О. Е. ОСНОВНЫЕ МЕТОДИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГОРОДАХ…… 119
Давыдов М.В. СЛЕДСТВЕННЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ТЕМПА ДВИЖЕНИЯ ПОТЕРПЕВШЕГО (ПЕШЕХОДА, ВЕЛОСИПЕДИСТА) ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ…… 122
Давыдова Е.С. К ВОПРОСУ О ПРОКУРОРСКОМ НАДЗОРЕ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ…… 126
Дежурный Л.И.,Неудахин Г.В.,Журавлев С.В. ПЕРВАЯ ПОМОЩЬ КАК ФАКТОР СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ ПОСТРАДАВШИХ В ДТП…… 130
Демин А.Ю., Соляков Р.В. ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – ДОРОГА – ПРОСТРАНСТВО»……. 138
Еремин Р.В. ОРГАНИЗАЦИЯ И МЕТОДИКА ЗАНЯТИЙ ПО БОЕВЫМ ПРИЕМАМ БОРЬБЫ С СОТРУДНИКАМИГИБДД…….. 144
Жбанова С. А. ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, ЗАФИКСИРОВАННЫХ С ПРИМЕНЕНИЕМ РАБОТАЮЩЕГО В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ПРИБОРА «ПАРКОН»……. 149
Зайцев Р.Я. УПРАВЛЕНИЕ СОТРУДНИКОМ ГИБДД ЗАДЕРЖАННЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ…… 153
Закурдаева А.Ю. ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ УЧАСТИЯ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ОРГАНИЗАЦИИ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ…… 155
Зырянов С.М. ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ВЫЯВЛЯЕМЫХ РАБОТАЮЩИМИ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ СПЕЦИАЛЬНЫМИ ТЕХНИЧЕСКИМИ СРЕДСТВАМИ, ИМЕЮЩИМИ ФУНКЦИИ ФОТО- И КИНОСЪЕМКИ, ВИДЕОЗАПИСИ…… 162
Иванова С.И. О СООТНОШЕНИЕ ПОНЯТИЙ «ЖИЛАЯ ЗОНА» И «НАСЕЛЕННЫЙ ПУНКТ» И ПОРЯДКЕ УСТАНОВЛЕНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ РЕЖИМОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…… 179
Исмонзода С.М. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОНЯТИЙ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ…… 183
Калюжный Ю.Н. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: СОВРЕМЕННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ…… 188
Капустина Е.Г. ИНТЕГРИРОВАННОЕ ОБУЧЕНИЕ КАК ОРИЕНТИР НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…….. 193
Карагодин А.В., Переверзева Е.С., Кабалин А.С. РОЛЬ МУНИЦИПАЛИТЕТОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ……... 198

Кожухов М.В., Гороховский О.А. АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ В ЭКСПЕРТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ МВД РОССИИ…… 204
Колосов А. В. НЕКОТОРЫЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ…..... 208
Кондратьев А.А. ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ СУЧАСТИЕМ ПОНЯТЫХ В ПРОВЕДЕНИИ ОСМОТРА МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ УГОЛОВНОНАКАЗУЕМОГО ДТП...…… 212
Кочеткова Н.Д. К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…….. 215
Кузнецов М.Б. ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД……... 220
Кураков Д.В., Джафарова Н.Т. ВОЗМОЖНОСТИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ…… 224
Курауоне Мадзиваньика ОТРЯД ПОЛИЦИИ ПО БОРЬБЕ С УГОНОМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ОТДЕЛЕ УГОЛОВНОГО РОЗЫСКА ПОЛИЦИИ ЗИМБАБВЕ……...…… 229
Лазарев С.Н., Богданов Д.А.МНОГОУРОВНЕВАЯ МОДЕЛЬ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – ДОРОГА – ПРОСТРАНСТВО»…… 232
Левчук К.В., Игонин А.А. ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ПРОЦЕСС ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С УЧЁТОМ НАПРАВЛЕНИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ СОСТОЯНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА…….. 237
Летаева Е.А. ПРАВОМЕРНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ВИДЕОЗАПИСЫВАЮЩЕЙ АППАРАТУРЫ УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ С СОТРУДНИКАМИ ГИБДД…… 241
ЛимаревaЕ.С. СТАБИЛИЗАЦИЯ НА ДОРОГАХ – ЗАЩИТА ЖИЗНИ ГРАЖДАН…….. 246
Ляшенко Е.А. ПРАВОВЫЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОТДЕЛЬНЫХПОЛОЖЕНИЙ РЕАЛИЗАЦИИАДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ….. 249
Мальцева О.А. ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОБЩЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД С ГРАЖДАНАМИ-ПРАВОНАРУШИТЕЛЯМИ……. 254
Матросова Л.Д. АНАЛИЗ ВОЗМОЖНОСТЕЙ СОВРЕМЕННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ КАК СРЕДСТВА ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ……..….. 259
Миронов А. М., Тишков С. А. СОВРЕМЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ УСТАНОВЛЕНИЯ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ СЕМЕЙСТВА ВАЗ ПО СЛЕДАМ ХОДОВОЙ ЧАСТИ, ОБНАРУЖЕННЫМ НА МЕСТЕ ДТП…… 262
Миронов В.Л. АНАЛИЗ УСЛОВИЙ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВ, СУЩЕСТВЕННО ВЛИЯЮЩИХ НА ТЯЖЕСТЬ ПОСЛЕДСТВИЙ ПРИ НАЕЗДАХ НА ПЕШЕХОДОВ……. 266
Мишина Ю.В. К ВОПРОСУ О ПРЕКРАЩЕНИИ ДЕЙСТВИЯ ПРАВА НА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ НА ОСНОВАНИИ ВЫЯВЛЕННЫХ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ МЕДИЦИНСКИХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЙ ИЛИ РАНЕЕ НЕ ВЫЯВЛЯВШИХСЯ МЕДИЦИНСКИХ ОГРАНИЧЕНИЙ К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ.……... 270
Морозова Н.В. ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ СО СЛЕДАМИ-ВЕЩЕСТВАМИ НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ…….. 274

Моськин С.А.РОЛЬ СПЕЦИАЛЬНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД В ВЫПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНО-БОЕВЫХ ЗАДАЧ…… 278
Мунхтамга Т., Зейналов Ф.Н. СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ МОНГОЛИЯ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ…… 282
Нелюбин Р.В. МЕТОДЫ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПРИДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ……...…… 287
Низаметдинов А.М. К ВОПРОСУ О СОВЕРШЕНИИ РЕГИСТРАЦИОННЫХ ДЕЙСТВИЙ В ОТНОШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИМЕЮЩИХ ИЗМЕНЕННУЮ ИЛИ УНИЧТОЖЕННУЮ МАРКИРОВКУ В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕМОНТНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ ПОСЛЕ ДТП ЛИБО В РЕЗУЛЬТАТЕ КОРРОЗИЙНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ ЕСТЕСТВЕННОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ…..... 291
Новгородов Д.А. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕСУРСОВ СЕТИ ИНТЕРНЕТ В ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…… 296
Новиков А. Н., Жанказиев С.В. ОПЫТ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ПРИОКСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ……...……... 299
Ноговицина Е.Н. ДЛЯЩЕЕСЯИНЕДЛЯЩЕЕСЯ АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВОНАРУШЕНИЕ, ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ……. 303
Орешин Н.А., Чаленко А.О. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МОДЕЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – ДОРОГА – ПРОСТРАНСТВО»……. 309
Павлова Е.В. РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ СТАНОВЛЕНИЯ СИСТЕМЫ ГИБДД КАК ЭЛЕМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ……. 313
Парахин В.В. ОПЫТ РАБОТЫ ПО ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ УМВД РОССИИ ПО ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ К ОКАЗАНИЮ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ……..…… 317
Подгайный А.М. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…… 323
Подрезов И.Н. ВЫНОСЛИВОСТЬ КАК ПРОФЕССИОНАЛЬНО ЗНАЧИМОЕ КАЧЕСТВО ДЛЯ СОТРУДНИКОВ ГИБДД, СРЕДСТВА И МЕТОДЫ ЕЕ РАЗВИТИЯ……..……. 328
Потапенкова И.В. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРОВЕДЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…… 331
Раздобудина А.А. ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГИС ГМП С ИНФОРМАЦИОННЫМИ СИСТЕМАМИ ЕЁ УЧАСТНИКОВ И КАК РЕЗУЛЬТАТ ЭТОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ – НАЛИЧИЕ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО РАНЕЕ ОПЛАЧЕННЫМ АДМИНИСТРАТИВНЫМ ШТРАФАМ ЗА НАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…….. 338
Рузин Ю.В., Петров В.Е. АЛГОРИТМИЗАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ ЛИЧНОГО СОСТАВА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ НЕКОТОРЫХ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ……..…… 343
Сапронова И.Ф. ПУТИ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ОБЛАСТНОГО ЦЕНТРА МЕДИЦИНЫ КАТАСТРОФ, МЧС РОССИИ ПО ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ И УВД ПО ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ЛИКВИДАЦИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ……..... 354

Семионкина Н.Г. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ПЕШЕХОДОВ КАК ЭЛЕМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…… 358
Сидоренко А.В., Кудрявцев Е.А. ФОРМИРОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНО ЗНАЧИМЫХ КАЧЕСТВ ОБУЧАЮЩИХСЯ В ПРОЦЕССЕ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ……. 362
Сидорова М.В. О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…….. 366
Синенко С.А. РЕАЛИЗАЦИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПРАКТИКО-ОРИЕНТИРОВАННОГО ОБУЧЕНИЯ, ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ……... 370
Смоляков А.И. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: СМЕНА ПРИОРИТЕТОВ ИЛИ ОШИБКА ЗАКОНОДАТЕЛЯ?…… 376
Степанюк В.В. АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ПРАВОВАЯ КАТЕГОРИЯ……. 380
Строева О.А. К ВОПРОСУ О ПОНЯТИИ «АГРЕССИВНОЕ ВОЖДЕНИЕ» КАК МЕТОДА РЕГУЛИРОВАНИЯ ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКОВДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…… 384
Сушко А.А. ИЗМЕНЕНИЯ, ВНЕСЕННЫЕ В ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 10 ЛЕТ, КАК НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ…… 389
Фомичёв А.Ю. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОТРУДНИКОВ ГИБДД ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТАТЬИ 12.27 КоАП РФ……... 392
Хайбуллов А.Р. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ О ПРИМЕНЕНИИ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ…... 395
Хаметдинова Г.Ф. ТАКТИКА ВЫЯВЛЕНИЯ ЛИЦ, УПРАВЛЯЮЩИХ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ…….. 399
Харыбин А.Ю. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД……... 404
Харыбин И.Ю. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЕДОМСТВЕННЫХ СМИ……...…… 408
Чаплыгина В.Н. ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ К ДОПРОСУ ПОДОЗРЕВАЕМОГО В СОВЕРШЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ……... 411
Черепков С.А., Бурховецкий А.С. ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ У ОБУЧАЮЩИХСЯ ОСОЗНАННОГО СИСТЕМНОГО ПОДХОДА К ОБРАЗОВАНИЮ И САМООБРАЗОВАНИЮ В ХОДЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ…… 415
Черкасова Е.К. ДОСМОТР ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ И ТАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ)……. 419
Шавалиев И.М. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ НА ПРИМЕРЕ ФИЛИАЛА ВИПК МВД РОССИИ (Г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ)……. 423
Шадрина Л.В. ОСОБЕННОСТИ УСЕЧЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛУ ОБ АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРАВОНАРУШЕНИИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ, РАБОТАЮЩИХВ АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ…….. 428
Шкеля О.В. УПРАВЛЕНИЕ КАК ПРИЗНАК ОБЪЕКТИВНОЙ СТОРОНЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО Ч. 1 СТ. 12.8 КОАП РФ……...…….. 432

Якубина Ю.П. ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП, СВЯЗАННЫХ
С ПОТЕРЕЙ ВОДИТЕЛЕМ УПРАВЛЕНИЯ……...…… 437

АЛДОШИН А.В.

СПЕЦИФИКА СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Аннотация: проведен анализ служебной деятельность сотрудника ДПС ГИБДД в современных условиях, которыйхарактеризуется повышением сложности и интенсивности труда, высокой концентрацией внимания, быстротой и точностью двигательных действий и принятия решений, большим объемом специальных и профессиональных знаний.Такие специфичные для профессионала и мало присущие обычному человеку качества и умения, как изобретательность, быстрота реакции и двигательного действия, гибкость мышления и высокая координация движений и другие,нуждаются в постоянном развитии, сохранении и восстановлении, ибо, чем сложнее техника и условия деятельности, тем более совершенным должен управляющий ею человек.

Служба сотрудника ГИБДД в условиях сложных ситуаций требует принятия единоличного решения. Нередко возникают ситуации, требующие принятия быстрого решения при лимите времени. В условиях лимита и дефицита времени мобилизуются внутренние резервы, приводится в действие ряд механизмов, призванных обеспечить преодоление возникающих трудностей, и происходит перестройка способа деятельности. По этому параметру у сотрудника в моторной сфере должны проявлятьсянеобходимые темп, быстрота, ритм и общее количество движений, необходимые в различных, в том числе и экстремальных ситуациях (задержание преступника, противодействие вооруженным преступникам и т.д.). Менее экономная работа мышечных групп шеи и плечевого пояса приводит к повышенному утомлению, сопровождающемуся снижением прироста упругости мышц, застою крови, снижению работоспособности.

Служебная деятельность сотрудника ГИБДД предъявляет ряд высоких требований к эмоциональности и терпимости, а такжечертам личности, включающим его отношение к своему делу и труду (добросовестность, трудолюбие, аккуратность), окружающим людям (должная общительность, вежливость, отсутствие грубости), а также к самому себе (высокая требовательность, самокритичность, скромность, чувство собственного достоинства).

Ярость помогает бороться даже в тех условиях, где на успех нет шансов. Чувство тревоги удерживает от необдуманных поступков, когда опасность еще, как говорится, не смотрит в лицо. Воодушевление, трудовой энтузиазм позволяют достигнуть результатов, которые «трезво мыслящему», неэмоциональному человеку кажутся недостижимыми.

Благодаря эмоциям организм оказывается чрезвычайно выгодно приспособленным к окружающим условиям, поскольку он, даже не определяя форму, тип, механизм и др. параметры воздействия, может со спасительной быстротой отреагировать на него определенным эмоциональным состоянием, сведя его, так сказать, к общему биологическому знаменателю, т.е. определить, полезно или вредно конкретное воздействие.

Эмоциогенный стресс, возникающий в процессе служебной деятельности, может далеко выходить за рамки «эмоционального гомеостаза» (либо по интенсивности, либо по продолжительности), тогда временная мобилизация гормонального обеспечения энергетических ресурсов сменяется общим истощением организма, и это становится основой развития разных патологических состояний (начиная с неврозов).

Изучение изменений в организме сотрудника ГИБДД при различных видах воздействия профессиональной среды свидетельствует о том, что в стрессовых ситуациях нередко отмечается существенная гипертермия, доходящая до 39-40°С.

Профессиональный стресс может вызвать целый комплекс реакций, не имеющих приспособительного значения[1, с. 272; 3, с. 31-33; 5, с. 162; 6, с. 1-7]. Это стрессы, связанные с ожиданием предстоящей опасной деятельности или формированием готовности к выполнению напряженной деятельности: «стрессы ожидания»; «рабочие» стрессы»; «посттравматические» стрессовые расстройства. Различают выраженную связь между чувством ответственности за выполненную ответственную работу и таким свойством личности, как тревожность, которая характеризуется тем, что личность обладает устойчивой предрасположенностью отвечать наугрожающие ситуации эмоциональными состояниями тревоги или страха. Различаются социальная тревожность (свойства личности), определяемая жизненным опытом и психодинамическая тревожность (свойства темперамента) - как показатель врожденных особенностей человека. Среди основных стрессогенных факторов можно назвать:

- физические и психические перегрузки, часто превышающие допустимый всеми гигиеническими нормами уровень;
- нефизиологический ритм работы;
- высокий риск травм, ранений и гибели самого сотрудника и его товарищей по службе;
- соприкосновение с негативными явлениями жизни, как факты насилия, вооруженные столкновения и т.д.

Отрицательное воздействие стресс-факторов характерно как для отдельных сотрудников, так и коллективов подразделений, также семей сотрудников. Это отрицательное воздействие проявляется в достаточно широком спектре психологических последствий профессионального

стресса. Память о травматическом событии, вызвавшем стресс долговременна, глубока и болезненна. Не проработанный травматический опыт участия в конфликте приводит к снижению толерантности к стрессу. Поэтому сотрудник ДПС ГИБДД должен быть психологически подготовленным для успешной работы в различных по сложности ситуациях, обладать высоким умственным и физическим развитием, иметь знания и навыки саморегуляции своими состояниями.

Ухудшение характеристик оперативной памяти происходит под влиянием эмоциогенных воздействий, физических нагрузок, специфических экстремальных факторов. При низких значениях работоспособности наблюдается снижение показателей образной кратковременной памяти, которая в свою очередь зависит от уровня физической подготовленностисотрудников ДПС ГИБДД, которыесохраняются в дальнейшем на достаточно длительныхэтапах служебной деятельности.

Для сотрудников ДПС ГИБДД в силу специфики служебной деятельности характерно возникновение состояния монотонии и психического пресыщения в труде [2, с. 317;7, с.241; 8, с. 24]. Монотонные однообразные по содержанию виды труда вызывают сенсорную монотонию, возникающую в условиях однообразия, бедности впечатлений и моторную монотониюпри повторяющихся трудовых действиях и операциях. В результате монотонии любого вида возникают сонливость, безразличие или негативное отношение к работе, сниженное внимание, психогенную усталость и др. При этом нагрузка на одни и те же группы мышц приводит к профессиональным заболеваниям, при которых страдают нервно-мышечный аппарат, связки.

Состояние психического пресыщения развивается особенно остро в искусственно созданныхситуациях, частичноне связанных с настоящим трудом.

Интенсивность стремления к эффективной деятельности (сила мотива) определяет состояние тревоги. Фиксируясь, такое состояние способствует развитию тревожности. Чем сильней сила мотива, тем тревожней сотрудник. Среди профессионалов давно бытует мнение, которое можно выразить в следующем: «Тревожность порождаеттревожных, а сами тревожные распространяют тревожность вокруг себя». Такое положение требует решения ряда проблем, так как отрицательное воздействие стресс-факторов распространяется как на отдельных сотрудников, коллективов подразделений, так и семьи сотрудников. Это отрицательное воздействие проявляется в достаточно широком спектре психологических последствий профессионального стресса. Память о травматическом событии, вызвавшем стресс долговременна, глубока и болезненна. Не проработанный травматический опыт участия в конфликте приводит к снижению толерантности к стрессу.

В состоянии стресса могут возникнуть различные физиологические и психологические симптомы, сигнализирующие о необходимости проведения профилактических мероприятий, изменить образ жизни. К ним относятся ощущение одиночества, связанные с потерей оптимальных взаимоотношений в семье и с друзьями или появление стойкого впечатления «затерянности в толпе»; чувство неуверенности в себе или неловкости приобщении с людьми; нарушения концентрации внимания и запоминания; появляется желание не общаться с людьми; накапливается усталость и расстройства сна; часты колебания настроения; раздражительность и вспыльчивость; беспокойство и бурная активность; навязчивые действия, плохой аппетит; боязнь тишины; подчеркнутое внимание к своей внешности.

Поэтому сотрудник ДПС ГИБДД должен быть психологически подготовленным для успешной работы в различных по сложности ситуациях, постоянно работать над своим умственным и физическим развитием, иметь знания и навыки саморегуляции своими состояниями [1, с. 272; 6, с. 1-7].

Различают три подходав исследовании профессионального стресса:

- экологический, когда реакции живого организма рассматриваются как неспецифический ответ на воздействия среды в приспособлении физиологических реакций и поведении живого существа;

- трансактный, когда факторами стресса являются не только физические параметры среды, но и организационные факторы труда, возможности профессионального продвижения, потенциальные мотивы труда, особенности производственных взаимодействий, конфликтные ситуации. Мобилизация нервно-психического напряжения субъекта деятельности зависит не от объективной реальности служебной ситуации, а от ее отражения в сознании работающей личности;

- регуляторный, когда работающий человек как субъект трудовой деятельности имеет особенности регуляции и саморегуляции при выполнении эргатических функций и их результативности. Стресс выступает как результат возможных негативных последствий для результатов труда издоровья сотрудника.

Для эффективной деятельности необходим определенный оптимум эмоционального возбуждения, при котором реакции субъекта оказываются наиболее совершенными и адекватными. Увеличение (снижение) по ряду различных причин степени эмоционального напряжения относительно данного оптимума приводит к ухудшению качества деятельности, а в итоге к возникновению стрессовых ситуаций и соответственно, появлению признаков утомления, снижения работоспособности и надежности деятельности. К числу факторов, ускоряющих развитие утомления и усиливающих выраженность его проявлений, следует отнести воздействие на организм неблагоприятных условий деятельности, нервно-

психологических условий деятельности, чрезмерной умственной и физической нагрузки. Это находит свое проявление в ухудшении функций внимания, памяти, мышления, в снижении скорости переработки информации и абсолютной слуховой чувствительности, в снижении показателей координации движений, точности воспроизведения интервалов времени и дозированных усилии. При этом профессиональные качества и навыки в значительной степени подвержены влиянию утомления, возникающего как следствие интенсивной физической работы в обычных и экстремальных условиях и становящегося тем выраженной, чем более длительно и интенсивно действуют нагрузки [4, с. 512].

Служебная деятельность сотрудника ДПС ГИБДД в современных условиях характеризуется повышением сложности и интенсивности труда, высокой концентрацией внимания, быстротой и точностью двигательных действий и принятия решений, большим объемом специальных и профессиональных знаний. Это неизбежно требует напряжения умственных ифизических сил, общей выносливости и работоспособности, устойчивости психики, повышенной требовательности к физиологическим функциям организма, развития у специалиста специфичных характерологических особенностей личности.

Мышечную систему образно определяют как биологический ключ человека к внешнему миру. В целом под характером физической работы подразумевается: режим деятельности мышц - изометрический, изотонический, ауксотонический; объём задействованной мышечной массы - локальная, региональная, глобальная мышечная работа; интенсивность и продолжительность мышечной работы - аэробный, анаэробный и смешанный режимы. Поскольку одним из ведущих компонентов служебной деятельности является двигательный или физический, то профессиональная направленность физической подготовкив опережающем методе обучения очевидна, т.к. она оказывает опосредованное влияние на эффективность служебной деятельности.

Успех в службе определяют:

- физическое состояние не ниже среднего;
- высокий уровень функционирования головного мозга;
- хорошее состояние и функционирование центральной нервной системы, сердечно-сосудистой и дыхательной систем, сосудов и систем амортизации головного мозга, глазодвигательного аппарата;
- высокая общая выносливость организма;
- статическая выносливость мышц спины, устойчивость к гиподинамии и гипоксии;
- различные видыбыстроты реакций (на сигнал, двигательных действий, слежения);
- наблюдательность;

- объем, распределение, переключение, концентрация, устойчивость внимания;

- большая скорость переработки информации;

- способность противостоять эмоциональным напряжениям;

- дисциплинированность, ответственность, организованность;

- выдержка (при работе с людьми);

- помехоустойчивость, выносливость, быстродействие, коммуникативность;

- навыкивыразительной речи, быстрого запоминания, решения оперативных задач, самореализации психических состояний, мобилизации волевого усилия;

- знания, навыки, умения, привычки в области профессионально-прикладной физической культурыспециалиста своего дела.

Оптимальное сочетание уровня развития мотивационных, операционных, психофизиологических и физических качеств рассматривается как интегральное состояние специалиста, определяемое моделью функционирования человека в рамках определенной профессиональной деятельности.

Такие специфичные для профессионала и мало присущие обычному человеку качества и умения, как изобретательность, быстрота реакции и двигательного действия, гибкость мышления и высокая координация движений и другие,нуждаются в постоянном развитии, сохранении и восстановлении, ибо, чем сложнее техника и условия деятельности, тем более совершенным должен управляющий ею человек. Требование «специалист должензнать, уметь, и мочь» выражает современный взгляд на экономическую сторону профессионального здоровья и обуславливает опережающее обучение в процессе преподавания дисциплины. Опережающее обучение-этоеще и мировоззрение, образ мышления, сообразно которому дисциплина «Физическая подготовка» изучается будущими специалистамиподугломзрения необходимостисохранения собственного здоровья, повышения эффективности труда иработоспособностиинаправлено на получение конкретного, осязаемого эффекта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Александровский Ю.А. Состояние психической дезадаптации и ее компенсация. М.: Наука, 1976. 272 с.

2. Архангельский С. И. Система и общество в современных условиях. М.: Наука, 1980. 317 с.

3. БиккининаГ.М.,Исхаков Э.Р. Влияние экстремальных ситуаций на поведенческие факторы риска хронических заболеваний у сотрудников ОВД // Медико-биологические и социально-психологические проблемы безопасности в чрезвычайных ситуациях. 2010. № 1. С. 31-33.

4. Брагин М.А. Сверхвозможности бойца. М.: РИПОЛ классик, 2008. 512 с.

5. Грабовский А.И. Психическая работоспособность молодежи. М.: Просвещение, 2003. 162с.

6. Григорьева И.В., Волкова Е.Г. Влияние двигательной активности студентов на повышение умственной работоспособности // Воронежский научно-технический Вестник. 2012. №2 (2). С. 1-7.

7. Евсеев Ю.И. Профессиональная и рекреационная прикладность видов спорта, состязательность которых связана с риск-геофакторами: монография. Ростов-на-Дону: изд-во ООО «ЦВВР», 2004. 241 с.

8. Евтушенко А.В. Формирование профессиональной физической культуры курсантов вузов МВД России: автореф. дис. … канд. пед. наук. М., 1999. 24 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Алдошин Андрей Витальевич, доцент кафедры физической подготовки и спорта, кандидат педагогических наук, б/з.

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова, д. 2, 302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Специфика,служебная деятельность, Госавтоинспекция, ГИБДД, сложные ситуации.

АЛЕКСАНДРОВ А.Н., КОТАРЕВ С.Н.

СОДЕРЖАТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: научная статья посвящена рассмотрению содержания правовой категории «транспортная безопасность» исходя из положений действующих нормативных правовых актов Российской Федерации. Определяется соотношение понятий «транспортная безопасность» и «обеспечение безопасности на транспорте».

Транспорт и транспортная инфраструктура сегодня играют важнейшую роль в социально-экономическом развитии страны. Современные исследования проблем транспорта позволяют говорить о том, что транспорт сегодня является одной из крупнейших, базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры, приоритетной отраслью экономики, одной из

крупнейших системообразующих отраслей, имеющей тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы.

Как отмечается в Транспортной стратегии Российской Федерации, состояние и развитие транспорта имеют для страны исключительное значение и сопровождаются в настоящее время усилением воздействия ряда фундаментальных факторов (Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р)[13, с. 20-23].

С помощью различных видов транспорта ежедневно на десятки тысяч километров перемещается большое количество людей и товарно-материальных ценностей. С каждым годом увеличивается подвижность населения Российской Федерации - к2016 г. она возрастет на 23% и составит 8,5 тыс. км на 1 жителя. В 2012 г. экспорт российских транспортных услуг вырос на 14% и составил 17,3 млрд долл. [8, с.36-40].

В этой связи государственное регулирование транспортной деятельности является объективной необходимостью [13, с. 20-32], при этом особое вниманиедолжно быть уделено вопросам обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Понятие «транспортная безопасность» впервые получило нормативное закрепление в постановление Правительства Российской Федерации от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» [3], где транспортная безопасность была определена одним из основных вопросов, по которым Минтранс России самостоятельно осуществляет нормативное правовое регулирование, а также разрабатывает и вносит в Правительство Российской Федерации проекты федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации [12].

Сущность и содержание понятия «транспортная безопасность», его теоретическое и прикладное значение как юридической конструкции сразу привлекли к себе внимание исследователей[6, с.16; 12, с.106-107; 15, с.3-20].

Несмотря на непродолжительное время оборота в правовом поле, понятие транспортной безопасности очень скоро стало претендовать на законодательное закрепление. Свидетельством этому является тот факт, что проект Федерального закона «О транспортной безопасности», инициированный Правительством Российской Федерации, 9 ноября 2005 г. был принят Государственной Думой в первом чтении. Транспортная безопасность в нем понималась как «состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса, потребителей транспортных услуг, объектов и субъектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, в том числе от актов терроризма во всех его формах»[6,

с.13]. После доработки законопроект был рассмотрен Государственной Думой во втором чтении. Понятие транспортной безопасности в нем претерпело некоторые изменения.

В соответствии со ст.1 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»[2] под термином «транспортная безопасность» понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

К основным целям транспортной безопасности относятся:

- обеспечение устойчивого и безопасного функционирование транспортного комплекса, а также защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства;
- содействие внедрению современных технологий и стандартов;
- гармонизация российского законодательства с международными нормативными правовыми актами.

Основными задачами обеспечения транспортной безопасности, исходя из поставленных целей, являются:

- нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;
- определение угроз совершения АНВ;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- категорирование ОТИ и ТС;
- разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;
- разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;
- информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности.

В области обеспечения транспортной безопасности, нормативное правовое регулирование предусматривает:

- становление соответствующего правового режима функционирования транспорта и ОТИ;
- установление комплекса технических регламентов и стандартов в сфере функционирования транспорта и ОТИ;
- установление разрешительной системы функционирования транспорта и ОТИ;

- осуществление контрольно-надзорной деятельности за функционированием транспорта и ОТИ;

- установление мер юридической ответственности за нарушением порядка эксплуатации транспорта и ОТИ;

- защиту транспорта и ОТИ от незаконного вмешательства и актов терроризма;

- защиту транспорта и ОТИ с помощью страхования;

- создание системы федеральных органов исполнительной власти, призванных осуществлять контрольно-надзорную, разрешительную, юрисдикционную, а также нормотворческую деятельности в сфере функционирования различных видов транспорта и ОТИ и др.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» в Российской Федерации была создана комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте.

Создание комплексной системы осуществляется путем реализации взаимосвязанных мероприятий в сфере транспортного комплекса, адекватных угрозам совершения АНВ, в том числе террористической направленности, а также путем решения задач по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте в рамках единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Данная программа обеспечения безопасности населения на транспорте определяет: принципы создания комплексной системы; порядок реализации Программы; ее ресурсное обеспечение; ответственных исполнителей; результативность и эффективность использования ресурсов, выделяемых на ее реализацию.

Эта программа представляет собой комплекс мероприятий, направленных на реализацию задач, обеспечивающих формирование, развертывание, функционирование и развитие комплексной системы. Программа реализуется в рамках приоритетного направления деятельности Правительства Российской Федерации по обеспечению национальной безопасности.

Определение угроз совершения АНВ заключается в установлении причин и возможности совершения АНВ на ОТИ и ТС.

Порядок проведения работ по оценке уязвимости ОТИ и ТС устанавливается федеральным органом исполнительной власти, который осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере транспорта. Оценка уязвимости ОТИ и ТС с учетом требований, по обеспечению транспортной безопасности субъектом транспортной инфраструктуры в области

обеспечения транспортной безопасности,проводится самостоятельно или с привлечением специализированной организации.

Категорирование ОТИ и ТС осуществляется компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности.

Разработка требований, по обеспечению транспортной безопасности ОТИ по видам транспорта, необходима для выработки государственной политики и нормативно-правового регулирования в сфере внутренних дел, а их реализация утверждается компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности. Реализация требований обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС осуществляется поэтапно. Количество этапов реализации, требований и сроки их реализации определяются соответствующим планом обеспечения транспортной безопасности.

Согласно результатам проведенной оценки уязвимости ОТИ и ТС, субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают меры обеспечения транспортной безопасности ОТИ и ТС. Затем, не позднее трех месяцев со дня утверждения результатов оценки уязвимости, их направляют на утверждение в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности. Порядок разработки указанных мер устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Полномочия по организации и проведению контроля и надзора за обеспечением транспортной безопасности (контрольные и надзорные функции) возлагаются на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) и его территориальные органы [4].

Являясь собственностью Российской Федерации, единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности предназначена для осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере информационных технологий и связи.

Для своевременного реагирования и научного обоснования снижения потерь в сфере транспортной безопасности, необходимо совершенствовать материально-техническое и научно-техническое обеспечение ОТИ и ТС.

Транспортная безопасность ОТИ и ТС, обеспечивается исключительно федеральными органами исполнительной власти и определяется федеральными законами и нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

Обеспечение и соблюдение баланса жизненно важных интересов личности, общества и государства,как общего принципа обеспечения безопасности, состоит в том, чтобы безопасность государства являлась

отражением не только государственного интереса, но и являлась интересами общества и личности, т.е. их общим интересом. Однако общий интерес, в обеспечении безопасности, не может быть простой суммой личных интересов. Он должен быть сформулирован таким образом, чтобы каждый индивид в той или иной мере был заинтересован в его реализации.

Как принцип обеспечениябезопасности, взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности, вытекает из принципа соблюдение баланса жизненно важных интересов личности, общества и государства.

Непрерывность обеспечения транспортной безопасности подразумевает цикл планирования и предполагает увеличение частоты принятия и пересмотра плановых решений, придавая им скользящий характер и обеспечивая разработку комплекса мероприятий в режиме реального времени и в контексте выбранного стратегического направления. Благодаря механизму непрерывности пересмотра плановых решений, этот метод позволяет обеспечивать постоянный мониторинг текущей ситуации в транспортном комплексе, создавая условия руководству более адекватно и своевременно оценивать и формировать её модели в целом в любой необходимый момент времени.

В решении транспортных проблем, связанных с обеспечением межгосударственных экономических, культурных и иных связей**,** ведущая роль принадлежит интеграции транспортной безопасности в международные системы безопасности. Это обусловлено целесообразностью создания международной транспортной инфраструктуры, имеющей согласованные технические параметры и обеспечивающей применение совместимых технологий перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в мировую транспортную систему.Именно международные отношения обеспечили дальнейшее развитие логистических подходов к системам транспортировки, и как результат, привело к созданию транспортных коридоров на наиболее значимых направлениях движения потоков грузов и пассажиров.

В вопросе обеспечения транспортной безопасности,взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления регламентированы нормативными правовыми актами.

Обеспечением безопасности на транспорте в рамках своей компетенции занимаются правоохранительные и иные, уполномоченные Правительством Российской Федерации, органы исполнительной власти, а также специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности (аккредитованные юридические лица). К числу таких органов относятся: ФСБ, МВД России, Минтранс России, органы прокуратуры Российской Федерации и т.п.[10, с. 13-16].

Вместе с тем, очевидно, что по характеру решаемых задач, объему выполняемых функций и непосредственной работы основным субъектом административно-правового контроля на транспорте является полиция[16, с. 21-25].

Необходимо отметить, что качественное выполнение полицией задач по обеспечению безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры зависит, прежде всего, от принятия на государственном уровне необходимых соответствующих правовых и организационных мер по обеспечению данного вида деятельности. «Транспортная безопасность, как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, требует ее всестороннего обеспечения, т.е. практической реализации определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере функционирования транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства»[7, с. 7-13].

При этом, отечественными учеными, исследующими вопросы обеспечения безопасности на транспорте, делается вывод о нелогичности категоричного обособления транспортной безопасности от более широкого понятия - общественной безопасности со ссылками на содержание Уголовного кодекса Российской Федерации и Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, где деяния, посягающие на транспортную безопасность, помещены в разделы, содержащие составы деяний, направленных против общественной безопасности и общественного порядка[10, с. 13-16].

В целом правовую основу обеспечения безопасности в Российской Федерации составляют Конституция Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, международные договоры Российской Федерации, федеральные конституционные законы, федеральные законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, а также законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, принятые в пределах их компетенции в области безопасности.

Конституция Российской Федерации как правовая основа обеспечения безопасности устанавливает основы, а также объектно-субъектный состав правоотношений в области обеспечения национальной безопасности Российского государства. Поскольку именно Конституция Российской Федерации выступает фундаментом государственности, целостности и суверенитета государства и общества, невозможно выделить какую-либо ее статью Основного Закона, не имеющую отношения к обеспечению национальной безопасности[1; 5].

Вместе с тем, современное состояние преступности также требует от

международного сообщества разработки и реализации комплекса мер по противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность объектов транспорта[17, с. 2-4].

Кроме того, на территории Российской Федерации действует ряд нормативных правовых документов, также разработанных и принятых в целях обеспечения защиты личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, имеющих непосредственное отношение к безопасности на объектах транспорта.

Сегодня отечественными учеными, анализирующими правовые нормы в сфере обеспечения деятельности транспорта, делается вывод о том, что «вопрос о возможности или невозможности построения комплексных отраслей права остается открытым и является предметом современных дискуссий среди правоведов. Однако на фоне происходящей дискуссии сама жизнь формирует комплексные отрасли права, не замечая теоретических разногласий, а руководствуясь практической потребностью в комплексных отраслях права»[11, с. 37-40].

Вопросы юридической ответственности за совершение правонарушений, посягающих на безопасность функционирования объектов транспорта и транспортной инфраструктуры, предусмотрены в Уголовном кодексе Российской Федерации и Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях. Различные стороны проблемы обеспечения транспортной безопасности также затрагиваются в Воздушном кодексе Российской Федерации, Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации и других кодифицированных законодательных актах.

На сегодняшний день правовой основой устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса является Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»[14, с. 47-55], основной целью разработки и принятия которого стало объединить правовые нормы, регулирующие вопросы обеспечения транспортной безопасности для различных видов транспорта, в единый институт законодательства, устранить пробелы и противоречия в действующем законодательстве, конкретизировать нормы законодательства по противодействию терроризму применительно к транспортному комплексу с учетом его специфики[9]. Таким образом, предметом нормативного регулирования Федерального закона «О транспортной безопасности» являются правовые, организационные, экономические и иные отношения в сфере транспорта, направленные на обеспечение защиты транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Вместе с тем правовые нормы работают эффективно только в том случае, когда законодательство в определенной сфере регулирования

достаточно упорядочено и систематизировано, что исключаетвозможность проявления коллизий и противоречий при правоприменении.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием: с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 г.№ 6-ФКЗ, от 30.12.2008 г.№ 7-ФКЗ, от 05.02.2014 г.№ 2-ФКЗ, от 21.07.2014 г.№ 11-ФКЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 31,ст. 4398.
2. О транспортной безопасности: Федер. закон Рос. Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собр.законодательстваРос. Федерации. 2007. № 7,ст. 837.
3. Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации: Постановление Правительства Рос. Федерации от 11.06.2004 № 274 // Собр.законодательстваРос. Федерации.2004. № 24,ст. 2429.
4. Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта: Постановление Правительства Рос. Федерацииот 30.07.2004 г. № 398 // Собр.законодательстваРос. Федерации.2004. № 32,ст. 3345.
5. Белокрылова Е.А., Бевзюк Е.А. Комментарий к Федеральному закону от 28.12.2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» (постатейный) // Подготовлен для системы КонсультантПлюс. 2012.
6. Кокорев И. Г. Система транспортной безопасности - составная часть Транспортной стратегии России // Транспортная безопасность и технологии: Национальный журнал-каталог. 2004. № 1. С. 16.
7. Корякин В.М. Концептуальные подходы к созданию системы подготовки специалистов в области обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право. 2012. № 3. С. 7-13.
8. Куракин А.В., Адмиралова И.А., Трофимов О.Е. К вопросу о защите прав граждан в сфере обеспечения транспортной безопасности в России и зарубежных государствах // Международное публичное и частное право. 2014. № 3. С. 36-40.
9. Науменков Н.К. Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) // Подготовлен для системы КонсультантПлюс. 2012.
10. Притула В.Н., Зайцев А.Н., Геворкян С.К.Транспортная безопасность// Транспортное право. 2013. №2. С. 13-16.
11. Путятин В.Д., Чинчиков А.А., Чинчикова Г.Б., Агекян Л.М. Взгляд на транспортное право как комплексную отрасль права и вопросы совершенствования методики его преподавания: философско-правовой аспект// Российская юстиция. 2014. № 6. С.37-40.

12.Салеев В. Н. Транспортная безопасность - категория экономическая// Транспортная безопасность и технологии: Национальный журнал-каталог. 2004. № 1. С. 106 - 107.

13.Соловьева Т.Л. Некоторые аспекты государственного регулирования деятельности на транспорте //Транспортное право. 2013. №1. С. 20-23.

14.Степаненко Ю.В. Терминологическая проблема транспортной безопасности // Современный юрист. 2014. № 2 (Апрель-Июнь). С. 47-55.

15.Сулакшин С. С., Вилисов М. В., Жукова А. В. Нормативные правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации // Проблемы нормативно-правового регулирования транспортной безопасности. М.: Научный эксперт, 2004. С. 3-20.

16.Харитонов А.Н., Моховиков О.В. Полиция как субъект административно-правового контроля на транспорте // Транспортное право. 2013. № 4. С. 21-25.

17.Целуйко А.В. К вопросу о подготовке квалифицированных сотрудников транспортной полиции к действиям в условиях проведения массовых спортивных мероприятий // Транспортное право. 2013. № 2.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Александров Алексей Николаевич, начальник кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени И.Д. Путилина», г. Белгород, ул. Горького 71, 308024.

Котарев Сергей Николаевич, старший преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени И.Д. Путилина», г. Белгород, ул. Горького 71, 308024.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспорт, безопасность, транспортная инфраструктура, транспортная безопасность, акт незаконного вмешательства, Минтранс России, МВД России, полиция.

АЛЕКСАНДРОВ А.Н., ТЕТЕРЮК А.Г.

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ОРГАНЫ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ КАК СУБЪЕКТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: СООТНОШЕНИЕ ОБЪЕМА ОБЯЗАННОСТЕЙ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Аннотация: научная статья посвящена рассмотрениюдействующему законодательству в сфере обеспечения транспортной безопасности и законодательному определению конкретного субъекта, с учетом наличия у него реальной возможности обеспечения транспортной безопасности.

Действующее законодательство в сфере обеспечения транспортной безопасности не относит органы внутренних дел к числу основных субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность. В ч. 1 статьи 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» законодатель возложил обязанность по обеспечению транспортной безопасности на субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков, при этом федеральные органы исполнительной власти, в том числе федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, по смыслу законодательной конструкции ч. 2 статьи 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» представлены как факультативный (дополнительный) субъект обеспечения транспортной безопасности, на который такая обязанность может быть возложена только в соответствии с компетенцией, установленной федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами. Анализ действующего законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности позволяет сделать вывод о том, что законодательно обязанность по обеспечению транспортной безопасности возложена на органы внутренних дел только нормами Воздушного кодекса Российской Федерации, статья 85 которого устанавливает, что авиационная безопасность обеспечивается посредством предполетного досмотра, проводимого службами авиационной безопасности совместно с сотрудниками полиции, а также послеполетного досмотра, в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом «О полиции». Анализируя законодательную конструкцию ч. 3 статьи 4 Федерального закона «О транспортной безопасности», согласно которой обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах воздушного транспорта включает в себя обеспечение авиационной безопасности,можно сделать вывод, что законодатель понятие «авиационная безопасность» соотносит с понятием «транспортная безопасность» как часть и целое, такая же позиция

поддерживается авторами в научных исследованиях[1]. Если следовать указанной логике, то можно сделать категоричный вывод о том, что обеспечивая авиационную безопасность, территориальные органы МВД России на транспорте обеспечивают транспортную безопасность.

Следует отметить, что с момента принятия Федерального закона «О транспортной безопасности» не все субъекты транспортной инфраструктуры согласились с позицией законодателя. Так представители ЗАО «Международный аэропорт Домодедово» и ЗАО «Домодедово пэссенджер терминал» попытались в судебном порядке признать частично недействующими Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 февраля 2011 г. № 40. В подтверждение своих доводов в заявлении представителями субъектов транспортной инфраструктуры было указано, что Требования незаконно возлагают на них обязанности по обеспечению транспортной безопасности, свойственные исключительно государству, чем создают препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности, нарушают права и законные интересы субъектов транспортной инфраструктуры. По мнению заявителей, оспариваемые положения Требований противоречат Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (статьи 1, 4), Федеральному закону от 7 февраля 2011 г. №3-ФЗ «О полиции» (статья 12), Федеральному закону от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О Федеральной службе безопасности» (статья 12), Федеральному закону от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности», поскольку возлагают функции правоохранительных органов на субъекты транспортной инфраструктуры. Решением Верховного Суда Российской Федерации 5 декабря 2011 года в удовлетворении заявления было отказано, при этом в решении было указано, что Министерство внутренних дел Российской Федерации, Федеральная служба безопасности Российской Федерации принимают участие в комплексном обеспечении транспортной безопасности в части своей компетенции и полномочий, предоставленных им, в том числе, Федеральными законами от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О Федеральной службе безопасности», но обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры возложено на субъекты транспортной безопасности. Нормы, возлагающие на субъекты транспортной инфраструктуры обязанности по выявлению нарушителей, пресечению попыток совершения незаконных актов в отношении принадлежащих им объектов имущественного комплекса, сами по себе не исключают и не отменяют обязанности по обеспечению безопасности, возложенные федеральными

законами на соответствующие федеральные органы исполнительной власти[2].

Не согласиться с логикой законодателя, поддержанной и судебной властью, в данном случае нельзя. Действительно, Министерство внутренних дел Российской Федерации, в том числе и территориальные подразделения МВД России на транспорте, нельзя рассматривать в качестве основных субъектов обеспечения транспортной безопасности и, в первую очередь, по своей правовой природе и социальному предназначению. В широком смысле обеспечение транспортной безопасности - это специализированная комплексная деятельность, включающая в себя не только защищенность от внешних угроз, в числе которых законодатель называет акты незаконного вмешательства, но и внутренних, которые, в большей части, включают в себя необходимость соблюдения различных технических требований (правил, инструкций, регламентов). Соответственно,обращены эти нормы непосредственно к собственникам, владельцам и работникам (служащим, персоналу) транспортных средств, объектов транспорта и транспортной инфраструктуры. Таким образом, исполнять требования этих норм способны только специалисты, обладающие специальными знаниями и навыками. Естественно, что органы внутренних дел не способны освоить и проконтролировать все области деятельности, прямо или косвенно связанные с обеспечением транспортной безопасности. Этаобязанность возложена на субъекты, и только на воздушном транспорте, возможно самом уязвимом виде транспорта, а может быть исходя из иных неизвестных нам соображений, законодатель причислил органы внутренних дел к числу субъектов обеспечения авиационной безопасности. Хотя и это положение законодателя спорно, так как анализ статьи 85 Воздушного кодекса РФ и Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 25 июля 2007 г. № 104 «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров» показывает, что, обеспечивая авиационную безопасность посредством участия в проведении предполетных и послеполетных досмотров, сотрудники органов внутренних дел дополняют систему авиационной безопасности, являясь не всегда обязательным элементом ее обеспечения. Если, к примеру, учесть то обстоятельство, что в случае отсутствия сотрудников органов внутренних дел авиационную безопасность должны обеспечивать члены экипажа воздушного судна, то, в конечном итоге, эта обязанность остается за субъектом, осуществляющем перевозку.

Примерно такой же позиции придерживаются и другие исследователи проблем обеспечения транспортной безопасности. Так С.Н. Дмитриев отмечает, что после изучения отечественной правовой базы данного направления можно прийти к выводу, что Федеральные законы «О транспортной безопасности» и десятки сопровождающих его подзаконных

актов не имеют никакого отношения собственно к транспортной безопасности как таковой, поскольку данное понятие, прежде всего, отражает состояние безаварийной (в широком смысле) эксплуатации транспортных средств в процессе осуществления перевозок, погрузки и разгрузки грузов, а также перевозки пассажиров[3]. При этом С.Н. Дмитриев приходит к выводу, что проблемы обеспечения транспортной безопасности следует решать в рамках Федеральных законов «О безопасности», «О противодействии терроризму», «О федеральной службе безопасности», «О полиции», поскольку противодействие терроризму должно быть исключительной сферой деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления, а субъекты транспортной инфраструктуры должны оказывать возможное и всесторонне обоснованное содействие правоохранительным органам в профилактике терроризма. Позиция С.Н. Дмитриева представляется как противоположная позиции законодателя, следует признать, что приводимые С.Н. Дмитриевым доводы и аргументации своей позиции статистически обоснованы[4].

Сама дефиниция «транспортная безопасность» рассматривается некоторыми учеными как самостоятельный правовой институт, который, в свою очередь, как более широкое понятие включает в себя «авиационную безопасность», «безопасность дорожного движения», «безопасность судоходства», «безопасность полетов» и другие виды транспортной безопасности, связанные с транспортной деятельностью, а также является элементом (сегментом, частью) понятия безопасности. Все перечисленные выше понятия носят правовой характер, их круг постоянно расширяется, и границы этого круга мы пока не можем определить. Это представляет серьезную научную проблему, поскольку возникает риск оказаться в определенном теоретическом тупике. Виды безопасности необходимо систематизировать, используя обобщающий критерий[5].

Таким образом, решая вопрос об отнесении органов внутренних дел к числу субъектов обеспечения транспортной безопасности, мы и попадаем в тот теоретический тупик, о котором предупреждают в своих исследованиях и А.Ю. Пиджаков, и С.Н. Дмитриев.

Так, согласно требованиям статьи 1 Федерального закона «О полиции», полиция предназначена для обеспечения общественной безопасности. В контексте нашего рассуждения сразу возникает вопрос: как соотносятся понятия «общественная безопасность» и «транспортная безопасность»? Если общественную безопасность рассматривать как общее понятие по отношению к транспортной безопасности, то органы внутренних дел (полиция) - безусловный субъект обеспечения транспортной безопасности, что противоречит требованиям Федерального закона «О транспортной безопасности» и, тем самым, не соответствует действительности. Нодаже если эти понятия рассматривать как

взаимодополняющие, не удается четко разграничить, где заканчивается роль органов внутренних дел в обеспечении транспортной безопасности. Другими словами, смогут ли органы внутренних дел обеспечить общественную безопасность, не участвуя в обеспечении транспортной безопасности?

Остается открытым и спорным также вопрос о распределении ответственности за необеспечение транспортной безопасности. Следственная и судебная практика показывает, что распределение ответственности за необеспечение транспортной безопасности осуществляется по-разному. По результатам расследования совершенных 24 августа 2004 года заранее спланированных террористических актов: взрывы пассажирских самолетов Ту-154 авиакомпании «Сибирь» (погибли 46 человек) и Ту-134 авиакомпании «Волга – Авиаэкспресс» (погибли 44 человека), совершавших полеты из московского аэропорта Домодедово в Волгоград и Сочи, приговором Домодедовского районного суда оперуполномоченный Линейного отдела внутренних дел на транспорте аэропорта «Домодедово» капитан милицииМихаил Артамонов признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 2 статьи 293 Уголовного кодекса РФ «Халатность», а сотрудник авиакомпании осужден за совершение преступления, предусмотренного статьей 204 Уголовного кодекса РФ «Коммерческий подкуп»[6].

По результатам расследования террористического акта, совершенного в аэропорту «Домодедово» 24 января 2011 года, обвинение в совершении преступления, предусмотренного ч. 3 статьи 238 УК РФ «Выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц», предъявлено собственнику и представителям топ-менеджмента аэропорта «Домодедово»[7].

Вопрос заключается даже не в квалификации деяния (в Уголовном кодексе Российской Федерации есть специальный состав, предусмотренный статьей 263.1 «Нарушение требований в области транспортной безопасности»), а в субъекте ответственности. Исходя из вышеизложенного, пока законодатель не определит конкретного субъекта, с учетом наличия у него реальной возможности обеспечения транспортной безопасности, вопрос будет оставаться открытым.

ЛИТЕРАТУРА

1. Панфилова Л.Б. Понятие и сущность общественной безопасности на водном транспорте // Общество и право. 2014. № 3 (49).

2. О частичной отмене решения Верховного Суда РФ от 05.12.2011 № ГКПИ11-1718 и признании частично недействующими Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной

инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта, утв. Приказом Минтранса РФ от 08.02.2011 № 40[Электронный ресурс]: Определение Верховного Суда РФ от 09.02.2012 № КАС12-13 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Дмитриев С.Н. Проблемы обеспечения транспортной безопасности портовой инфраструктуры // Транспортное право. 2014. № 1.

4. Дмитриев С.Н. Потемкинские деревни транспортной безопасности// Транспортное право. 2015. № 2.

5. Пиджаков А.Ю., Лебедева М.Ю. Дефиниция «транспортная безопасность»//Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2013. № 196.

6. URL: https://lenta.ru/articles/2005/07/01/planes (дата обращения 14 марта 2016 г.).

7.URL: http://www.forbes.ru/kompanii/infrastruktura/313209-delo-kamenshchika-za-chto-presleduyut-vladeltsa-aeroporta-domodedovo (дата обращения 14 марта 2016 г.).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Александров Алексей Николаевич, начальник кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени И.Д. Путилина», г. Белгород, ул. Горького 71, 308024.

Тетерюк Александр Григорьевич, преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, к.ю.н., б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени И.Д. Путилина», г. Белгород, ул. Горького 71, 308024.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспортная безопасность, авиационная безопасность, общественная безопасность, субъекты транспортной инфраструктуры.

АЛЕКСЕЕВА Л.А.

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация: в статье рассматриваются некоторые особенности предупреждения нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, осуществляемые сотрудниками ГИБДД МВД.

Особую актуальность приобретает предупреждение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Традиционно в криминологии предупреждение принято делить на уровни: общегосударственный и индивидуальный.

Одним из направлений на общегосударственном уровне по предупреждению автотранспортной преступности является контрольно-надзорная деятельность. Данное направление деятельности находится в разряде основных и непосредственно влияет на обеспечение безопасности дорожного движения и имеет два основных направления.

В целях контроля над техническим состоянием транспортных средств и предупреждения ДТП по причине технических неисправностей подразделениями Госавтоинспекции осуществлены мероприятия по проверке владельцев автотранспортных средств, к числу которых можно отнести следующие:

- проверка организаций и владельцев транспортных средств при выезде автомобилей, автобусов на линию,
- плановые и внеплановые проверки автопредприятий, по итогам которых выдаются предписания на устранение недостатков,
- осуществлено контрольных проверок автопредприятий по ранее выданным предписаниям,
- составление административных материалов в отношениидолжностных и юридических лиц автопредприятий,
- направление административных материалов на должностных и юридических лиц в суды за невыполнение в установленный срок предписаний.

В случае выявления транспортных средств с техническими неисправностями со стороны сотрудников Госавтоинспекции возможно запрещение эксплуатации транспортных средств со снятием номерных знаков.

В целях усиления контроля за пассажирскими перевозками проводятся проверки среди водителей автобусов. За различные нарушения в отношении водителей автобусов составляются административные материалы.

Следующим направлением по предупреждению дорожно-транспортной преступности является дорожный надзор. В частности, при осуществлении Госавтоинспекцией контрольно-надзорных функций, на территории Орловской области организуются и осуществляются проверки содержания улично-дорожной сети и железнодорожных переездов, направленных на своевременное выявление причин и условий возникновения ДТП и принятия мер по устранению таких условий и, как минимум, негативных последствий.

По результатам проводимых проверок выдаются предписания по нарушениям в содержании улично-дорожной сети. За неисполнение в срокпредписаний в отношении должностных лиц составляются административные материалы. Должностные и юридические лица за нарушения правил содержания дорог и не выполнения предписаний привлекаются к административной ответственности.

Как справедливо отмечается в юридической литературе, важнейшее направление профилактики – высококачественная подготовка водителей, своевременное повышение их квалификации. Этот важнейший фактор особенно актуален. В условиях, когда можно без малейшего труда «купить» права, оформить любые документы, заказать любое удостоверение и печать, значительное число водителей, управляют транспортными средствами, часто не имея на это не только прав, но и элементарной подготовки к эксплуатации источника повышенной опасности [1].

Проведенное нами исследование показало невысокую эффективность такой меры как лишение водителя права управления за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. В 90% случаев, водители, будучи лишенными права управления транспортным средством, снова садились за руль, зачастую в состоянии алкогольного опьянения. В этой связи наиболее действенной мерой могла бы стать конфискация транспортногосредства на основании судебного решения.

В целях предупреждения опасного поведения участников дорожного движения усилена административная ответственность за нарушения правил дорожного движения. Однако серьезных сдвигов не наблюдается. Так, в ходе социологического опроса на возможность сознательного нарушения Правил дорожного движения указали 42% водителей и 78% пешеходов. Если 10-12 лет назад нарушителей скоростного режима выявлялось порядка 7 млн, то в настоящее время эта цифра доходит до 15-17 млн.

Значимой мерой профилактики автотранспортных преступлений является пропаганда безопасности дорожного движения.

Работа в данном направлении ориентирована на различные возрастные и социальные категории участников дорожного движения.

В рамках данного направления проводятся пресс конференции, семинары и брифинги с представителями СМИ, в ходе которых освещаются состояние аварийности, проблемы связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, даются ответы на вопросы по деятельности службы и разъяснения действующего законодательства; размещаютсяна сайтах УВД информационные материалы о еженедельной аварийности и её причинах, о деятельности Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения.Сотрудниками Управления ГИБДД УВД проводятся беседы в учреждениях и организациях.

Сотрудники Госавтоинспекции проводят мероприятия по обращению повышенного внимания к проблеме безопасности детей. С участием средств массовой информации среди участников дорожного движения проводятся мероприятия направленные на изменения отношения к обеспечению безопасности детей, участвующих в дорожном движении.

Госавтоинспекцией и учреждениями образования осуществляются мероприятия по вовлечению детей в отряды ЮИД, среди которых проводятся соревнования и различные мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. В дни школьных каникул проводятся дежурства членов отрядов ЮИД совместно с инспекторами батальона ДПС на улицах в местах ДТП, связанных с наездами на пешеходов.

В целях снижения уровня детского дорожно-транспортного травматизма и воспитания у подрастающего поколения негативного отношения к нарушениям Правил дорожного движения Госавтоинспекцией в дни школьных каникул проводятся Декады безопасности детей, профилактические мероприятия «Внимание – Дети!», конкурсы, викторины среди детей по знаниям ПДД.

Одним из важнейших направлений по предупреждению дорожно-транспортных преступлений является проведение воспитательной работы на общегосударственном уровне. От уровня гражданственности, правосознания и дисциплинированности водителей в первую очередь и зависит эффективность всего комплекса мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных преступлений [2].

Немаловажную роль в профилактике дорожно-транспортных преступлений играет суд. Его предупредительные функции как органа, осуществляющего правосудие по уголовным делам, прямо вытекают из ч. 2 ст. 43 УК РФ, где среди целей наказания, назначаемого по приговору суда, говорится о предупреждении совершения новых преступлений. Поэтому суд, осуществляя правосудие по уголовным делам данной категории, обязан тщательно исследовать причины и условия автотранспортного преступления. В частности, выясняются обстоятельства возникновения у подсудимого негативных взглядов, привычек, интересов,

мотивов его деструктивного поведения, других субъективных детерминантов общественно опасного деяния, значение которых для специально-криминологической профилактики очевидно.

Вместе с тем анализ более 70 уголовных дел о преступных нарушениях правил дорожного движения, предусмотренных ст. 264 УК РФ, показывает, что изучение личности подсудимого в основном сводится к выяснению состояния его семейного положения, здоровья, трудоспособности, отношения к труду, обучению, наличия прежней судимости и т.д. Мотивируя назначение того или иного наказания, суды лишь в общей форме указывают: «учитывая личность виновного (подсудимого)». По нашему мнению, данные о личности виновного подразумевают степень его социальной, нравственной испорченности, состояние правосознания, наличие антиобщественных взглядов, вредных привычек и т.д. Именно эти обстоятельства в интересах назначения справедливого наказания, разработки конкретных профилактических мер нужно выяснять в первую очередь.

Значимую профилактическую роль в предупреждении нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств играет неотвратимость наказания за данные преступления. Однако, проведенное исследование показывает, что уголовные дела по данным преступлениям не всегда доходят до суда, а доведшие до суда не всегда оканчиваются обвинительным приговором.

Серьезную помощь в предупреждении автотранспортной преступности способны оказать средства массовой информации, при помощи которых осуществляется разъяснение требований законодательства, доведению до сведения населения положения в сфере надзора за дорожным движением. пропаганде безопасности дорожного движения.Серьезное психологическое воздействие способна оказать и социальная реклама, способствующая формированию негативного отношения к нарушениям правил дорожного движения, и их нарушителям.

Немалый вклад в предупреждение дорожно-транспортной преступности вносит и своевременное и квалифицированное расследование преступлений и происшествий. Помимо общей профилактической направленности деятельности следственных органов имеет и конкретную направленность, связанную с реальной возможностью выявить причины и условия, способствующие дорожно-транспортным происшествиям, и вносить представления по конкретным уголовным делам [1].

Для сдерживания роста ДТП и тяжести их последствийГосавтоинспекции необходимо ужесточить надзор за соблюдением ПДД со стороны участников дорожного движения. Особое внимание необходимо уделить соблюдению Правил со стороны пешеходов и соблюдения норм безопасности водителями при проезде пешеходных

переходов, соблюдение скоростного режима. Потребуется повышение контроля за выполнением Правил при выезде водителей на встречную полосу движения. Со стороны владельцев улично-дорожных сетей требуется принятие мер по совершенствованию инфраструктуры и созданию безопасных условий для движения пешеходов. Необходимо принятие мер по разделению транспортных потоков и обустройству пешеходных переходов. Требуется принятие мер по совершенствованию освещенности улиц и дорог в населенных пунктах. Значимым фактором повышения безопасности дорожного движения может стать принятие региональной программы «Повышения безопасности дорожного движения» при условии планирования и выделения финансирования на совершенствование инфраструктуры улично-дорожной сети, повышения уровня подготовки кандидатов в водители, приобретение современных приборов контроля за соблюдением норм безопасности участниками дорожного движения.

Завершая рассмотрение данного вопроса, необходимо подчеркнуть,что выполнение обозначенных мероприятий позволит сократить число ДТП и снизить тяжесть их последствий.

ЛИТЕРАТУРА, ИСТОЧНИКИ

1. Криминология / под ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. М.: Юристъ, 2004.

2. Тамбовцев Е.А. Краткая криминологическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Российский следователь. 2007. №6.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Алексеева Лилия Александровна, старший преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, порядок, организация, защита прав, участники дорожного движения.

АМЕЛИЧКИН А.В.

ПРИНЦИПЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ И ЗАКОННЫХ ИНТЕРЕСОВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация:проведен анализ принципов обеспечения безопасности дорожного движения, защиты прав и законных интересов участников дорожного движения, закрепленных в национальных законодательных актах и влияющих на эффективность правового регулирования данной сферы общественных отношений. Даны рекомендации, по повышению эффективности правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также защиты прав и законных интересов участников дорожного движения.

Защита прав участников дорожного движения является одной из приоритетных задач, стоящих перед любым государством. Чем больше развит механизм защиты прав и законных интересов участников дорожного движения в государстве, тем ближе оно стоит к цели построения безопасного дорожного движения.

Большое значение для «правильного» функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения имеют принципы, которые являются основополагающими положениями, лежащими в основе регулирования общественных отношений в области дорожного движения.

В научной доктрине нет единого понимания перечня принципов, тем более относящихся к защите прав и законных интересов участников дорожного движения. Однако они имеют особое значение для института защиты прав и законных интересов участников дорожного движения, так как выражают исходные правовые положения, обладают универсальностью и общей значимостью.

Под принципами в административном праве понимаются «…основополагающие идеи, установления, выражающие объективные закономерности организации и формирования государственной власти в целом (а также исполнительной власти в особенности), определяющие научно обоснованные направления реализации компетенции, задач и функций государственных управленческих органов (полномочий государственных служащих), действующих в системе государственной власти, по осуществлению управленческих функций (в том числе контрольно-надзорных полномочий)» [1].

Принципы административного права закрепляются в огромном количестве нормативных правовых актов. Важнейшими из принципов являются принципы, закрепленные в Конституции РФ и других нормативных правовых актах, регулирующих институт защиты прав, свобод и законных интересов человека и гражданина.

Так, на основании Федерального закона от 10.12.1995 года №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения[2].

Принцип приоритета жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности, на наш взгляд, вытекает из положения ст. 2 Конституции РФ, которая закрепляет, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – прямая обязанность государства.

Отсюда также следует вывод о том, что, признавая высшей ценностью права и свободы граждан, которые являются носителями суверенитета и единственным источником власти в Российской Федерации, государство, тем самым, признает приоритет своей ответственности перед гражданами, в том числе, и за обеспечение безопасности дорожного движения.

Также из текста Конституции РФ вытекает и принцип соблюдения интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Принцип программно-целевого подхода к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, означает то, что обеспечение безопасности дорожного движения в РФ, осуществляется на основе федеральных, региональных и местных программ, целью которых является сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий.

И здесь, на наш взгляд, можно согласиться с мнением А.А. Батяева, который считает, что «…если проанализировать данные принципы, то можно сказать, что это скорее цели, которые пытается достичь государственное управление в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, но не принципы правового регулирования данной области общественных отношений»[3].

На наш взгляд, в основе обеспечения безопасности дорожного движения должны лежать такие принципы, которые бы имели основной своей целью защиту прав и законных участников дорожного движения, что

в свою очередь, помогло создать условия, при которых дорожное движение стало безопасным для всех участников дорожного движения.

Поэтому, на наш взгляд, для построения наиболее эффективной системы защиты прав и законных интересов участников дорожного движения, необходимо на законодательном уровне дополнить ст. 3 Федерального закона от 10.12.1995 года №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» следующими принципами:

- приоритет защиты прав и законных интересов наиболее незащищенных участников дорожного движения перед остальными;
- объединение усилий государства и общества при решении проблем в области безопасности дорожного движения;
- внедрение в практику достижений науки и техники, способствующих обеспечению безопасности дорожного движения.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что государство устанавливает право на защиту личности, формирует его, уточняет объемы, закрепляет процедуры реализации, устанавливает права и обязанности государственных и общественных органов в области защиты прав и законных интересов личности, а также определяет сроки рассмотрения обращений и принимает меры в связи с нарушением прав и свобод человека, обеспечивая его государственным принуждением.

Государство, регулируя общественные отношения, осуществляет воздействие на жизнь людей путем установления прав, обязанностей и запретов. Если какими-либо нормами закреплено субъективное право лица, но оно не обеспечено надлежащей защитой, то такие юридические нормы в большей степени носят формальный характер.

Таким образом, совокупность административно-правовых норм, регулирующих общественные отношения в области защиты прав и законных интересов участников дорожного движения, позволяет говорить об административно-правовом институте защиты прав и законных интересов участников дорожного движения. Институт защиты прав и законных интересов участников дорожного движения в административном праве имеет большое значение для создания безопасного дорожного движения. Основной целью защиты прав и законных интересов участников дорожного движения является восстановление правовой справедливости, выражающейся в том, чтобы восстановить права и законные интересы, которые были необоснованно нарушены со стороны органов администрирования и других лиц[4, с. 5].

Опыт развитых стран с высоким уровнем автомобилизации[5] показывает возможность существенного сокращения гибели участников дорожного движения в результате аварий и других происшествий на дороге. Как известно, показатель смертности на дорогах является одним из объективных показателей безопасности дорожного движения. Для повышения уровня безопасности дорожного движения в различных

странах проводились и проводятся научные исследования, ведется работа со статистическими показателями в области дорожного движения.

Весь накопленный положительный опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения необходимо использовать, так как проблема обеспечения безопасности дорожного движения давно вышла за рамки отдельных государств и стала общей проблемой цивилизации. Повышение уровня безопасности на дорогах приведет к повышению уровня защищенности прав и законных интересов участников дорожного движения. К примеру, представители водительской общественности полагают, что камеры фотовидеофиксации и предупреждающие об их установке дорожные знаки помогут снизить не только аварийность на дорогах, но и коррумпированность правоохранительных органов[6, с. 68].

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что административно-правовая защита прав и законных интересов участников дорожного движения строится на законодательно закрепленных принципах, а также принципах, непосредственно вытекающих из нормативных правовых актов. Данная деятельность осуществляется в рамках общественных отношений, регулируемых нормами административного права, а именно, в рамках общественных отношений, возникающих при осуществлении государственно-властной деятельности в области дорожного движения. Обязательным участником правоотношений выступают органы административной власти, с одной стороны, с другой - коллективные или индивидуальные субъекты административного права.

ЛИТЕРАТУРА

1.Старилов Ю.Н. Курс общего административного права. В. 3 т. Т.1: История. Наука. Предмет. Нормы. Субъекты. М.: Норма, 2002.

2.Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50,ст. 48733.

3. Батяев А.А. Комментарий к Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (постатейный) [Электронный ресурс]// Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4.Амеличкин А.В. Административно-правовые основы защиты прав и законных интересов участников дорожного движения: дис. … канд. юрид. наук. М., 2013. С.5.

5. Крепышева Н.В., Тищенко А.С. Международный опыт государственного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения: организационные и финансовые аспекты. // Безопасность дорожного движения:сборник научных трудов. Вып. 9 / отв. ред.: В.Д. Кодратьев. М.: НИЦ БДД МВДРоссии, 2008.

6.Вдовиченко В.В. Проблемы доказывания административных правонарушений в области дорожного движения с помощью приборов,

работающих в автоматическом режиме //Вестник Московского университета МВД России. 2015.№6. С-68.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Амеличкин Алексей Викторович, старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Участники дорожного движения, защита прав и законных интересов, безопасность дорожное движение, Правила дорожного движения, принципы.

АНДРЕЕВ П. Г.
ОПТИМИЗАЦИЯ ПРИЕМОВ ТОРМОЖЕНИЯ ПРИ ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация: в статье проведен анализуровня безопасности дорожного движенияв различных странах мира. Делается вывод о том, что обязательным для обучения при первоначальной подготовке водителей необходимо считать приобретение навыков комбинированного приема торможения, который используется для замедления (остановки) автомобиля как при служебном, так и при экстренном виде торможения.

Анализ уровня безопасности дорожного движенияв различных странах мира показывает, что в числе факторов,определяющих численность дорожно-транспортных происшествий (ДТП), наиболее значимым и относительно стабильным является фактор ошибок водителя, прежде всего ошибок его управленческойили операторской деятельности. Доля ДТП в их общем числе по этому фактору достигает внушительной цифры 60-70%, а в ряде стран- и 75-85%, формируя существенный, весьма консервативный и слабо используемый резерв повышения безопасности движения на дорогах. Это обстоятельство объясняет потребность в постоянной и тщательной выверке программ подготовки и переподготовки водителей, как единственного средства совершенствования техники владения ими операторскими функциями. Последние, как известно, многообразны и сложны и, в силу этого, часто толкуются в образовательной среде упрощенно и не используются в полной мере для

обоснования составляющих знаний и умений водителя по каждой отдельно взятой его функции.

В области моторного обучения общие дидактические принципы сохраняют свою силу, однако специфика предмета накладывает свой отпечаток на применение этих принципов в подготовке водителей.

Закономерности становления двигательного навыка достаточно сложны, и не всегда формальное следование классическим правилам, например, правилу «от легкого к трудному», обеспечивает наилучший результат. В ряде случаев целесообразно так выбирать последовательные задания, чтобы они строились по правилу «от главного – к второстепенному».

Формирование навыка всегда происходит с опорой на уже имеющиеся двигательные связи. Процесс разучивания нового упражнения всегда, так или иначе, перекликается с навыками, как приобретенными прежде, так и осваиваемыми параллельно.

Маневр торможения является наиболее значимым для безопасного управления автомобилем и его, пожалуй, можно отнести к самому главному приему обеспечения безопасности дорожного движения. Правила дорожного движения (п. 10.1) предписывают: «… При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства»[1].

Трудность его выполнения является одной из основных причин возникновения дорожно-транспортных происшествий такого вида как: наезды на препятствие, на пешеходов, стоящий транспорт, столкновение транспортных средств и других. Многие происшествия произошли в обстановке, когда в той или иной степени водители не сумели своевременно снизить скорость или осуществить остановку автомобиля.

При подготовке водителей каждый из обучаемых должен усвоить, что, система ВАД – это обобщенное понятие сложного, функционально связанного объекта, обеспечивающего достижение устанавливаемых водителем целей и определяемых задачами перевозок, дорожными условиями, типом АТС.

В блоке квалификационных требований к водителю в действующих программах подготовки эти функции строго не определены. А ведь только они определяют набор требуемых навыков и умений водителя. Если не сделать строгого акцента изначально на функциях или, функциональных обязанностей водителя, то в формировании требований к уровню его навыков, умений всегда будет присутствовать определенная вольность, а значит и нестрогость, которая неизбежно привнесет вольность в формирование структуры и содержания отдельных учебных курсов.

Так, например, стандартом Российской федерации по профессии: Водитель транспортного средства категории «В» (ОСТ 9 ПО 04.02.02. – 96)

предусмотрено изучение учебного элемента «Вождение транспортного средства категории «В»» на 3 уровне (продуктивное действие, т.е. создание алгоритма деятельности в нетиповой ситуации на основе изученных ранее типовых действий).

Примерной программой подготовки водителей ТС категории «В» утвержденной Министерством образования и науки Российской Федерации 26 декабря 2013 г. предусмотрено изучение «… Различные способы торможения» (плавное, прерывистое и экстренное)[2], но не конкретизированы приемы для обучения.

Экспериментальная работа по изучению техники торможения водителей различной квалификации в естественных, экстремальных и искусственно спровоцированных ситуациях позволила систематизировать виды, способы и приемы техники торможения автомобиля (рис. 1)[3].

Водитель должен хорошо владеть различными приемами торможения автомобиля. Необходимо подчеркнуть, что существует огромный арсенал различных приемов торможения, и, выбор приема торможения, как и любого другого приема управления автомобилем, в конкретной дорожно-транспортной ситуации зависит, в общем, от двух факторов:

1. От задач стоящих перед водителем;
2. От сцепных качеств дорожного покрытия.

В зависимости от стоящих перед водителем задач (основной признак классификации), можно выделить следующие виды торможения:

1. Служебное торможение.
2. Экстренное торможение.
3. Аварийное торможение.

Главным признаком классификации можно выделить требуемое и достигаемое замедление автомобиля.

Торможение необходимо для уменьшения (с различной интенсивностью) скорости или поддержания ее в некоторых пределах постоянной (например, при движении на спуске), остановки автомобиля и удержания его неподвижным относительно опорной поверхности. Таким образом, можно констатировать, что есть три подвида торможения:

- частичное (для регулирования скорости движения);
- полное (для остановки);
- стояночное (для удержания автомобиля).

Если передводителем никакие специальные задачи не стоят, значит надо думать о комфортности (по замедлению) перевозки пассажиров и грузов, т. е. применять служебный вид торможения. В практической деятельности опытных водителей служебное торможение не превышает интенсивности2 м/с^2,и оно составляет 95 % и более всех торможений.

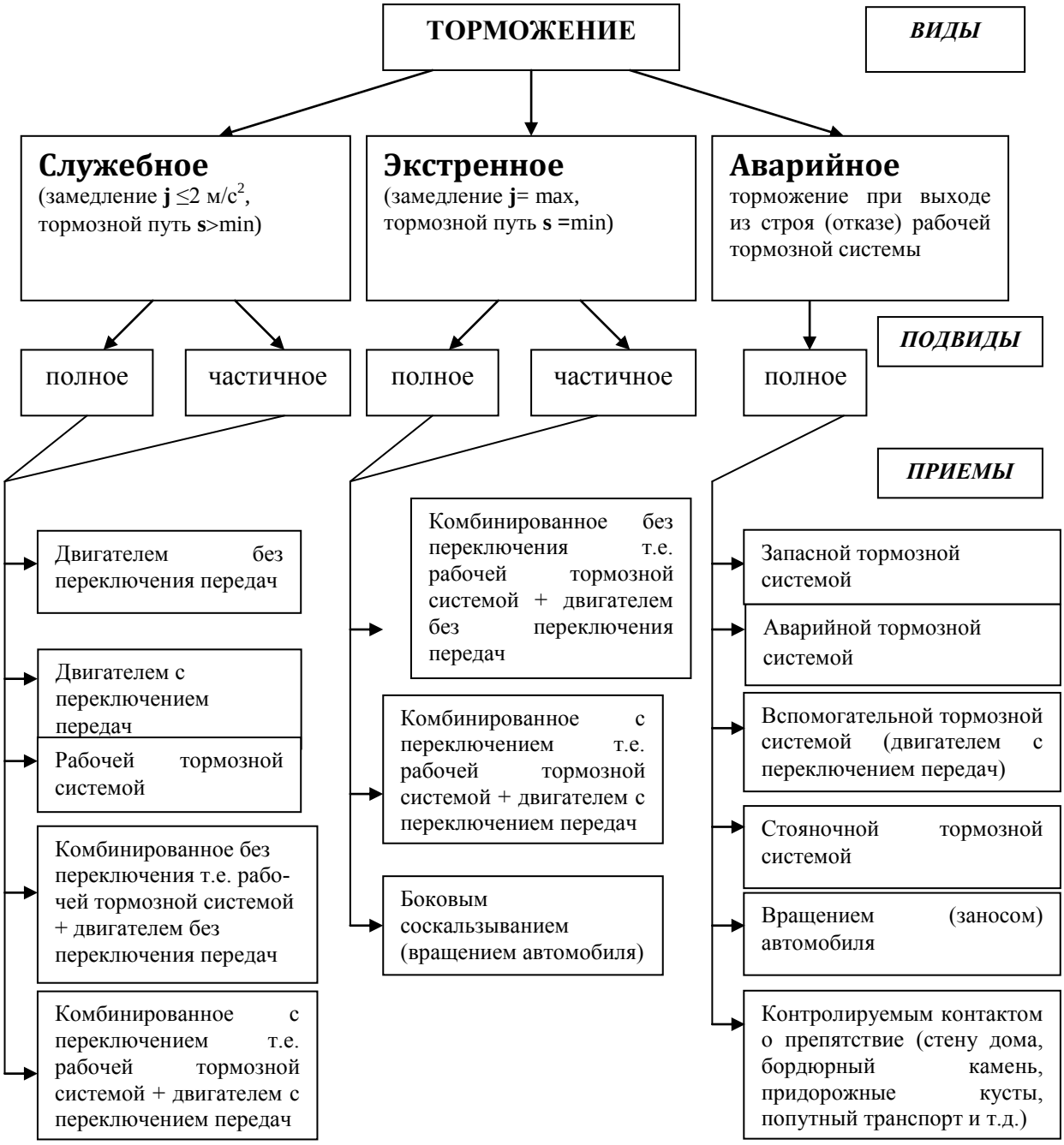


Рис. 1 Классификация видов и основных приемов техники торможения.

Служебное торможение осуществляется водителем при использовании рабочей или вспомогательной тормозных систем автомобиля, а также при умелом сочетании (комбинировании) работы этих систем.

Из огромного арсенала различных приемов торможения, для первоначальной подготовки водителей, можно рекомендовать обязательное знание и умение выполнения следующих приемов обеспечивающих служебный вид торможения, таких как:

1. Торможение двигателем без переключения передач;

2. Торможение двигателем с переключением передач;

3. Торможение рабочей тормозной системой;

4. Торможение комбинированное без переключения, т.е.рабочей тормозной системой+двигателем без переключения передач;

5. Торможение комбинированное спереключением, т.е.рабочей тормозной системой+двигателем с переключением передач.

Необходимо пояснить,что торможение только рабочей тормозной системой допустимо на покрытии с достаточно хорошим коэффициентомсцепления. Но, при торможении на заснеженной, обледенелой, грязной дороге (т.е. на покрытии с низким коэффициентом сцепления) необходимо применять только приемы комбинированноготорможения.

При экстренном виде торможения, перед водителем стоит задача – затормозить (частично или полно) автомобиль с максимально возможным, при данных сцепных качествах покрытия, замедлением (остановиться за минимальный тормозной путь). Естественно, на покрытии с высоким коэффициентом сцепления (сухой асфальтобетон) максимально возможное замедление будет выше, чем на покрытии с низким коэффициентом сцепления (грязный, мокрый асфальтобетон).

Экстренное торможение применяется только при лимите времени и расстояния, необходимых для замедления или остановки автомобиля. Выполняется, чаще всего, с использованием максимальных возможностей водителя и автомобиля. При этом торможении эксплуатационные возможности автомобиля не учитываются, т.к. в качестве решающего фактора выступает безопасность пассажиров, окружающих людей и водителя. Экстренное торможение может осуществляться с помощью рабочей тормозной системы основным, комбинированным и дополнительнымспособом, который реализуется при использовании стояночной тормозной системы, органов управления автомобилей.

Управление автомобилем в критических и экстремальных ситуациях, связанное с лимитом времени для предотвращения ДТП, требует применения комбинированного способа торможения, как наиболее эффективного. Однако этот способ торможения достаточно сложен. При его выполнении необходима высокая точность координации движений и автоматизация двигательных навыков, которые обеспечивают его осуществление в узких временных рамках. Поэтому для его реализации требуется высокая профессиональная подготовка водителя. В сложной дорожно-транспортной ситуации водитель низкой квалификации чаще всего не способен правильно применить приемы этого способа торможения.

Рассматривая специфику выполнения приемов торможения основным и комбинированным способом, следует отметить тот факт, что в большинстве случаев применение экстренного торможения связано с

эффектом полной или частичной, но кратковременной блокировки колес. Использование этого эффекта обусловлено необходимостью создания максимального (для данных дорожных условий) замедления автомобиля.

Появление блокировки колес при торможении в подавляющем большинстве случаев нарушает стабилизацию автомобиля, затрудняет, а в ряде случаев полностью исключает возможность управления им, и как следствие, еще более усложняет ситуацию. Совместное торможение рабочим тормозом и двигателем может в значительной степени снизить блокирующий эффект ведущих колес, а следовательно, повысить возможность управления автомобилем при экстренном торможении. Причем, торможение двигателем, наименее эффективное (позамедлению), в сочетании с торможением рабочим тормозом повышает с одной стороны тормозной эффект за счет использования возможностей двигателя и трансмиссии противодействовать поступательному движению, а с другой – способствует предотвращению блокировки ведущих колес. Это явление, выражающееся в ослаблении деятельности рабочей тормозной системы автомобиля, в основном определяет эффективность замедления и улучшение управляемости автомобиля при экстренном торможении (особенно на скользкой дороге), а следовательно, повышает безопасность самого маневра.

Экстренное торможение может обеспечиваться с помощью рабочей тормозной системы, совместной работы рабочей и вспомогательной систем (комбинированный прием), а также при умелом использовании стояночной тормозной системы и основных органов управления автомобилем – боковым соскальзыванием (с заносом или вращением автомобиля).

Аварийный вид торможения - это торможение автомобиля при выходе из строя - отказе рабочей тормозной системы.

При этом, торможение (частичное или полное) автомобиля можно обеспечить, используя запасную, вспомогательную и стояночную тормозные системы, а также естественные или искусственные факторы подсистемы «среда – дорога», сознательно им выбранные. Например, контролируемым контактом о стену дома, об бордюр, придорожные кусты, автомобиль движущийся в попутном направлении и т. п.

Торможение, по существу, - основной и самый трудный в плане формирования навыков прием безопасного управления автомобилем. Из приведенной выше классификации (рис. 1), обязательным для обучения при первоначальной подготовке водителей необходимо считать приобретение навыков комбинированного приема торможения, который используется для замедления (остановки) автомобиля как при служебном, так и при экстренном виде торможения.

ЛИТЕРАТУРА

1. О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 №1090: ред. от 21.01.2016.
2. Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий: Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 26 декабря 2013 г. № 1408.
3. Андреев Г.П., Новиков А.Н. Автодромная подготовка. Орел: ОрелГТУ, 2008.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Андреев Петр Геннадьевич, начальник кабинета специальных дисциплинОрловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность, дорожное движение, оптимизация, приемы торможения, подготовка водителей, управление автомобилем.

АНТОНОВ С.Н., БАКАНОВ К.С.

ПРЕДПИСАНИЕ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ПРАВОВАЯ ПРИРОДА, РАЗЛИЧИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются меры административного принуждения, а именно предписания и представления.Делается вывод о том, что проблемы связанные с вынесением предписаний об устранении выявленных нарушений законодательства в области дорожного движения и представлений об устранении причин и условий таких правонарушений требуют более тщательного законодательного урегулирования.

Нарушения обязательных требований в области безопасности дорожного движения юридическими и должностными лицами, индивидуальными предпринимателями являются одной из причин дорожно-транспортного травматизма.Только в 2015 г. в рамках осуществления федерального государственного надзора было выдано

около 370 тыс. предписаний об устранении нарушений требований законодательства в рассматриваемой сфере.

Важную роль в предупреждении и пресечении таких правонарушений играют такие меры административного принуждения как предписания и представления. В научной литературе, несмотря назначимость этих мер, недостаточно внимания уделяется рассмотрениюих правовой природы,сущности и содержание, а также существующих различий. Определенная неясность в соотношении названия и содержания заявленных выше мерявляется следствием недостатком законодательного регулирования данного вопроса. Так, в ст. 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) и п.п. д) п.6.1 Положения о ГИБДД МВД России, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 15.06.1998 г. №711 (далее – Положение о Госавтоинспекции) фактически ставится знак равенства между предписанием и представлением. В ч. 4 ст.13 Федерального закона «О полиции» от 7 февраля 2011 г. №3-ФЗ (далее ФЗ «О полиции») эти меры позиционированы как формы проявления законного требования сотрудника полиции. Одновременно, за неповиновениезаконному требованию должностного лица органа, осуществляющего государственный надзор (контроль) установлена ответственность в отдельной статье КоАП РФ (ч.1 ст. 19.4). Такие нюансы в законодательстве явно не способствуют правильному применению соответствующих норм на практике.

Основное применение рассматриваемые меры административного принуждения нашли в процессе осуществления Госавтоинспекциейфедерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения [1] (далее – федеральный надзор).

Известно, что любая мера административного принуждения предполагает соответствующий правовой механизм ее реализациив виде обязательных элементов, отражающих специфику и позволяющих идентифицировать эту меру среди себеподобных.Исследуемые нами научные дефиниции не являются исключением. Рассмотрим эти элементы к предмету нашего исследования.

Условия и основания для применения указанных мер различны. Если предписание выдается в процессе осуществления федерального надзора в «случае выявления при проведении проверки нарушений юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем обязательных требований» [2], то представлениевыносится при рассмотрении дела об административном правонарушении в случае «установления причин административного правонарушения и условий, способствовавших его совершению» [3, Ч.1. Ст. 29.13.]. При этом следует особо подчеркнуть, что предписание выдается только по результатам проверки, на это

обстоятельство обратил особое внимание Верховный Суд Российской Федерации в одном из своих решений по конкретному делу [4].

Предписание, выданное по результатам проверки в рамках федерального надзора, включает в себя требование об устранении выявленных нарушений с указанием сроков их устранения и (или) о проведении мероприятий по предотвращению причинения вреда жизни, здоровью людей, а также других мероприятий, предусмотренных федеральными законами. Представление, в свою очередь, содержит требование о необходимости принятиямер по устранению причин административного правонарушения и условий, способствовавших его совершению [3, Ч.1. Ст. 29.13.].

Таким образом, основанием для вынесения представления является выявление фактов нарушений требований безопасностив области дорожного движения, а основанием для составления представления служат причины и условия, способствующие совершению таких нарушений.

Сроки выполнения требований, изложенных в предписаниях и представлениях, определены законодателем. Установлено, что срок реагирования на предписание устанавливается в самом предписании, однако он не должен быть более одного месяца с момента вручения предписания. Месячный срок (в течение месяца) установлен для рассмотрения представления об устранении причин и условий, способствовавших совершению административного правонарушения [3, Ч.2. Ст. 29.13]. Таким образом, более жесткая регламентация сроков установлена для предписаний, что вполне объяснимо, поскольку речь идет об устранении нарушений законодательства.

Форма предписаний и представлений, выдаваемых, в процессе осуществления федерального надзоразаконодательно не определены. Применительно к предписанию на уровне ведомственных нормативных правовых актов МВД России она приведена только в качестве рекомендуемого образца [5]. В рекомендуемом образце предписания предусмотрены: субъект, объект, нарушенные обязательные требования; мероприятия по устранению правонарушений; срок рассмотрения, должностное лицо, выдавшее документ и отметка о вручении предписания объекту надзора. Важно отметить, что предлагаемый к использованию образец предписания фактически предусматривает возможность их выдачи по результатам и проведения проверок и надзора за дорожным движением. Это противоречит изложенному выше подходу к решению вопроса Верховного Суда Российской Федерации.

Таким образом, указанные атрибуты предписания в совокупности призваны обеспечить возможность однозначной квалификации административного правонарушения, ответственность за совершение которого установлена в ст. 19.5 КоАП РФ (невыполнение в установленный срок законного предписания об устранении нарушений законодательства.

В этой связи представляется, что утверждение рекомендуемого образца предписания приказом представляется не вполне корректным как по отношению к требованиям к статусу приказов, так и к требованиям к доказательственной базе. Более подходящимпредставляется подход к решению этого вопроса Минэкономразвития России, которое своим приказом утвердило форму предписания об устранении выявленного нарушения требований земельного законодательства Российской Федерации [6]. А в качестве оптимального варианта, по нашему мнению, целесообразно рассматривать законодательное закрепления формы предписания об устранении правонарушений, во избежание «местечкового» решения озвученной проблемы.

Что касается формы представления об устранении причин и условий правонарушений, то она ни на законодательном, ни на ведомственном уровнях не установлена. Исходя из анализа диспозиции ст. 19.6 КоАП РФ, где говорится о «непринятии по постановлению (представлению) органа (должностного лица), рассмотревшего дело об административном правонарушении, мер….»следует предположить, что соответствующее требование может содержаться как в отдельном документе (представлении), так и быть частью постановления по белу об административном правонарушении в области дорожного движения. Однако анализ последнего показал отсутствие соответствующих положений в образце документа [7]. Представляется что, такое положение не способствует повышению эффективности борьбы с правонарушениями и прежде всего, за счет устранения причин и условий их совершения.

Субъекты выдачи предписаний и представлений не совпадают. Право на выдачу предписаний сотрудниками полиции закреплено п. 21 ч. 1 ст. 13 ФЗ«О полиции».Непосредственно этоправомочиезакрепленозаглавными государственными инспекторами безопасности дорожного движения [8], которые кроме того являются и субъектами федерального надзора[9]. Для более оперативного решения задач, связанных с выдачей предписаний таким правом целесообразно наделить и заместителей главных государственных инспекторов безопасности дорожного движения. В качестве субъектов выдачи представлений предусмотрены судья, орган, должностное лицо, рассматривающие дело об административном правонарушении в области дорожного движения (ст. 19.13 КоАП РФ).

Объектами предписаний, исходя из анализа санкциист. 19.5 КоАП РФ следует рассматривать граждан, должностных и юридических лиц, которые несут ответственность за «невыполнение в срок законного предписания».Представления, в свою очередь, вносятся «в организации и должностным лицам»,обязанным рассмотреть его в течение месяца со дня получения и сообщить о принятых мерах судье, в орган, должностному лицу, внесшим представление (ст. 29.13 КоАП РФ). Ответственность в

этом случае наступает за непринятие мер по устранению причин и условий, способствующих совершению правонарушения (ст. 19.6 КоАП РФ). В целях индивидуализации наказания и реализации принципа неотвратимости наказания целесообразно в число субъектов ответственности, предусмотренной указанной статьейвключить юридических лиц.

Подводя итоги краткого рассмотрения проблем связанных с вынесением предписаний об устранении выявленных нарушений законодательства в области дорожного движения и представлений об устранении причин и условий таких правонарушений следует отметить, что повышению эффективности применения рассмотренных административно-охранительных актов [10] будет способствовать реализация озвученных предложений, а также разработка положений, связанных с возможностью их обжалования.

ЛИТЕРАТУРА

1.Антонов С.Н. Понятие федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения: лекция. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2015.

2. О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля:Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ.Ст. 17.

3. КоАП РФ.Часть 1. Ст. 29.13.

4. ОпределениеВерховногоСудаРос.Федерации от 10 марта2015 г.поделу № 309-КГ14-7461.

5. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог: Приказ МВД России от 30.03.2015 г. №380.

6. Об утверждении формы предписания об устранении выявленного нарушения требований земельного законодательства Российской Федерации:Приказ Минэкономразвития России от 26.12.2014г. №851.

7. Административный регламент исполнения государственной функции Министерства внутренних дел Российской Федерации по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения

требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: утвержден приказом МВД России от 2 марта 2009 г. №185.Приложение 8.

8. Положение о ГИБДД МВД России: утверждено Указом Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 г. №711. Подпункты д) п.6.1 иб) п. 12.

9. Положение «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения»:утвержденно постановлением Правительства Рос. Федерации от 19.08.2013 г. №711.П. 3.

10.Демченко Н.В. Индивидуальные административно-охранительные акты:автореф.дис. … канд. юрид. наук. Санкт-Петербург. 2008.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Антонов Сергей Николаевич, ведущий научный сотрудник ФКУ НИЦ БДД МВД России, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России» (ФКУ НИЦ БДД МВД России). Служебный адрес: 121170, Москва, ул. Поклонная, д. 17, тел. 8(499) 148 85 70.

Баканов Кирилл Сергеевич, помощник начальника ФКУ НИЦ БДД МВД России по правовой работе, б/с, б/з.

Федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России» (ФКУ НИЦ БДД МВД России). Служебный адрес: 121170, Москва, ул. Поклонная, д. 17, тел. 8(499) 148 85 70.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Предписание, представление, область безопасности дорожного движения, правовая природа, перспективы развития.

АФОНИН В.В.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются положительный опыт зарубежных стран в области обеспечения безопасности дорожного движения. Автор анализирует деятельность дорожной полиции различных стран, обращая внимание на пути решения проблемы высокой аварийности за рубежом и возможность его использования в России.

Проблема снижения смертности на дорогах является одной из самых актуальных во всем мире. 10 июня 2013 года на совещании с руководством

министерств обороны, юстиции, внутренних дел, иностранных дел, МЧС России и Совета Безопасности Президент России В.В.Путин назвал обеспечение общественной безопасности ключевой задачей правоохранительных органов и особо подчеркнул необходимость повышения безопасности дорожного движения: «Большие ожидания граждане связывают с улучшением работы ГИБДД. И особое внимание прошу уделить порядку на дорогах, снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий»[1]. Для того, чтобы добиться положительных результатов в решении данной проблемы, необходимо учитывать не только отечественный, но и зарубежный опыт.

Так, в последнее время в Европе и мире законодатели идут по пути ужесточения ответственности за нарушения правил дорожного движения. В некоторых странах такие методы приносят положительные результаты и смертность на дорогах значительно уменьшается. Важно отметить мнение С.А.-О. Гусейнова, который считает, что «наряду с правовой пропагандой и правовым принуждением важной является и задача изменения всей инфраструктуры дорожного движения (строительство дорог и автомобилей, современное дорожное движение, повышение технической и иной культуры в этой области). Что же касается правовых средств, то вся правовая работа должна вестись не столько по пути запретительства и повышения ответственности, сколько в области создания условий, максимально стимулирующих правомерное поведение участников дорожного движения. При этом необходимо создать такие условия, при которых безаварийная работа экономически выгодна и всячески поощряема» [2].

Например, в Молдове действует Кодекс республики Молдовы о правонарушениях, где представляет интерес особый вид административного наказания – начисление баллов за совершенное административное правонарушение. Их количество зависит от степени тяжести и общественной опасностидеяния (от 2 до 6 баллов). При этом, если физическое лицо набрало более 15 штрафных баллов, то в случае следующего деликта дело направляется в суд, который «назначает в качестве дополнительного наказания лишение права управления транспортным средством на срок от 6 месяцев до 1 года»[3]. Начисление и суммирование штрафных баллов позволяет вести статистику нарушителей правил дорожного движения и вовремя изолировать их от участия в дорожном движении и тем самым повысить уровень безопасности для других участников дорожного движения.

Надо сказать, что бальная система учета административных правонарушений используется во многих других зарубежных странах, таких как Канада, США, Китай, Австралия, Чехия. В 2004 года система начисления балов за административные нарушения введена в Латвии и Норвегии, в 2005 году на Мальте, в 2006 году в Испании и Румынии[4].

Как показывает статистика, в этих странах стабильно снижается число ДТП с пострадавшими и погибшими.

Необходимо отметить, что еще одной причиной высокой смертности и травмированности на дорогах является такой фактор, как превышение скоростногорежима. Отметим, что в Австралии и Новой Зеландии максимально допустимая скорость движения в населенных пунктах составляет 50 километров в час, при этом даже минимальное превышение данной скорости (например, на 5 километров в час) является административным правонарушением и влечет за собой привлечение к административной ответственности. Подобные правила действуют на территории ряда других зарубежных стран, например Турции и странах Европейского союза. Примечательно то, что во многих странах за превышение максимальной разрешенной скорости даже хотя бы на 10 километров в час предусмотрена санкция в виде штрафа. А в Норвегии правонарушением является даже превышение скорости на 5 километров в час, в Нидерландах – на 4 километра в час. Кроме того, в Германии, Франции, Чехии, Швеции штрафы за нарушение скоростного режима в населенном пункте гораздо выше, чем вне населенного пункта. Это в большинстве своем способствует снижению как количества ДТП в населенных пунктах и, соответственно, сведению к минимуму общественной опасности, которой подвергаются участники дорожного движения, так и фактов причинения смерти и травмированности людей в результате ДТП.

При этом необходимо отметить, что ответственность за превышение скоростного режима на 10 километров в час так же предусмотрена в кодексах ряда республик: Азербайджан,Беларусь[5], Казахстан[6], Молдова[7], Таджикистан[8].

Как видим, несмотря на практику применения административного наказания за превышение скоростного режима, в Российской Федерации, в одной из немногих стран, до сих пор превышение скоростного режима на 20 километров в час не является административным правонарушением и соответственно не влечет административного наказания. Что ставит под угрозу жизнь и здоровье участников дорожного движения. В этой связи в России необходимо на законодательном уровне поднять вопрос об установлении ответственности за превышение скорости менее чем на 20 километров в час.

На ряду с превышением скоростного режима на ситуацию с увеличением смертности в результате ДТП влияет такой фактор, как управление транспортным средством лицом, находящимся под воздействием лекарственных препаратов. Важно отметить, что в настоящее время ответственность за управление транспортным средством в подобном состоянииКодексом Российской Федерации не предусмотрена. При этом Правилами дорожного движения в Российской Федерации

управление транспортным средством под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения, либо передача управления транспортным средством лицу, находящемусяпод воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии запрещено.

Необходимо отметить, что положительным примером для Российской Федерацииможе служитьопыт Швеции, где в 1997 году парламент одобрил новую программу дорожной безопасности «Цель – ноль», в которой в качестве партнеров сотрудничают все организации и лица, тем или иным образом связанные с системой дорожного движения в Швеции, и совместно определяют задачи и устанавливают другие стандарты эффективности. Конечная задача этой программы заключается в том, чтобы обеспечить полное отсутствие летальных исходов и тяжелых травм в результате дорожных аварий. В ее основе лежит концепция охраны здоровья населения [9]. Программа «Цель – ноль» располагает долговременной стратегией, предусматривающей постепенное повышение дорожной безопасности до тех пор, пока не будет достигнута поставленная задача. Эта программа пропагандирует совместную ответственность и гибкость с тем, чтобы можно было перераспределять ответственность по мере того, как наука и опыт разъясняют оптимальную роль автомобильной промышленности, плановиков дорожного движения, инженеров по технике безопасности, лиц, контролирующих соблюдение закона, работников здравоохранения, педагогов и участников дорожного движения. Например, если невозможно значительно повысить собственно безопасность автомобилей и дорог, следует ставить больше акцента на сокращение скорости. И наоборот, если дальнейшее сокращение скорости большене приемлемо, можно поставить больший акцент на повышение безопасности транспортных средств и дорог.

Представляет особый интерес опыт Дании, Швеции, Швейцарии и Соединенного Королевства в использовании защитных ограждений, которые бы сдерживали автомобильный транспорт, тем самым предотвращая столкновения с другими машинами или пешеходами, идущими по пешеходной дорожке. При этом ограждения должны быть не из жесткого бетона или камня, а из упругого и гибкого материала.Согласно наблюдениям, благодаря такого рода ограждениям в странах, использующих их, сократились случаи серьезных случаев дорожно-транспортного травматизма.

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения, как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах, ориентировано на предотвращение наиболее опасных факторов, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий: превышение скоростного режима, управление транспортным средством лицом,

находящимся под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии. Изложенное позволяет сделать вывод о том, чтокаждая страна должна разрабатывать собственную политику обеспечения безопасности дорожного движения и следовать ей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Общественный доклад «О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России»[Электронный ресурс]:URL: www.oprf.ru/ (дата обращения 15.02.2016).

2.Гусейнов С.А.-О. Компетенция ГАИ МВД РФ: дис. ... канд. юрид. наук. М.: Академия МВД РФ, 1996.

3. Кодекс республики Молдова о правонарушениях [Электронный ресурс] // СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ. URL:http://base.spinform.ru (дата обращения 15.02.2016г.)

4. Предупреждение систематических нарушений правил дорожного движения: обзорная информация. Выпуск 19. М.: НИЦ БДД МВД России, 2007. С.5.

5. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях. Минск: Амалфея, 2012.

6. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях. Алматы: ЮРИСТ, 2013.

7.Кодекс республики Молдова о правонарушениях [Электронный ресурс] // СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ. URL:http://base.spinform.ru (дата обращения 15.02.2016г.)

8. Кодекс республики Таджикистан об административных правонарушениях [Электронный ресурс] // СоюзПравоИнформ. Законодательство стран СНГ. URL:http://base.spinform.ru (дата обращения 15.02.2016г.)

9. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма: резюме. Женева. 2004.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Афонин Вадим Вячеславович, преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Обеспечение безопасности, дорожное движение, зарубежный опыт, ответственность.

АФОНИНА Е.Г.

СУЩНОСТЬ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА КАК СОЦИАЛЬНОГО ЯВЛЕНИЯ

Аннотация: в настоящей статье рассматривается понятие «детского дорожно-транспортного травматизма» как социального явления. Автором анализируется содержание отдельных характеризующих элементов и признаки исследуемого термина.

Рассмотрение понятия детского дорожно-транспортного травматизма как социального явления путем осмысления его сущности и основных признаков на протяжении ни одного десятка лет является проблемой, находящейся в зоне повышенного внимания. Интерес к ней проявляют ученые различных областей знания, таких как: педагогика, философия, социология, медицина, юриспруденция. При этом, как показало изучение юридической литературы, несмотря на повышенный интерес к данной проблеме, как такового понятия «детский дорожно-транспортный травматизм» нормативно не закреплено.

В понятии, по сложившейся традиции, отражаются общие и наиболее существенные свойства вещей и явлений. Оно содержит самый высокий уровень обобщения признаков определяемого предмета или класса предметов[1]. Подвергая научному исследованию какой-либо предмет и определяя его понятие, необходимо учитывать, что оно (понятие) – это мысль, отражающая в обобщенной форме предметы и явления действительности и связи между ними посредством фиксации общих и специальных признаков, в качестве которых выступают свойства предметов и явлений[2].Не утратило свою актуальность и мнение Н.Н. Полянского о необходимости и важности дачи точных юридических понятий: «дать надлежащую форму, определяющую термин, – это иногда может иметь значение не меньшее, чем иное даже серьезное техническое открытие»[4].

Социально-правовая сторона проблемы детского дорожно-транспортного травматизма, по нашему мнению, заключается в следующих основных положениях:

1. Интенсивность дорожного движения несет в себе скрытую опасность для детей;

2. ДТП с участием детей оказывают негативное влияние на пострадавшего, его семью, нанося материальный ущерб и моральный вред, как личности, так и обществу;

3. Важным условием для достижения безопасности детей в условиях дорожного движения является осведомленность всех категорий участников

дорожного движения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Необходимо также отметить, что указанная проблема в основном изучалась в свете таких наук как медицина и педагогика, а так же пути ее решения разрабатывались на стыке этих двух наук.

Так, по мнению Куржанской М.А. дорожно-транспортная травма – это смертельная или не смертельная травма, причиненная в результате аварии на публичной дороге с участием, по меньшей мере, одного движущегося транспортного средства[3, с. 132-136].

В свою очередь под «травматизмом» в Толковом словаре С.И. Ожегова понимается «…наличие травм». Большой Энциклопедический словарь дает следующее определение «травматизма»: «...совокупность вновь возникших травм в определенных группах населения (исчисляется количеством травм на 100, 1000 человек за месяц, год)». В Современном толковом словаре русского языка Т.Ф. Ефремовой травматизм трактуется как «…совокупность травм, возникших у определенной группы лиц за некоторый период времени».

Таким образом, опираясь на изложенное, представляется, что детский дорожно-транспортный травматизм – это социально-правовое и экономическое явление, характеризующееся наличием травм, длительным периодомлечения и (или) реабилитации, временной или постоянной потерей трудоспособности лица, ухаживающего за пострадавшим, котороеявляется основным элементом проблемы детской дорожной безопасности в целях влияния на развитие и благосостояние страны.

В медицине придерживаются мнения о том, что «травматизм – это совокупность травм, возникших в определенной группе населения за определенный отрезок времени». Учитывая особенности детского дорожно-транспортного травматизма как социального явления и понятия «травматизма» с точки зрения медицинского толкования, детский дорожно-транспортный травматизм (как медико-социальное явление), с нашей точки зрения, это совокупность травм, полученных детьми, как в ходенахождения в транспортном средстве, нанесенными различными видами транспортных средств, а также в ходе нарушений ими правил дорожного движения за определенный отрезок времени. Таким образом, дети получают травмы как в момент нахождения их в транспортном средстве, так и вне его, то есть, являясь пешеходами.

В свою очередь, М.Л. Форштат предлагает понимать под детским дорожно-транспортным травматизмом все случаи повреждений у детей, нанесенные им наружными и внутренними частями движущегося транспорта в условиях и местах (улица, дорога, магистраль, двор и т.д.), требующих соблюдения Правил дорожного движения участниками дорожного движения (водителями, пешеходами, велосипедистами и пассажирами)[5]. В этом случае мы говорим о дорожном травматизме,

который представляет собой особый вид травматизма, характеризующегося наличием таких признаков, как само дорожно-транспортное происшествие, наличием транспортного средства, ставшего его причиной и получение травм различной степени тяжести.

Между тем, анализируя понятие детского дорожно-транспортного травматизма с позиции медицины и педагогики, мы приходим к выводу о том, что главным его признаком является наличие травм за определенный период времени. В тоже время как с юридической точки зрения основным признаком детского дорожно-транспортного травматизма является наличие ДТП, повлекшего за собой последствия, связанные с наличием травм у детей или их гибель. Исходя из указанных признаков, под детским дорожно-транспортным травматизмом мы предлагаем понимать совокупность всех дорожно-транспортных происшествий за определенный отрезок времени, в которых погибли или получили травмы дети.

Подводя итог вышесказанному, детский дорожно-транспортный травматизм как социальная категорияпредставляет собой социально значимую проблему, что обусловлено серьезными неблагоприятными последствиямидля здоровья и жизни детей, пострадавших в ДТП. Травмы, полученные в результате ДТП, часто становятся причиной госпитализации, инвалидности и смерти детей. Дорожно-транспортный травматизм влияет непосредственно на демографическую ситуацию в стране, влечет за собой экономические и финансовые потери, так каквозникают расходы на лечение и последующую реабилитацию.

ЛИТЕРАТУРА

1. Елагин А.Г. Безопасность (теория, обеспечение, управление). М., 2013. 328с.

2. Елагин А.Г., Казаков А.Я. Управление деятельностью по обеспечению безопасности: Научное издание. М.: Академия управления МВД России, 2010. 320с.

3. Куржанская М.А. Что представляет собой дорожно-транспортная травма и каковы ее последствия[Электронный ресурс]:Материалы интернет-сайтаУЗ «Городской клинический кожно-венерологический диспансер».URL:http://www.kvd.by/ (Дата обращения:17 ноября 2015 г.).

4.Полянский Н.Н. О терминологии советского закона // Проблемы социалистического права. 1938. №5. С. 132-136.

5. Форштат М.Л. Опасная тенденция. Детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня //Актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения: научно-практическая конференция: сборник статей. Санкт-Петербург, 2009.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Афонина Евгения Григорьевна, адъюнкт кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Детский дорожно-транспортный травматизм, травма, социальное явление.

АХМАДУЛЛИНА И.А.

НЕОБХОДИМОСТЬ ВВЕДЕНИЯ ВРЕМЕННОГО РЕГЛАМЕНТА ДЛЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: в настоящей статье рассматриваются вопросы о необходимости законодательного закрепления регламента времени прибытия сотрудников ГИБДД на место дорожно-транспортного происшествия.

Сохраняющаяся высокая степень аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий предъявляет повышенные требования к организации помощи пострадавшим, преимущественно - на месте дорожно-транспортного происшествия, а также на стадиях эвакуации и оказания специализированной помощи.

По данным статистики в Российской Федерации в период с января по июль 2015 года произошло дорожно-транспортных происшествий в результате нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств 83655 случаев, в которых погибло 10098 человек. В Татарстане, в этот же период, произошло ДТП из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств 2249 случаев, в которых погибло 218 человек [1, с.1].

В свое время приказом МВД РФ от 2 июля 2002 г. № 627 «О мерах по совершенствованию деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения» [2], были определены нормативы времени прибытия экипажа при наличии пострадавших: 20 минут - в городах и на федеральных автомобильных дорогах; 60 минут - в прочих населенных пунктах и надругих автомобильных дорогах. Приказ № 627

отменен, подобного документа фактически не существует, и ожидание экипажа зачастую занимает несколько часов.

Создание регламента, было предложено еще летом 2011 года Генеральной прокуратурой Российской Федерации, которая потребовала от Госавтоинспекции Российской Федерации разработать «Регламент прибытия экипажа ДПС на место оформления ДТП». Выдвинутое Генеральной прокуратурой Российской Федерации предложение было направлено главе МВД Российской Федерации Рашиду Нургалиеву, при поддержке Общественной палаты. Документ должен был содержать конкретное время, за которое сотрудники Госавтоинспекции должны прибыть до места аварии.

ГИБДД Российской Федерации ответила отказом на запрос о введении временных нормативов на прибытие на место дорожно-транспортного происшествия. Отказ был мотивирован тем, что установить ограничение по времени не представляется возможным из-за разных условий движения в регионах, а также протяженности и состояния дорог. На сегодняшний день Госавтоинспекция Российской Федерации руководствуется приказом МВД № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» [3], согласно которому, «после того, как дежурный сообщил патрулю об аварии, сотрудники должны прибыть на место незамедлительно».

Многие автовладельцы солидарны с Президентом «Московской коллегии правовой защиты автовладельцев» Виктором Травиным, в том, что отсутствие норматива развязывает ГИБДД руки. Как полагает Травин, можно было бы дать каждому региону возможность устанавливать свой собственный норматив в зависимости от качества дорог, климата, количества экипажей ДПС. «Пусть это будет час, но за опоздание будет применяться дисциплинарное взыскание», - сказал он [4].

Скорая помощь выезжает в случае необходимости экстренной помощи, например, ДТП, пожар, сильная травма, т.е., когда наверняка потребуется госпитализация. Как высказалась в одном из интервью заместителя министра здравоохранения РФ Татьяна Яковлева: «…с момента вызова «скорой» до прибытия врачебной бригады должно пройти, как правило, не более 20 минут». Яковлева заметила, что этот норматив преимущественно используется в городах. «Временной норматив включается в региональные программы оказания медицинской помощи. Это тоже, как правило, 20 минут. Для отдаленных территорий, например, где-нибудь в Якутии в такие сроки «скорая» по понятным причинам уложиться не может, - отметила заместитель министра. - Не работает

норматив и для санавиации. И мы относимся к этому с пониманием, разрешая регионам самостоятельно его корректировать»[5].

Исходя из сложившейся ситуации, возникает естественный вопрос: почему нельзя составить регламент времени прибытия сотрудников ГИБДД на место дорожно-транспортного происшествия? Ведь условия движения в регионах, протяженность и состояние российских дорог остались прежними. Почему «Скорая помощь» в аналогичных условиях способна следовать предписанному регламенту, а Госавтоинспекция - нет.

В Правилах дорожного движения есть упоминание об оказании первой помощи. Водители обучаются правилам оказания первой помощи в автошколах, автомобили оснащены аптечками. Однако данные статистики показывают, что в России при ДТП оказание первой помощи встречается значительно реже, чем можно было бы ожидать. То же можно сказать и про сотрудников ГИБДД. Не смотря на то, что законодательно за ними закреплена ответственность по оказанию первой помощи пострадавшим в ДТП, экипаж не торопится приезжать на место аварии раньше аварийно-спасательной службы. Это связано с рядом причин, во-первых, нет временного регламента прибытия экипажа на место ДТП, во-вторых, боязнь ответственности за неверно оказанную помощь пострадавшим.

Получается несогласованность ведомств в общем вопросе по оказанию помощи пострадавшим в ДТП. Для участников дорожно-транспортного происшествия с пострадавшими это важный вопрос, ведь в зависимости от того, насколько быстро приедет экипаж ДПС зависит, порой, чья-то жизнь. По данным Г. М. Петрова, сотрудниками ГИБДД первая помощь оказывается лишь в 0,2 - 0,7% случаев, а водителями автотранспорта в 7 - 8% случаев. В исследованиях В.Г. Троицкого и Н.П. Пахомовой нуждаются в оказании неотложных мероприятий не менее чем 65% пострадавших.

На наш взгляд, введение регламента прибытия экипажа ДПС на место оформления ДТП мотивировало бы сотрудников ДПС как можно быстрее приехать к месту происшествия и начать оказывать помощь нуждающимся пострадавшим и ликвидировать затрудненное движение на дорогах. Проблема должна решаться в соответствующих ведомствах с учетом особенностей климата, качества дорог и других нюансов, характерных для каждого отдельно взятого субъекта России.

ЛИТЕРАТУРА

1. Статистика ДТП в России за январь-июнь 2015года[Электронный ресурс]:URL:http://gibdd-slv.ru(дата обращения 10 сентябрь 2015г.).

2. О мерах по совершенствованию деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения:Приказ МВД РФ от 2 июля 2002 г. № 627.

3.Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения:Приказ МВД России от 02.03.2009 г. № 185.

4. МВД не будет вводить временной норматив для инспекторов ГИБДД [Электронный ресурс]:URL:http://www.internovosti.ru(дата обращения 10 сентябрь 2015г.).

5. Российская газ. Столичный выпуск.2013. № 6007 (31).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ахмадуллина Ирина Ахсановна, старший преподаватель кафедры огневой, физической и тактико-специальной подготовки филиала Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России (г. Набережные Челны), кандидат педагогических наук, б/з.

Филиал федерального государственного казенного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России», г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2,423800.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Регламент, Госавтоинспекция, пострадавшие, первая помощь, дорожно-транспортное происшествие, дорожно-патрульная служба (ДПС)

БАДИКОВ Д.А.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЗНАНИЙ И ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ПРИ ФИКСАЦИИ ОБСТАНОВКИ НА МЕСТЕ ДТП

Аннотация: в статье рассмотрены возможности использования специальных познаний и современных технических средств при фиксации доказательственной информации и обстановки на месте совершения дорожно-транспортного происшествия.

По прогнозу ООН, к 2020 году число смертей в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) в мире возрастет на 67%, а сами аварии в международной организации видят среди главных угроз человечеству [10]. Анализ состояния преступности, основных показателей аварийности и их динамики показывает, что в 2014 году зарегистрировано 28 093 преступных нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а в период с января по сентябрь 2015 года в ДТП погибли 16 638 человек, ранены 168 146 человек [6]. По

статистике ГИБДД, всего с 1985 по 2012 годы включительно на наших дорогах погиб 854 061, а ранения различной степени тяжести получили 6 093 600 человек. В 2013 году речь шла о 27 тыс. погибших и около четверти миллиона раненых, по аналогии как указано выше ситуация складывалась и в 2014 году. Это означает, что для нашей страны тема безопасности дорожного движения несомненно крайне актуальна. Все это происходит на фоне ежегодного увеличения количества транспортных средств на дорогах страны.

Анализ приведенных статистических данных и правоприменительной практики дает основание полагать, что ДТП являются одним из наиболее распространенных видов правонарушений, в результате которых погибает и получает травмы большое количество граждан. Раскрытие и расследование дорожно-транспортных преступлений является одним из важнейших направлений борьбы государства с нарушениями в сфере безопасности дорожного движения. Организация расследования по делам этой категории строится в тесном взаимодействии следователя с экспертами-криминалистами и работниками других служб. При этом использование специальных познаний при расследовании правонарушений в рассматриваемой сфере может производиться в различных формах.

Следственная практика показывает, что первоначальными следственными действиями по уголовным делам о ДТП являются осмотр места происшествия и осмотр транспортных средств.

В соответствии со ст. 168 УПК РФ следователь вправе привлечь к участию в следственном действии специалиста в соответствии с требованиями ч. 5 ст. 164 УПК РФ. При осмотре места ДТП специалист-криминалист оказывает содействие следователю в обнаружении, фиксации, изъятии, упаковке и сохранности следов и иных вещественных доказательств, отборе сравнительных и контрольных образцов, а также другую помощь, требующую специальных познаний. Содействует полному и правильному отражению в протоколе осмотра места происшествия полученной криминалистической информации, а также данных о применении криминалистических средств и методов.

Судебно-следственная практика неумолимо свидетельствует о том, что обходиться без сведущих лиц с каждым днем становится все труднее и труднее. Особенно на стадии возбуждения уголовного дела, когда перечень следственных действий весьма ограничен. Фактически он сводится к осмотру места происшествия, освидетельствованию [3].

Самостоятельного закрепления, и нормативной расшифровки содержания понятия «специальные познания» законодатель не делает. Р.С. Белкин указывает, что «специальные познания - это профессиональные знания и умения в области науки, техники, искусства или ремесла,

необходимые для решения вопросов, возникших при расследовании и рассмотрении в суде конкретных дел» [2].

Следователь обращается к лицам, обладающим специальными познаниями, для оказания помощи при расследовании преступлений.

При осмотре места ДТП осуществляются следующие действия:

- устанавливается место нахождения центра происшествия по расположению осколков стекол, отвалившейся от днища машины грязи, отвалившихся деталей и частей, следов пролившегося ГСМ;

- выявляются и фиксируются признаки, указывающие направление движения каждого из транспортных средств;

- определяется положение следов левых и правых колес по отношению к осевой линии и краю дорожного покрытия;

- выявляются и измеряются следы торможения, скольжения;

- выявляются и фиксируются следы повреждений на транспортном средстве с указанием их локализации по отношению к узлам транспортного средства и высоты от дорожного покрытия (вмятины, царапины, вдавленности и т.д.) [5].

Работа специалиста-криминалиста при осмотре места ДТП предполагает применение технических средств. Как правило, это фотосъемка (ориентирующая, обзорная, узловая, детальная), видеосъемка, применение средств поиска и изъятия следов, микрочастиц, измерения расстояний, осмотра документов и других. Вместе с тем необходимо отметить, что успех в решении задачи всестороннего, полного, объективного и быстрого исследования обстоятельств каждого ДТП во многом зависит от того, насколько правильно и своевременно и быстро произведен осмотр места происшествия.

Рассмотрим некоторые современные технические средства, которые на наш взгляд будут способствовать решению проблемы быстрого восстановления дорожного движения после совершения ДТП. Не вызывает сомнения, что автоматизация таких процессов как фотофиксации и составление схемы ДТП позволит в достаточной степени разгрузить следователя как лицо, производящее осмотр места ДТП и специалиста как лицо, призванное оказывать содействие следователю.

На современном этапе развития научно-технического прогресса созданы аппаратно-программные комплексы, которые существенно облегчают процесс фиксации обстановки места ДТП фотограмметрическим способом. Термин «фотограмметрия» появился в середине 20-х годов прошлого века и означает измерения по светозаписи, т.е. по фотоснимкам [8].

В качестве примера устройств рассматриваемого типа можно рассмотреть следующие комплексы.Еще в конце 90-х годов в ГУ НПО «Специальной техники и связи МВД России» был разработан и сертифицирован измерительный фотограмметрический комплекс ФОМП-

К [1, 9] в котором использована фотограмметрия, но на качественно ином инструментальном уровне. С его помощью можно качественно и быстро произвести измерения с погрешностью 1-3%. Схема места происшествия составляется с использованием условных изображений объектов (автомобилей, дорожных знаков и т.п.), приведенных к единому масштабу и помещенных в базу данных. Использование готовых изображений позволяет минимизировать затраты труда и времени на составление схем, обеспечивает их высокое графическое качество.

На современном этапе ООО «Лаборатория цифрового зрения», г. С.-Петербург разработан фотограмметрический комплекс «Ракурс», который предназначен для измерений на месте происшествия и построения схем мест происшествий по фотографиям. Область применения данного комплекса – фиксация мест дорожно-транспортных происшествий. В основу функционирования данного комплекса положена фотограмметрическая фиксация обстановки места происшествия, после производства которой при помощи входящего в состав комплекса специализированного программного обеспечения, производится вычисление расстояний по имеющимся фотоснимкам. Кроме того, комплектные программные средства позволяют изготовить и распечатать: схему места ДТП, справку о ДТП, протокол об административном правонарушении, определение о возбуждении административного производства и иные документы. Данный факт, на наш взгляд, свидетельствует о том, что широкое внедрение аппаратно-программных фотограмметрических комплексов имеет хорошие перспективы. Тем более, что данный способ фиксации имеет определенные исторические корни [4].

Также одним из перспективных направлений применения современных технических средств фиксации при осмотре места ДТП, по нашему мнению, являются технологии лазерного 3-D сканирования. В настоящее время технологии 3D сканирования с успехом применяются в различныхсферах человеческой деятельности, имеется положительный экспериментальный опыт их использования в расследовании преступлений, в том числе и связанныхс нарушением правил дорожного движения.

В качестве примера одного из имеющихся на рынке комплектов 3-D сканированияможно привести комплекс Faro Focus 3D.

Данный программно-аппаратный комплекс посредством осуществления трехмерного лазерного сканирования позволяет фиксировать, такие последствия ДТП как: взаимное расположение автомобилей и пострадавших с привязкой к местности, следы торможения, осыпи грязи и битого стекла, повреждения автомобилей, определять любые расстояния между объектами (автомобилями, метками, зданиями, столбами освещения и т.п.)

с точностью до 2 мм, определять взаимное расположение объектов, а также оценивать степень повреждения объектов.

Использование лазерного 3D сканера позволяет достоверно без ошибок создать схему ДТП, при необходимости создать трёхмерную модель места событий, многократно использовать данные, которые полностью соответствуют реальным данным на момент фиксации.

Разработчиками рассматриваемого комплекса заявлено, что фальсификация данных при составлении схемы полностью исключена, т.к. схема и «облако точек» сохраняются единым файлом, который нельзя изменить [7].

Бюджет рабочего времени, необходимый для осуществления полного процесса сканирования места происшествия, в среднем, составляет 15 минут.

Временные параметры обработки результатов сканирования на персональном компьютере и выводом формализованного бланка схемы дорожно – транспортного происшествия посредством печатающего устройства (принтера) существенно варьируются и зависят, прежде всего, от наличия у оператора опыта подготовки схем ДТП с использованием вышеуказанной компьютерной программы. После формирования определенных навыков использования имеющегося инструментария для выполнения этой задачи требуется5-7 минут [7].

Также, необходимо обратить внимание на то, что в связи с достаточно бурным развитием современной автотранспортной инфраструктуры, большинство транспортных средств укомплектовано видеорегистраторами и тахографами, на перекрестках и магистралях установлены стационарные камеры видеонаблюдения. Данные технические средства могут оказать помощь в установлении мест столкновений транспортных средств, взаиморасположения участников ДТП в момент происшествия между собой и относительно объектов сложившейся в данный момент дорожной обстановки и иные вопросы.

Следует отметить, что использование таких современных технических средств фиксации обстановки места происшествия требует участия специалиста, который соединяет в себе консультации и техническую помощь. Вместе с тем, нельзя забывать и о классических формах и методахобнаружения, изъятия, фиксации и предварительного исследования следов на месте совершения ДТП.

Специальными познаниями в той или иной мере могут обладать следователь, судья, лицо, рассматривающее дело об административном правонарушении. При этом (за исключением случаев, прямо указанных в законе) они зачастую могут обойтись и без помощи специалиста. Нонеобходимо еще раз обратить внимание на то, что осмотр места ДТП является наиболее важным следственным действием при расследовании дел рассматриваемой категории и участие в нем специалиста,

обладающего специальными познаниями позволит принять все необходимые меры для наиболее полного и результативного осмотра.

Таким образом, успешность расследования уголовных дел о ДТП во многом зависит умелого использования следователем специальных познаний в ходе расследования в первую очередь при производстве осмотра места ДТП. При этом решение задачи повышения эффективности осмотра места дорожно-транспортного происшествия в определенной степени будет зависеть от активного и повсеместного внедрения современных технических средств, а также разработки эффективных, научно-обоснованных методов и приемов их применения в практической деятельности правоохранительных органов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Автоматизированные системы фиксации и реконструкции дорожно-транспортных происшествий. Информационный выпуск. М., 1998.

2. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия. М., 1997. С. 217.

3. Гришина Е.П. К вопросу об использовании специальных познаний на стадии возбуждения уголовного дела // Российский следователь. 2012. № 19. С. 16-18.

4. Информационное письмо о применении фотограмметрического метода съемки при расследовании дорожно-транспортных происшествий и рассмотрении уголовных дел в суде // Генеральная прокуратура СССР (Зм/Д-116с-79), МВД СССР (I/5298 от 10 августа 1979 г.), Министерство юстиции СССР (К-8-430 от 13 августа 1979 г.), Верховный суд СССР (01-16/60-79 от 13 августа 1979 г.).

5. Осмотр места происшествия: практ. пособие. М., 2000. С. 282, 283.

6. URL:https://www.gibdd.ru/stat/charts/ (дата обращения 3.11.2015).

7. URL: http://www.faro.by/katalog/skaner-faro-focus-3d (дата обращения 7.04.2014г.).

8. Исаева Л. М., Миронов Я. А., Зонов Ю. Б., Емышев В. С., Водопьянов В. И. Применение методов фотограмметрической съемки на местах происшествий: учебное пособие. М.: ВНИИ МВД России, 2005. 32с.

9. Применение фотограмметрических комплексов на местах ДТП: методическое пособие. М., 2003.

10. URL:http://www.zr.ru/content/articles/764266-iniciativa-novyj-dorozhnyj-znak-mozhet-sokratit-zhertvy-na-dorogax/.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Бадиков Дмитрий Алексеевич, старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожно-транспортное происшествие, измерительный прибор, осмотр места происшествия,специалист, специальные познания технико-криминалистические средства.

БУЛЫЖКИН А.В., БАКАНОВ К.С., ВЛАСОВ В.В.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НАЗНАЧЕНИЯ И ПРОВЕДЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗ В РАМКАХ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ (ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИЗУЧЕНИЯ МАТЕРИАЛОВ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ИСПОЛНЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА УГИБДД УМВД РОССИИ ПО ОРЛОВСКОЙ, ВЛАДИМИРСКОЙ И ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТЯМ)

Аннотация: авторами на основе анализа законодательства и научной литературы предлагаются пути совершенствования порядка назначения и проведения судебной экспертизы при производстве по делам об административных правонарушениях.

В современных социально-экономических условиях в сферу судопроизводства интегрируются все новые и новые достижения бурно развивающихся науки и техники, новых областей знания, новых технологий. На протяжении многих лет естественные, технические и гуманитарные знания, именуемые в юридической литературе специальными знаниями, используются для раскрытия преступлений, а также для собирания и исследования доказательств по уголовным и гражданским делам. Проблемы использования специальных знаний и осуществление доказывания, безусловно, имеют общую природу для всех видов правонарушений вне зависимости от особенностей соответствующей процессуальной деятельности, хотя ранее в отечественной литературе рассматривались в основном вопросы использования специальных знаний в уголовном судопроизводстве. В настоящее время в связи с развитием административной юрисдикции роль специальных знаний существенно возрастает и в производстве по делам об административных правонарушениях [1].

Вместе с тем заметим, что, к сожалению, процессуальные аспекты использования специальных знаний при производстве по делам об административных правонарушениях разработаны пока недостаточно полно. Не разработаны многие важные институты судебно-экспертной деятельности, например, комиссионные и комплексные, повторные и дополнительные экспертизы. Хотя практика назначения и производства по делам об административных правонарушениях в последние годы быстро развивается. Анализ этой практики показывает, что наиболее часто экспертизы назначаются по делам, связанным с нарушением Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшего причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

Назначение и производство судебных экспертиз при производстве по делам об административных правонарушениях регулируется Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее КоАП РФ) и Федеральным законом от 31 мая 2001 года 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (далее ФЗ о ГСЭД). Считаем, что некоторые положения указанных нормативных правовых актов, регламентирующие порядок назначения и производства судебной экспертизы, не лишены противоречивости и не отвечают требованиям современной правоприменительной практики, и поэтому требуют совершенствования.

Итак, попытаемся проанализировать действующее законодательство, регламентирующее правовые основы назначения и проведения судебных экспертиз при производстве по делам об административных правонарушениях, и на этой основе предложить меры по его совершенствованию.

В соответствии с частью 1 статьи 25.9 КоАП РФ экспертом является любое незаинтересованное в исходе дела совершеннолетнее лицо, обладающее специальными познаниями в области науки, техники, искусства или ремесла, достаточными для проведения экспертизы и дачи экспертного заключения. Таким образом, КоАП РФ в качестве основного требования к эксперту называет обладание им специальными познаниями.

В ФЗ о ГСЭД в определении эксперта во главу угла ставится факт занятия лицом определенной должности. Так, в соответствии со статьей 12 ФЗ о ГСЭД государственным судебным экспертом является аттестованный работник государственного судебно-экспертного учреждения, производящий судебную экспертизу в порядке исполнения своих должностных обязанностей.

Также определенные сложности в правоприменительной деятельности вызывает тот факт, что в КоАП РФ не раскрыто определение термина «судебная экспертиза» и говорится исключительно о заключении эксперта, поэтому возникает вопрос относительно соотношения

заключения эксперта, закрепленного в КоАП РФ, и судебной экспертизы, производство которой регламентируется ФЗ о ГСЭД. При этом ФЗ о ГСЭД и КоАП РФ относятся к нормативным правовым актам одного уровня. Так, ФЗ о ГСЭД является кодифицирующим нормативным правовым актом в области судебной экспертизы, а КоАП РФ - в сфере административных правоотношений, и, соответственно, противоречия между данными законами должны рассматриваться как коллизия права.

В преамбуле к ФЗ о ГСЭД указано, что данный закон определяет правовую основу, принципы организации и основные направления государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации в гражданском, административном и уголовном судопроизводстве. Таким образом, положения названного законодательного акта регламентируют общественные отношения, складывающиеся в сфере административного судопроизводства. Кроме того, в статье 3 ФЗ о ГСЭД среди нормативных правовых актов, определяющих правовую основу судебно-экспертной деятельности, указан КоАП РФ.

Несмотря на то, что в КоАП РФ отсутствует понятие «заключение эксперта» и его определение, тем не менее основания назначения экспертизы, закрепленные в данном законе, полностью совпадают с основными характеристиками и основаниями назначения судебной экспертизы, указанными в ФЗ о ГСЭД.

Следует признать, что использование в КоАП РФ понятия «экспертиза», а не «судебная экспертиза» приводит к определенным трудностям в правоприменительной практике. К тому же в ФЗ о ГСЭД в числе субъектов назначения судебной экспертизы не указано должностное лицо, осуществляющее производство по делу об административном правонарушении. Основываясь на этом, некоторые практические сотрудники утверждают, что в рамках административного судопроизводства производится именно экспертиза, а не судебная экспертиза. Соответственно, порядок ее назначения и производства в рамках административного судопроизводства определяется исключительно нормами КоАП РФ и не может регламентироваться ФЗ о ГСЭД. Указанная позиция нам представляется неверной, так как в рамках КоАП РФ нецелесообразно, да и невозможно в полном объеме регламентировать порядок назначения и производства экспертиз. К тому же указанный порядок и основные понятия правового института «судебная экспертиза» уже детально раскрыты в ФЗ о ГСЭД. Соответственно, в случае унификации норм рассматриваемых нормативно-правовых актов путем замены названия статьи 26.4 КоАП РФ «Экспертиза» на «Судебная экспертиза» будут существенно восполнены пробелы законодательного регулирования и оптимизирована правоприменительная практика по

использованию специальных познаний в форме заключения эксперта при производстве по делам об административных правонарушениях.

В последнее время в правоприменительной практике при производстве по делам об административных правонарушениях все чаще отмечается тенденция, когда лица, в отношении которых ведется дело об административном правонарушении, их защитники и представители самостоятельно привлекают специалистов из независимых экспертных учреждений, которые результаты своих исследований оформляют «заключением эксперта». Соответственно, перед должностными лицами, осуществляющими административное расследование, встает вопрос относительно оценки доказательственного значения указанного исследования. В связи с этим следует заметить, что соответствии с частью 2 статьи 26.2 КоАП РФ заключение эксперта является одним из видов доказательств, однако, исходя из положений части 1 статьи 26.4 КоАП РФ, экспертизой признаются лишь исследования, которые выполнены на основании определения о назначении экспертизы, вынесенного судьей, органом, должностным лицом, в производстве которых находится дело. Соответственно, указанные исследования не могут являться заключением эксперта с точки зрения закона. В случае если уполномоченное должностное лицо решило, что сведения, содержащиеся в указанных исследованиях, могут иметь значение для дела и их можно приобщить к материалам административного расследования, то они будут являться доказательствами только в качестве «иных документов» (часть 2 статьи 26.2 КоАП РФ).

Как было указано выше, основанием для назначения экспертизы в рамках производства по делу об административном правонарушении является определение о назначении экспертизы. При этом законодатель, сформулировав требования к содержанию определения о назначении экспертизы, к сожалению, не привел исчерпывающий перечень необходимых сведений, которые должны быть указаны. На практике такой документ обычно состоит из трех частей: вводной, описательной, резолютивной.

Во вводной части указываются место и дата составления определения, данные о лице или органе, его вынесшем, данные о лице, в отношении которого ведется производство по делу, статья нормативного документа, по которой возбуждено дело об административном правонарушении.

В описательной части кратко излагаются фабула дела, обстоятельства, в связи с которыми возникла потребность в специальных знаниях и назначении экспертизы. Могут быть указаны также представляющие интерес для эксперта особенности объекта исследования [1].

В резолютивной части определения указывается род и вид экспертизы, формулируются вопросы, выносимыена разрешение эксперта,

назначается эксперт или определяется экспертное учреждение, сотрудникам которого поручено производство экспертизы, приводится перечень материалов, предоставляемых в распоряжение эксперта. Определение должно содержать также записи о разъяснении эксперту прав и обязанностей и о предупреждении эксперта об административной ответственности за дачу заведомо ложного заключения (статья 17.9 КоАП РФ) [1].

И вот здесь нам хотелось бы отметить, что весьма спорным представляется положение, закрепленное в пункте 5 части 2 статьи 26.4 КоАП РФ, в соответствии с которым обязанность разъяснения эксперту его прав и обязанностей и предупреждения его об административной ответственности за дачу заведомо ложного заключения возлагается на лицо, вынесшее определение о назначении экспертизы. То есть в этом случае указанное лицо обязано разъяснять права и обязанности и предупреждать об административной ответственности, в том числе эксперта, являющегося сотрудником государственного судебно-экспертного учреждения. Указанное обстоятельство приводит к противоречиям в правоприменительной практике,поскольку сотрудник государственного судебно-экспертного учреждения не вправе принимать поручения о производстве судебной экспертизы непосредственно от каких-либо органов или лиц, за исключением руководителя государственного судебно-экспертного учреждения (пункт 1 части 3 статьи 16 ФЗ о ГСЭД). Соответственно, эксперта, который будет проводить экспертизу, также определяет руководитель судебно-экспертного учреждения.

Положения статей ФЗ о ГСЭД, регламентирующие данный вопрос, также противоречивы и не вполне соответствуют правоприменительной практике, что усложняет процесс назначения и производства судебных экспертиз. Так, в соответствии с пунктом 2 части 1 статьи 14 ФЗ о ГСЭД обязанность разъяснения прав и обязанностей эксперта возлагается на руководителя государственного судебно-экспертного учреждения. Пунктом 3 части 1 статьи 14 ФЗ о ГСЭД закреплена обязанность руководителя государственного судебно-экспертного учреждения предупредить эксперта об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения и ничего не говорится о необходимости предупреждения эксперта об административной ответственности за дачу им заведомо ложного заключения при производстве им экспертизы в рамках производства по делу об административном правонарушении.

Более того, по нашему мнению, нормы КоАП РФ, ФЗ о ГСЭД относительно необходимости каждый раз разъяснять эксперту, являющемуся сотрудником экспертного учреждения, его права и обязанности, а также предупреждать его об ответственности за дачу заведомо ложного заключения не соответствуют правоприменительной практике и элементарной логике.

Во-первых, де-факто указанная норма в правоприменительной практике реализуется только на бумаге, так как руководитель судебно-экспертной организации и даже подразделения не всегда имеет возможность каждый раз разъяснять эксперту его права и обязанности.

Во-вторых, знание своих прав, обязанностей и ответственности является (или, по крайней мере, должно являться) должностной обязанностью экспертов, являющихся сотрудниками судебно-экспертных учреждений.

По нашему мнению, для устранения имеющихся противоречий в рассматриваемых законодательных актах, а также приведения их в соответствие с реалиями правоприменительной деятельности необходимо скорректировать обязанность руководителя судебно-экспертного учреждения разъяснять эксперту его права, обязанности и ответственность. Вместо этого на законодательном уровне следует закрепить положение о необходимости при приеме на работу (поступлении на службу) судебного эксперта разъяснять ему его права, обязанности и ответственность, предусмотренные федеральными законами, о чем у него должна браться расписка.В то же время подписку о разъяснении прав и обязанностей и предупреждении об ответственности за дачу заведомо ложного заключения необходимо сохранить в структуре заключения эксперта, так как это, по нашему мнению, будет иметь определенное дисциплинирующее воздействие на эксперта.

В части 4 статьи 26.4 КоАП РФ закреплено, что до направления определения для исполнения судья, орган, должностное лицо, в производстве которых находится дело об административном правонарушении, обязаны ознакомить с ним лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и потерпевшего, разъяснить им права, в том числе право заявить отвод эксперту, право просить о привлечении в качестве эксперта указанных ими лиц, право ставить вопросы для дачи на них ответов в заключении эксперта.

На практике указанное право реализуется в том, что лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и потерпевший удостоверяют своей подписью, что они ознакомлены с определением о назначении экспертизы. Кроме того, указывается, что лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, разъяснены права и обязанности, предусмотренные статьями 25.1 и частью 4 статьи 26.4 КоАП РФ, а потерпевшему разъяснены права и обязанности, предусмотренные статьями 25.2 и частью 4 статьи 26.4 КоАП РФ.

В качестве положительного момента можно отметить, что в части проанализированных нами определений о назначении экспертизы не просто указывались статьи, регулирующие права и обязанности лица, в

отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, а раскрывалось их содержание. Вместе с тем следует отметить, что в некоторых определениях отсутствовали сведения об ознакомлении с определением о назначении экспертизы лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и потерпевшего.

Определенные вопросы имеются также относительно возможности назначения дополнительных и повторных экспертиз при производстве по делам об административных правонарушениях.

Хотя в КоАП РФ законодатель не оговаривает права судьи, органа или должностного лица, в производстве которого находится дело об административном правонарушении, назначать дополнительную или повторную судебную экспертизы, основания их назначения в практике производства по делам об административных правонарушениях имеются в соответствии со статьей 20 ФЗ о ГСЭД и соответствуют общему положению статьи 26.4 КоАП РФ, согласно которому определение о назначении экспертизы выносится тогда, когда при производстве по делу возникает необходимость в использовании специальных знаний. Практика рассмотрения дел об административных правонарушениях свидетельствует, что в ряде случаев судьи, органы и должностные лица, в производстве которых находится дело, фактически назначают такие экспертизы. Нередко это происходит по ходатайствам лиц, в отношении которых ведется производство по делу, потерпевших, защитников и представителей. Думается, что отсутствие правовой регламентации производства дополнительных и повторных экспертиз в КоАП РФ негативно влияет на экспертную практику. Поэтому КоАП РФ нуждается в соответствующих дополнениях [2].

Подобным образом необходимо решить вопрос о возможности назначения комиссионных экспертиз в рамках производства по делам об административных правонарушениях.

Также неоднозначно регулируется некоторые аспекты, связанные с получением образцов для сравнительного исследования в рамках производства по делам об административных правонарушениях. Следует отметить, что законодатель, закрепив в статье 26.5 КоАП РФ возможность получения образцов, проб и образцов товаров, необходимых для назначения и производства судебной экспертизы, не раскрыл содержание данных понятий. В случае закрепления, как было указано выше, в КоАП РФ положения о том, что в рамках производства по делу об административном правонарушении проводится судебная экспертиза, данный пробел будет во многом восполнен, так как понятие образцов для сравнительного исследования закреплено в статье 9 ФЗ о ГСЭД. В соответствии с данной статьей под образцами для сравнительного исследования понимаются объекты, отображающие свойства или

особенности человека, животного, трупа, предмета, материала или вещества, а также другие образцы, необходимые эксперту для проведения исследований и дачи заключения. Вместе с тем в ФЗ о ГСЭД отсутствует определения термина «проба». По нашему мнению желательно раскрыть указанное определение, в частности, например, взяв за основу определение «проба» предложенное Е.Р. Россинской, которая предлагает под этим понимать «получение для исследования части вязких, порошкообразных, жидких и газообразных объектов с разных участков объема этих объектов (с середины, края и т.д.)» [3].

Завершая свои рассуждения, хотелось бы отметить, что роль судебной экспертизы в административном судопроизводстве постоянно увеличивается. Указанное обстоятельство подтверждается тем фактом, что при принятии различных нормативных правовых актов законодатель все больше внимание уделяет указанному правовому институту. Так было при принятии КоАП РФ и то же самое можно отметить, анализируя ФЗ о ГСЭД.

Безусловно, стоит отметить, что в настоящее время остро встал вопрос унификации в целом судебно-экспертной деятельности, в том числе и в рамках производства по делу об административном правонарушении. При этом считаем необходимым и весьма полезным особое внимание законодателя уделить единообразию терминологии, используемой в различных нормативных правовых актах, устранению имеющихся противоречий, а также исключению некоторых нереализуемых в правоприменительной деятельности норм.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кузякин Ю.П., Россинская Е.Р. Проблемы совершенствования правового регулирования производства судебных экспертиз по делам об административных правонарушениях [Электронный ресурс] //Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Россинская Е. Р. Россинский Б.В. Некоторые аспекты совершенствования судебно-экспертного обеспечения производства по делам об административных правонарушениях [Электронный ресурс] //Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Россинская Е.Р. Судебная экспертиза вгражданском, арбитражном, административном иуголовном процессе. М.: Норма, 2005.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Булыжкин Александр Викторович, начальник кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение

высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

Баканов Кирилл Сергеевич, помощник начальника Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения МВД Росси по правовой работе, б/с, б/з.

Федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России» (ФКУ НИЦ БДД МВД России). Служебный адрес: 121170, Москва, ул. Поклонная, д. 17, тел. 8(499) 148 85 70.

Власов Виталий Витальевич, доцент кафедры социально-философских дисциплин Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат политических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Судебная экспертиза, заключение эксперта, эксперт, руководитель экспертного учреждения, административное судопроизводство.

БАРАНОВ В.Е.

ФОРМИРОВАНИЕ ГОТОВНОСТИ К БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ У КУРСАНТОВ ВУЗОВ МВД РОССИИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КОМПЛЕКСНЫХ ЗАНЯТИЙ ПО ФИЗИЧЕСКОЙ ИОГНЕВОЙ ПОДГОТОВКЕ

Аннотация:в данной статье рассматриваются проблемы формирования к боевой готовности курсантов (слушателей), возникающих в процессе обучения в образовательных организациях в системе МВД России.Приводится ряд рекомендаций, позволяющих оказывать непосредственное влияние на совершенствование образовательного процесса в области огневой и физической подготовки. Что существенно позволит сотрудникам Госавтоинспекции МВД России успешно выполнять поставленные служебные задачи по охране общественного порядка в области обеспечения безопасности дорожного движения и общественной безопасности.

Перед Министерством внутренних дел Российской Федерации в условиях реформирования и перехода в полицию и принятия Концепции общественной безопасности изменились механизмы и способы реализации функций полиции, также выработались новые подходы к выполнению оперативно-служебных задач, которые требуют современная концепция в организации, и проведении повышения качества физического обучения курсантов и слушателей и формирование у сотрудников готовности к служебной деятельности. В эффективном решении этих задач особая роль отводится комплексным занятиям по физической подготовке с элементами огневой подготовки. Такой подход к организации и проведению занятий по физической подготовке отражает специфику целенаправленной подготовки будущих сотрудников МВД России для решение сложных задач по обеспечению общественной безопасности населения от террористических угроз, блокированию и уничтожению бандитских формирований, а также по охране важных государственных объектов и защиты жизни, здоровья, конституционных прав и свобод человека».

Таким образом, будущие сотрудники Госавтоинспекции МВД России должны обладать не только высоким уровнем физической подготовленности, но и способностью решать сложные, а порой неординарные задачи в нестандартных условиях. Поэтому формирование готовности у слушателей и курсантов образовательных организаций МВД России к служебной деятельности предполагает совместное развитие не только физических качеств, но и определенных специальных навыков, таких как владение точной и меткой стрельбой. Исследованием проблем формирования готовности сотрудников Госавтоинспекции к служебно-боевой деятельности, с использованием средств физической подготовки занимались А.Н. Аверин, Г.В. Бурцев[1,2].

Однако, изучению вопросов формирования готовности к служебно-боевой деятельности у слушателей и курсантов образовательных организаций МВД России, с комплексным использованием средств физической и огневой подготовки, к настоящему времени уделено недостаточно внимания.

Все вышеизложенное и определило направление нашего исследования в предположении о том, что высокую степень готовности к выполнению боевой деятельности у курсантов образовательных организаций МВД России и слушателей можно обеспечить, если:

– физическая и огневая подготовка будут осуществляться в виде комплексных занятий, поэтапно с учетом решаемых задач боевой подготовки;

– средства физической подготовки будут в наибольшей мере адекватны приемам и действиям, совершаемым в процессе боевой деятельности;

– в комплексные занятия по физической подготовке будут включаться элементы огневой подготовки,

–элементы, развивающие двигательные способности у курсантов и слушателей для точной стрельбы в условиях сбивающих факторов, а именно на фоне утомления.

Проведенный опрос сотрудников Госавтоинспекции показал, что требования к физическим качествам, предусмотренные программой профессиональной подготовки несколько отличаются от тех, которые требуются в служебной деятельности в настоящее время.

Следовательно, организация процесса физической подготовки курсантов должна предусматривать систему мероприятий по целенаправленному формированию профессиональных навыков точной стрельбы на фоне утомления.

Таким образом, проведенные исследования показали необходимость систематического и комплексного использования физических упражнений и огневой подготовки для формирования у курсантов МВД России готовности к боевой деятельности в современных условиях. Проведенный анализ позволяет определить основные требования к содержанию модели физической и огневой подготовки. Модель физической подготовленности сотрудников должна:

– включать в себя типовые задачи, выполняемые выпускниками образовательных организаций МВД России в боевой обстановке, а также формы индивидуального обучения, которые предполагали бы наиболее высокий уровень приближения содержания тренировочных занятий к более реальным ситуациям выполнения боевых действий;

– обеспечивать комплексность обучения, возможность выбирать формы и методы физической подготовки, в зависимости от стоящих дидактических и воспитательных задач;

– гарантировать должного высокого уровня готовности выпускников к боевой деятельности;

– обеспечивать системность, комплексность и объективность контрольно - проверочных занятий, позволяющих оценить уровень подготовленности выпускников к выполнению боевых задач. Комплексные занятия по физической и огневой подготовке должны:

– носить конкретную направленность, обусловленную спецификой боевой деятельности выпускников образовательных организаций МВД России;

– соответствовать модели будущей боевой деятельности и обеспечивать достижение требуемых квалификационных характеристик выпускников;

Для формирования физической, функциональной и психологической готовности выпускников вузов МВД России и слушателей, необходимо

целенаправленное использование самых разнообразных средств и форм физической и огневой подготовки.

Одной из главной проблемой является поддержание на оптимальном уровне физической подготовленности выпускников вузов МВД России, характеризующих их физическую и психологическую готовность к выполнению служебных задач.

Средствами физической и психологической подготовки, в данном случае, могут быть специальные физические упражнения в сочетании с выполнением практической стрельбой. Однако только ими нельзя решить многообразие задач физической и психологической подготовки слушателей и выпускников вузов МВД России. В то же время уровень физической подготовленности слушателей и выпускников вузов МВД России, как показали наши исследования, в определенной мере влияет на их готовность к выполнению задач боевой деятельности. Сочетание указанных выше компонентов физической и огневой подготовки может быть направлено на формирование психологической устойчивости выпускников вузов МВД России к воздействию экстремальных факторов во время несения службы.

Для решения задач подготовки к боевой деятельности, у курсантов и слушателей в вузах МВД России, необходимо создавать положительную мотивацию для выполнения физических упражнений. В противном случае возможны реверсивные, т.е. противоположные по направленности, реакции.

В огневой и физической подготовке курсантов и слушателейособое значение имеет применение упражнений для мышечной релаксации и специальных дыхательных упражнений, что способствует улучшению качества стрельбы

Следует применять упражнения, преимущественно развивающего и прикладного характера, т.е. отдельные фрагменты боевой деятельности и двигательные действия, направленные на развитие и совершенствование качеств, а также на формирование навыков стрельбы.

В настоящее время занятия по огневой и физической подготовке с курсантами и слушателями проводятся отдельно. Вместе с тем, во многих исследованиях отмечается, что стрельба после физической нагрузки имеет свои особенности.

При рассмотрении содержания огневой подготовки сотрудников МВД России следует учитывать, что в реальных условиях личное оружие применяется ими на фоне разнообразной физической нагрузки, в процессе или после рукопашной схватки с преступником, а также в других экстремальных ситуациях (И. А. Золотницкий) [3].

Проведенный анализ состояния стрелковой подготовленности в вузах МВД России выявил, что наименее изученным остается вопрос

обучения курсантов и слушателей эффективному применению огнестрельного оружия после значительной физической нагрузки.

Анализ научно-методической литературы позволил нам сформулировать предположение о том, что повышение точности стрельбы в состоянии физического утомления может быть обеспечено через развитие тех двигательных способностей, которые влияют на проявление тремора.

Таким образом, особенностью методикой развития специальных двигательных способностей стрелка является обеспечение минимизации «тремора» в момент нажатия на спусковой крючок и удержания прицельных приспособлений в области района прицеливания.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аверин А.Н. Воспитывающее обучение по физической подготовке (на примере военно-физкультурного вуза): монография. СПб., 1995. 123 с.

2. Бурцев Г.В. Физическая подготовка, средства и тактика борьбы с террористами: учебное пособие. СПб., 2006. 145 с.

3. Золотницкий И.А. Повышение эффективности обучения стрельбе из нестандартных положений методами совершенствования вестибулярной устойчивости: диссертация. Москва, 1997. 160 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Баранов Василий Ефимович, преподаватель кафедры огневой,физической и тактико-специальной подготовки филиала ВИПК МВД России (г. Набережные Челны), б/с, б/з.

Филиал федерального государственного казенного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России», г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2,423800.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Курсанты, слушатели, физическая подготовка, огневая подготовка, боевая готовность, комплексные занятия.

БАРАНЧИКОВАМ.В.

ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ И ВИКТИМОЛОГИЧЕСКОЙ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ ВОДИТЕЛЯМИ МОПЕДОВ

Аннотация: в статье раскрыты квалификация дорожно-транспортных преступлений, совершаемых водителями мопедов, особенности и направления их виктимологической профилактики.

Дорожно-транспортные преступления представляют собой самый опасный вид дорожно-транспортных происшествий (ДТП). При этом нарушения правил дорожного движения, совершаемые водителями автотранспорта, влекут наиболее тяжкие последствия.

Преступные действия лиц, управляющих источниками повышенной опасности, к числу которых относятся механические транспортные средства, оказывают серьезное воздействие на безопасность дорожного движения, жизнь и здоровье его участников.

Общепризнанно, что мопеды являются однимиз самых травмоопасных транспортных средств. Став в последние годы популярными средствами передвиженияреди подростков мопеды, отличаютсямобильностью, маневренностью и невысокой степенью безопасности для его водителя.

Лица, управляющие мопедами, подвергаются в значительной степени большему риску попастьв ДТП, чем водители автомобиля. Обычно полученные ими в авариях травмы отличаются особой тяжестью. Это обусловлено тем, что мопедист в отличие от водителя автомобиля не имеет никакой защиты корпусом транспортного средства, травмируется дополнительно при падении самого мопеда.

Поскольку чаще всего водителями мопедов выступают подростки, то в случае аварии риск повредить жизненно важные органы от удара об элементы конструкции мопеда или дорожное покрытие у них значительно выше, чем у взрослого.

Существование до определенного времени ситуации, когдадляиспользования мопедов не требовалось прав, обусловило возрастание их числа на российских дорогах и соответственнодорожно-транспортных происшествий с участием мопедистов.

Проведение многочисленных профилактических мероприятий, направленных на выявление и пресечение нарушений правил дорожного движения, совершаемых по вине или с участием водителей мопедов, не оказывало должного влияния на снижение аварийности и тяжести последствий ДТП. Управление данным далеко небезопасным видом

транспорта часто приводило к тому, что водитель мопеда независимо от его виновности в создании аварийной ситуации в большинстве случаев становился еще и потерпевшим от нее.

Исправить данную ситуацию были призваны изменения правового статуса и ответственности лиц, управляющих мопедами, произошедшие в 2014-2015 годах. В соответствии с ними, согласно измененному п. 1.2 Правил дорожного движения мопед стал относиться к механическим транспортным средствам, а его водитель обязан иметь при себе водительское удостоверение. Согласно ст. 25 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»[1]мопеды относятся к категории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право. Для них закреплена новая категория «М» - мопеды и легкие квадрициклы. Данный закон разрешает управление мопедами также и при любой другой открытой категории прав.

В примечании к ст. 264 УК РФ указано, чтопод другими механическими транспортными средствами в ст.ст. 264 и ст. 264.1УК РФ понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.

Соответственно мопеды, относятся к механическим транспортным средствам, а их водители отвечают на нарушение правил дорожного движения наравне с водителями автомобилей. Действия мопедистов, содержащие составы уголовно наказуемых деяний, влекут ответственность по ст. ст. 264 и 264.1 УК РФ.

Наиболее распространенными видами нарушений выступают нарушения правил маневрирования, превышение скоростного режима, управление мопедами без мотошлемов, водителями в состоянии опьянения, лицами, не имеющими права управления и т.д. Специфика большинства нарушений состоит в том, что указанные противоправные действия часто влекут тяжкий вред здоровью или смерть самих нарушителей требований дорожной безопасности. Потерпевшими в таких ДТП часто выступают сами несовершеннолетние водители, а также их несовершеннолетние пассажиры.

Опасность состоит в том, что несовершеннолетний водитель, как правило, не может полноценно ориентироваться в дорожной обстановке, оперативно совершить необходимый маневр, правильно оценить дистанцию, действия других участников дорожного движения. Он не в полной мере знает особенности управления и меры безопасности при обращении с источниками повышенной опасности, не обладает определенными способностями, навыками вождения,достаточными психофизиологическимикачествами для самостоятельных поездок в городских условиях. Подросткам присуще стремление к рискованному

поведению, недостаточное умение прогнозировать последствия, осознание ответственности за совершаемые нарушения.

В то же время водители мопедов относятся к числу наиболее уязвимых участников дорожного движения. По степени защищенности от дорожно-транспортного травматизма они ближе к велосипедистам и мотоциклистам, которые в свою очередь более виктимны, чем водители автомобилей. Это обусловливает необходимость выработки специфических индивидуальных мер виктимологической профилактики в отношении водителей мопедов.

Индивидуальный аспект виктимологической профилактикипозволяет дифференцированно и рационально избирать более эффективные меры по устранению вероятности совершения преступления в отношении тех или иных видов потерпевших[2, с. 62].

Объектами такой профилактики на индивидуальном уровне выступают конкретные лица, являющиеся потенциальными жертвами преступлений вследствие своего социального положения, поведения либо образа жизни [3, с. 146].

Водители мопедов как объекты виктимологической профилактикидолжны подвергаться индивидуальному предупредительному воздействию, учитывающему их специфику как особых участников дорожного движения.

Ежегодно в целях снижения ДТП с участием водителей мопедов в весенний и летний периоды в большинстве российских регионов сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее ГИБДД) проводятся специальные рейды. Они направлены на выявление потенциальных и реальных водителей, не имеющих права управления мопедом, а также профилактику нарушений правил дорожного движения водителями мопедов.

Поскольку наиболее распространенной категорией мопедистов выступают несовершеннолетние, особое внимание уделяется именно данной категории водителей мопедов. Им разъясняются особенности приобретения прав на управление мопедами, ответственность за нарушения правил дорожного движения, последствия таких нарушений.

Многие водители мопедов игнорируют требования инспекторов ГИБДД об остановке. В таких случаях необходимы дополнительные разъяснения о том, что тем самым они совершают административное правонарушение, влекущее наказание для нарушителей.

Очевидно, что меры по виктимологической профилактике дорожно-транспортных правонарушений идорожно-транспортных преступлений должны носить комплексный характер, поскольку грань между ними незначительна и часто зависит от случайного стечения обстоятельств, сформированных в ходе развития аварийной ситуации. Успех деятельности по профилактике нарушений правил дорожного движения

водителей мопедов, дорожно-транспортных происшествий с их участием, непосредственно влияет на динамику дорожно-транспортных преступлений.Схожие по сути нарушения мопедистов могут создавать разные аварийные ситуации, влечь различные по тяжести последствия, а роль мопедистов варьироваться от виновных до потерпевших в преступлении.

Виктимологическая профилактика преступных нарушений правил дорожного движения, совершаемых водителями мопедов, является перспективным и экономичным направлением воздействия на дорожно-транспортную преступность. Она обеспечивает эффективность деятельности по снижению дорожно-транспортного травматизма путем воздействия на реальных и потенциальных потерпевших от дорожно-транспортных преступлений. В индивидуальной профилактике виктимного поведения мопедистов скрыты резервы эффективности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движению.

Важным направлением в рамках виктимологической профилактикивыступает «организация и проведение мероприятий, связанных с формированием у водителей скутеров, мопедов и мотоциклов стереотипов безопасного поведения на дороге, повышения уровня их правового и общественного сознания» [4, с. 49].

Очевидно, что виктимная личность и личность преступника представляют особый объект психологических исследований[5,6], при этом в механизме дорожно-транспортных преступлений она проявляется неординарно, двояко, становясь часто сначала виновником, а затем жертвой ею же созданной аварийной ситуации.

Необходимо стремиться к изменению сознания правонарушителей, их общественных взглядов и убеждений в сторону неукоснительного соблюдения Правил дорожного движения, что является важной задачей предупреждения дорожно-транспортных преступлений в современный период [7, с. 13].

При значительном разнообразии современных транспортных средств на российских дорогах их использование не всегда обеспечивает безопасность водителей и пассажиров, что чаще всего связано с неправомерными действиями водителей автомототранспорта и мопедов.

Управление мопедами как одним из самых опасных видов транспорта представляет особую опасность, аДТП с их участием характеризуются высокой тяжестью последствий, влекущих в большинстве случаев уголовное наказание. Это обусловливает важность виктимологической профилактики, проводимой в отношении водителей мопедов, расширение ее возможностей с учетом их криминологических особенностей и распространенности нарушений правил дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. О безопасности дорожного движения:Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) // Российская газ. 1995. № 245.

2. Варчук Т.В.,Вишневецкий К.В.Виктимология: учебное пособие - 2-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА; Закон и право, 2013. 191 с.

3. Задорожный В.И. Виктимологическая профилактика преступлений: организационно-управленческий и правовой аспекты: монография. М.: Академия управления МВД России, 2005. 277 с.

4. Вашкевич А.В., Мизонова А.Е., Козлов Е.Н. К вопросу об организации профилактическойработы с водителями мототехники // Юридическая наука: история и современность. 2012. № 2. С. 48-50.

5. Уразаева Г.И. Психология виктимной личности: учебное пособие. Казань: Казанский юридический институт МВД РФ, 2014. 284 с.

6. Мальцева Т.В., Кутепова М.В. Личность преступника: психологический аспект: учебное пособие. Руза:Московский областной филиал МосУ МВД России, 2014. 110 с.

7. Баранчикова М.В. Предупреждение преступлений в сфере безопасности дорожного движения: учебное пособие. Орел: ОрЮИ МВД России, 2010. 30 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Баранчикова Марина Вячеславовна, заместитель начальника кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Виктимологическая профилактика, дорожно-транспортные преступления, дорожно-транспортные происшествия, водитель мопеда, нарушения правил дорожного движения.

БАРКАЛОВ С.Н.

РОЛЬ ВНИМАНИЯ В СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ, СРЕДСТВА И МЕТОДЫ ЕГО РАЗВИТИЯ В ПРОЦЕССЕ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы внимания в служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции, средства и методы его развития в процессе физической подготовки.

В восприятии информации, сбор которой постоянно необходим сотрудникам Госавтоинспекции, большое значение имеет внимание, представляющее собой направленность сознания на определенный круг явлений или действий. Физиологической основой внимания является состояние возбуждения определенной группы центров центральной нервной системы (ЦНС) и торможения соседних. При направленности внимания повышается восприятие определенной информации, которая, по существу, становится избирательной [1].

Различают внимание произвольное, когда оно активно сосредоточивается на чем-либо (например, на номере или окраске разыскиваемого автомобиля), и непроизвольное, когда возникновение какого-либо внезапного события привлекает внимание того или иного человека. К основным свойствам внимания относятся его устойчивость или рассеянность. Устойчивость внимания может быть длительной, как это бывает на интересной и относительно легкой работе, или короткой – при неинтересной или тяжелой работе. В любом случае, в зависимости от характера работы и психофизиологического состояния человека, рано или поздно наступает рассеянность внимания [2].

При исследовании А.Ф. Калашниковым внимания инспекторов дорожно-патрульной службы (ДПС) Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД), следящих за появлением сигналов, установлено, что концентрация внимания, определяемая по количеству пропущенных, т.е. незамеченных, сигналов, снижается с 15-й минуты наблюдения и достигает минимального уровня примерно на 45-й минуте непрерывного наблюдения, после чего стабилизируется на этом низком уровне (около 25-35 % незамеченных сигналов). При отсутствии опыта работы в качестве оператора, водителя, сотрудника ДПС и в других видах деятельности (например, у начинающих службу выпускников вузов МВД) при монотонном отслеживании сигналов количество ошибок возрастает в более высокой степени [3].

В работе специалистов органов внутренних дел и, в частности сотрудников Госавтоинспекции, большое значение имеет концентрированное и распределенное внимание, а также его объем [4, 5].

Концентрация внимания – это интенсивность, степень сосредоточения внимания на конкретном объекте. При прочих равных условиях концентрация внимания тем выше, чем меньше объектов внимания [2]. В служебной деятельности сотрудников ГИБДД концентрация внимания может быть высокой при условии правильного его распределения между различными объектами. Благодаря концентрации внимания, отражение объектов, на которые оно направлено, становится более ясным и отчетливым [3].

Концентрация (сосредоточение) внимания на одном объекте может отвлечь сотрудника от других, не менее важных быстро меняющихся ситуаций, и привести к неуспешной операции, а в некоторых случаях даже к гибели. Поэтому наряду с сосредоточением внимания в период выполнения служебных обязанностей необходимо и распределение внимания [1]. Под распределением внимания понимают такое его свойство, которое обусловливает успешность наблюдения за двумя (или более) объектами [2]. Высокий уровень распределения внимания одно из обязательных условий успешности почти любого современного труда, особенно сотрудника дорожно-патрульной службы. Так, он, проверяя документы у водителя, должен одновременно наблюдать за его поведением, за поведением пассажиров, сидящих в салоне автомобиля, за обстановкой на дороге и т.д. [3, 4].

Наряду с распределением внимания большое значение в службе инспектора ДПС имеет способность к его переключению [1]. Переключение внимания – это намеренный перенос внимания с одного объекта на другой. Переключение внимания происходит всегда, когда возникает новая цель деятельности, а также переход от одного действия к другому, от одной операции к другой. Замедленность переключения внимания в ряде случаев ведет к снижению эффективности контрольных действий и падению общей работоспособности [2].

Во время исполнения служебных обязанностей сотруднику ДПС ГИБДД необходима также относительно длительная устойчивость внимания [1]. Устойчивость внимания – это продолжительность сосредоточения психической деятельности на каком-либо объекте (объектах) при высокой концентрации внимания [2]. Исследования показывают, что продолжительность сосредоточенного внимания на каком-либо объекте при высокой концентрации, как правило, не превышает 15-20 минут. После этого концентрация внимания ослабевает, и человек непроизвольно начинает переключаться на другие объекты. Если же характер работы требует более длительного сосредоточения внимания на каком-либо объекте, то это приводит к рассеянности. Однако исследователи отмечают, что специально подготовленные люди могут концентрировать внимание значительно дольше. Большое значение имеет объем внимания, т.е. количество объектов, охватываемых вниманием

одновременно. Применительно к трудовой деятельности экспериментально установлено, что, как правило, обычный человек не может эффективно сосредоточиться более чем на пяти-шести объектах одновременно. Но в зависимости от типа высшей нервной деятельности и подготовленности (тренированности) человека, а также от условий работы объем внимания может достигать больших размеров. Следует отметить и то, что объем внимания – трудно тренируемая функция [3, 4].

В подготовке курсантов вузов МВД России следует учитывать и то, что по способности к восприятию одни люди относятся к аналитическому, а другие – к синтетическому типу. Первые легко улавливают и схватывают детали, но испытывают затруднения, пытаясь охватить явление в целом. Люди с синтетическим складом восприятия, наоборот, легко и быстро схватывают объект как целое явление, но испытывают трудности при его детальном рассмотрении. С учетом этого необходим индивидуальный подход к курсантам в процессе учебных и учебно-тренировочных занятий [6]. В процессе тренировки развивается способность к точности и быстроте восприятия информации. Например, занятия такими видами спорта, как баскетбол, волейбол, ручной мяч и т.п. способствуют сокращению времени поиска различных сигналов, особенно тех, которые взаимосвязаны с движениями человека [7, 8].

Кроме того, функции внимания могут развиваться в результате многократного выполнения упражнений на быстроту реагирования, а также упражнений, связанных с выполнением одновременно нескольких действий (объем и распределение внимания); с быстрым переключением с одного действия, объекта на другой (переключение внимания); с концентрацией на определенном действии, объекте при отвлекающих внешних воздействиях (концентрация внимания); с продолжительным поддержанием установки на внимание (устойчивость внимания). Наиболее эффективны вариативный метод с постоянным усложнением двигательных задач, обеспечивая неожиданность появления тех или иных сигналов, изменение ситуаций, периодическое изменение способа выполнения упражнения и т.д., игровой и соревновательный методы. При этом применяются следующие упражнения: бег и езда на велосипеде по пересеченной местности; ходьба, бег с одновременным выполнением заданий для рук и ног; передвижение с чередованием заранее обусловленных действий по сигналам; выполнение гимнастических упражнений на координацию движений; ведение двух мячей одновременно с обводкой препятствий; упражнения в жонглировании; двухсторонние игры в баскетбол, гандбол, футбол с быстрой сменой тактических действий, ограничением времени владения мячом, проведением игры несколькими мячами, с одеванием части игроков противоположной команды в «нашу» форму; учебно-тренировочные и соревновательные поединки по различным видам единоборств и т.д. [9, 10].

Таким образом, внимание имеет одно из первостепенных значений для эффективной служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции, поэтому развитием его функций необходимо специально заниматься, в том числе используя различные средства и методы физической подготовки и спорта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Анисимов Е.А. К проблеме развития профессионально важных психофизиологических функций работников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции России // Социальные, правовые, технические и экологические проблемы безопасности дорожного движения: материалы международной научно-практической конференции. Орел: Высшая школа МВД РФ, 1996. С. 310-313.

2. Гильбух Ю.З. Воспитание внимательности // Школа и производство. 1988. № 11. С. 21-24.

3. Калашников А.Ф. Проблемы физической и психофизиологической подготовки специалистов для подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции России: монография. Орел: ОрЮИ МВД России, 1997. 147 с.

4. Алдошин А.В. Характеристика деятельности функциональных систем организма и риски утраты здоровья сотрудников ГИБДД в процессе служебной деятельности // Наука и практика. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова. 2014. № 2 (59). С. 150-153.

5. Еремин Р.В. К вопросу об организации самостоятельной физической тренировки сотрудников ДПС ГИБДД // Актуальные проблемы физической культуры и спорта курсантов, слушателей и студентов: сборник статей / редкол. С.Н. Баркалов [и др.]. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2015. С. 20-23.

6. Моськин С.А. Приоритетные направления повышения эффективности воспитания профессионально значимых качеств курсантов вузов МВД России // Наука и практика. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова. 2014. № 4 (61). С. 156-158.

7. Кутергин Н.Б., Ткаченко А.И., Кулиничев А.Н. Физическое совершенствование курсантов образовательных учреждений правоохранительных органов средствами подвижных игр // Физическое воспитание студентов. 2013. № 6. С. 30-33.

8. Ананьев С.И., Апальков А.В., Горбатенко А.В. Развитие физических качеств курсантов образовательных организаций МВД России на основе применения комплексов подвижных игр // Вестник Белгородского юридического института МВД России. 2015. № 1. С. 47-52.

9. Кутергин Н.Б., Кулиничев А.Н., Воротник А.Н. Средства формирования сложнокоординационных навыков у курсантов образовательных организаций МВД России // Историческая и социально-образовательная мысль. 2014. № 3 (25). С. 119-121.

10. Воротник А.Н., Кутергин Н.Б., Кулиничев А.Н. Комплексный подход к повышению общей физической работоспособности курсантов образовательных организаций системы МВД России // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 1. С. 86-90.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Баркалов Сергей Николаевич, начальник кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат педагогических наук, доцент.

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова»,г. Орел, ул. Игнатова, д. 2. 302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Служебная деятельность, сотрудник, Госавтоинспекция, физическая подготовка.

БАРЫШНИКОВ М.В., ФОМИЧЕВ А.В.

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД С СУДЕБНЫМИ ПРИСТАВАМИ-ИСПОЛНИТЕЛЯМИ

Аннотация: статья посвящена некоторым проблемным вопросам взаимодействия сотрудников ГИБДД с судебными приставами-исполнителями

Взаимодействие органов государственной власти – необходимое условие для повышения эффективности социально-правовой политики, достижения взаимопонимания и сотрудничества между государственно-властными элементами. Фактически одной из факультативных функций всех органов власти является их взаимодействие. На сегодняшний день различные органы исполнительной власти в осуществлении предоставленных им полномочий тесно контактируют друг с другом.

Взаимодействие Госавтоинспекции и судебных приставов-исполнителей заключается в исполнении постановления о наложении административного штрафа. Рассмотрим порядок исполнения данного постановления.

Для начала следует отметить, что самая многочисленная категория исполнительных производств по штрафам - ГИБДД. И несмотря на все принимаемые меры, количество автовладельцев, не желающих оплачивать штрафы, а вернее нести наказание за совершенное правонарушение по-

прежнему велико. Радикальные меры применяются к правонарушителям как из-за 1000-рублевого штрафа или более, так и 500-рублевого.

Согласно ст. 23.3 Кодекса об административных правонарушениях РФ органы внутренних дел (полиция), в частности: начальник Государственной инспекции безопасности дорожного движения, его заместитель, командир полка (батальона, роты); сотрудники ГИБДД, имеющие специальные звания; государственные инспектора безопасности дорожного движения, а также государственные инспектора дорожного надзора уполномочены рассматривать дела об административных правонарушениях. Необходимо отметить, что в большей части представленные органы и должностные лица полномочные рассматривать дела об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ – «Административные правонарушения в области дорожного движения».

Так, согласно п. 3 ст. 28.6 КоАП РФ в случае выявления административного правонарушения, предусмотренного главой 12 КоАП РФ зафиксированного с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, и оформляется в порядке, предусмотренном статьей 29.10 КоАП РФ. Данное постановление подлежит обязательному исполнению согласно ст.31.2 КоАП РФ с момента вступления его в законную силу в предусмотренных в ст. 31.1 КоАП РФ случаях. Если постановление по делу не было обжаловано или опротестовано в установленные сроки, оно направляется в орган, должностному лицу, уполномоченным приводить его в исполнение в течение трех суток со дня его вступления в законную силу, а в случае рассмотрения жалобы, протеста - со дня поступления решения по жалобе, протесту из суда или от должностного лица, вынесших решение [1].

К тому же административный штраф в соответствии со ст. 32.2 КоАП РФ должен быть уплачен лицом, привлеченным к административной ответственности, не позднее тридцати дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу либо со дня истечения срока отсрочки или рассрочки, предусмотренных статьей 31.5 КоАП РФ.

При отсутствии документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, по истечении тридцати дней со срока, указанного в части 1 ст. 32.2 КоАП РФ, судья, орган, должностное лицо, вынесшие постановление, направляют соответствующие материалы судебному приставу-исполнителю для взыскания суммы

административного штрафа в порядке, предусмотренном федеральным законодательством [1].

Именно таким образом проявляется взаимодействие, возникающее при осуществлении представленных полномочий Госавтоинспекции и судебных приставов – исполнителей. Однако со стороны приставов – исполнителей назревает вопрос: всегда ли целесообразно направлять постановление для принудительного исполнения судебному приставу-исполнителю?

Ответом на данный вопрос считаем внедрение и развитие государственной системы предоставления государственных услуг гражданам по средствам сети интернет, путем внесения данных о штрафе сотрудниками Госавтоинспекции в данную систему и получения информации путем просмотра сведений о задолженности со стороны сотрудников Федеральной службы судебных приставов.

В соответствии с изменениями, предусмотренными Федеральным закономот 28.11.2015 №340-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об исполнительном производстве» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» с 15 января 2016 года при неисполнении должником-гражданином или должником, являющимся индивидуальным предпринимателем, который добровольно не выполняет требования исполнительного документа (о взыскании алиментов или, например, о возмещении вреда здоровью), может временно лишиться специального права в виде права управления транспортными средствами, за исключением случаев, предусматриваемые указанным законом. Например,если сумма задолженности по исполнительному документу не превышает 10 000 рублей, а также должнику предоставлена отсрочка или рассрочка исполнения требований исполнительного документа[2].

В связи с этим в КоАП РФ внесена новая статья 17.7, предусматривающая ответственность за нарушение установленного в соответствии с законодательством об исполнительном производстве временного ограничения на пользование специальным правом. Но на сегодняшний момент остался непонятен механизм реализации данной нормы законы.

Единственным выходом из этой ситуации остается налаживание взаимодействия ГИБДД РФ, ФССП РФ и кредитных организаций, принимающих платежи путем совместного обсуждения и проработки механизма реализации временного приостановления права управления транспортными средствами и предоставления сведений по оплате задолженности.

В этой связи также нелишним будет добавить, что для получения своевременной информации об оплате штрафов необходима новая система на основе портала Государственных услуг. Ее сущность заключается в том, что подразделения Госавтоинспекции сами будут составлять электронный

реестр назначенных штрафов, где указываются номер постановления, сумма штрафа, и к этому реестру прилагаются реквизиты, куда штраф должен поступить. Он в течение суток пересылается в кредитные учреждения. Операционист, когда к нему приходит плательщик, набирает лишь номер постановления и тут же получает все реквизиты, куда перечислять деньги, а также данные нарушителя и сумму штрафа. Ему остается только принять деньги. Информация об оплате тут же поступает обратно в подразделение.Если человек не оплатил штраф, то на 61-й день в ГИБДД на мониторе высвечивается информация о должнике. И тогда уже можно по этому поводу возбуждать административные дела и направлять их судебным приставам. И главной особенность будет информирование граждан об их задолженностях.

Подводя итог, хотелось бы отметить, что взаимодействие подразделений Госавтоинспекции и службы судебных приставов необходимо развивать уже в новом компьютеризованном направлении, увеличивать электронный документооборот, с целью облегчения работы сотрудников двух служб и дальнейшей автоматизации представленного направления.

ЛИТЕРАТУРА

1.Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]:от 30.12.2001г. № 195-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информацииURL:http://www.pravo.gov.ru.

2.О внесении изменений в Федеральный закон «Об исполнительном производстве» и отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]:Федеральный закон от 28.11.2015 № 340-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информацииURL:http://www.pravo.gov.ru.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Барышников Максим Валерьевич, старший преподаватель кафедры специальной подготовки Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

Фомичев Александр Вадимович, слушатель факультета подготовки специалистов ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение

высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Взаимодействие, судебные приставы-исполнители, Госавтоинспекция, административные правонарушения, электронный документооборот.

БАРЫШНИКОВ М.В.

ОБЯЗАННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ПОРЯДОК ИСПОЛНЕНИЯ

Аннотация: статья раскрывает отдельные аспекты, связанные сисполнением участниками дорожного движения своих обязанностей в случаерешения ими задач по принятию и реализации решений в соответствии с положениями Правил дорожного движения.

В Федеральном законе от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» впервые, был провозглашен принцип приоритета ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении[1], а также было установлено, что участники дорожного движения имеют права на свободное и беспрепятственное передвижение по дорогам Российской Федерации в соответствии и на основании установленных правил, а также на безопасные условия этого передвижения, которые должны гарантироваться государством и обеспечиваться путем выполнения законодательства о безопасности дорожного движения и международных договоров Российской Федерации [1].

Предоставленные участникам дорожного движения права неразрывно связаны с возлагаемыми на них обязанностями. Некоторые из них мы более подробно и рассмотрим. Итак, общая конституционная обязанность граждан, а именно соблюдать законы, для участников дорожного движения конкретизирована в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения», в котором определено, что «участники дорожного движения обязаны выполнять требования настоящего Федерального закона и издаваемых в соответствии с ним нормативно-правовых актов в части обеспечения безопасности дорожного движения»[1]. Кроме этого общего положения, в ряде статей указанного закона определены требования разрешительной системы допуска к управлению механическими транспортными средствами, соблюдение

которых следует, по нашему мнению, рассматривать как специальные обязанности водителей, которые изложены в ст. ст. 23 «Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения», 25 «Условия получения права на управление транспортными средствами», 26 «Основные требования к подготовке водителей транспортных средств» и 27 «Получение права на управление транспортными средствами».

Однако отметим, что этим, по существу, исчерпывается законодательное регулирование обязанностей участников дорожного движения. Практически обязанности участников дорожного движения в настоящее время регламентируются на уровне подзаконных нормативных правовых актов, в том числе принимаемых на ведомственном уровне. Особое место среди них занимают Правила дорожного движения, которые устанавливают единый порядок дорожного движения на территории Российской Федерации. Так, сущность обязанностей участников дорожного движения концентрированно выражена в Правилах дорожного движения, в соответствии с которыми участники дорожного движения «обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами» и при этом «действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда»[2]. Такое определение обязанностей означает, что на участников дорожного движения фактически возложена вся полнота ответственности за непосредственное обеспечение безопасности дорожного движения.

В Правилах также определено, что участникам дорожного движения «запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения»[2]. При создании помехи для движения они обязаны принять все возможные меры для ее устранения, а при невозможности сделать это – обеспечить доступными средствами информирование участников дорожного движения об опасности и сообщить в полицию.

Основное значение для обеспечения безопасности дорожного движения имеет выполнение его участниками установленного в Правилах порядка действий в различных дорожно-транспортных ситуациях.

В совокупности норм, определяющих этот порядок, в зависимости от того, каким образом регламентируются действия участников дорожного движения, можно выделить две группы.

Первую группу составляют нормы, в которых конкретизируется общая обязанность обеспечивать безопасность дорожного движения при выборе режима движения.

Для водителей таковыми являются положения Правил, относящиеся к выбору скорости движения транспортных средств, в пределах установленной, их расположению на проезжей части, выполнению обгона и ряда других маневров.

Обязанности пешеходов сводятся к выполнению установленного порядка действий в различных дорожно-транспортных ситуациях. Нормы, регламентирующие этот порядок, как и у водителей, подразделяются на нормы, выполнение которых требует определенной квалификации по оценке ситуации, и нормы, содержащие конкретные предписания и запреты. Так, пешеходам вменено в обязанность в темное время суток «вне населенных пунктов иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств», а «на нерегулируемых пешеходных переходах выходить на проезжую часть после того, как они оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход для них безопасен» [2].

Вторую группу образуют конкретные запреты и предписания о режимах движения. К ним относятся, в частности, ограничение максимальной и минимальной скорости движения, порядок действий водителей при движении на регулируемых перекрестках, пешеходных переходах, железнодорожных переездах, приоритеты в движении и т.п. Пешеходы должны пересекать проезжую часть по пешеходным переходам, а при их отсутствии – на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

Обязанности пассажиров состоят в соблюдении установленного порядка поездки на транспортном средстве, посадки и высадки.

Дополнительные обязанности водителей, связанные с движением велосипедов, мопедов, гужевых повозок, а также прогоном животных, состоят в соблюдении особых требований, предъявляемых к порядку передвижения на указанных транспортных средствах, а также к порядку перемещения верховых, вьючных животных, стада по дорогам.

Кроме соблюдения установленного порядка передвижения, на водителей механических транспортных средств возложен еще ряд обязанностей, в совокупности которых можно выделить три группы:

- обязанности по исполнению требований разрешительной системы допуска к управлению транспортными средствами и допуска их к эксплуатации;
- обязанности по соблюдению правил перевозок пассажиров и грузов;
- обязанности по соблюдению установленного порядка управления в области дорожного движения.

Действующим законодательством установлена разрешительная система допуска транспортных средств в эксплуатацию. Составными частями этой системы в соответствии с Федеральным законом «О

безопасности дорожного движения» являются регистрация транспортных средств, государственный технический осмотр зарегистрированных транспортных средств, лицензирование перевозочной деятельности

Обязанности по исполнению требований разрешительной системы допуска к управлению механическими транспортными средствами выражаются в том, что водитель механического транспортного средства должен иметь водительское удостоверение. Водительское удостоверение в соответствии с законом является документом, удостоверяющим право на управление транспортным средством. Получение такого права также связано с выполнением ряда обязанностей.

К ним относятся, во-первых, прохождение медицинского освидетельствования, во-вторых, прохождение специальной подготовки, в-третьих, сдача квалификационных экзаменов.

Отдельную группу образуют обязанности по соблюдению порядка осуществления определенных видов перевозок. В Правилах установлены требования, которые обязаны выполнять водители при буксировке механических транспортных средств, учебной езде, перевозке пассажиров, перевозке грузов. Кроме того, специальные обязанности есть у водителей, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. Законность перевозки подтверждается наличием у водителя товарно-транспортных документов, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – документов, предусмотренных правилами перевозки этих грузов.

На водителей также возлагаются определенные обязанности по соблюдению установленного в области дорожного движения порядка управления. К данной группе относятся такие обязанности водителей как: остановка транспортного средства по требованию регулировщиков; передача уполномоченным должностным лицам документов, подтверждающих законность управления транспортными средствами, эксплуатации транспортных средств и осуществления перевозок; прохождение освидетельствования на состояние опьянения и другие.

К этой же группе следует отнести обязанности, которые должны выполнять водители при возникновении дорожно-транспортных происшествий. Они сводятся к выполнению действий, обеспечивающих возможность выявления механизма дорожно-транспортного происшествия, принятию мер к оказанию помощи пострадавшим и информированию о случившемся полиции.

Подводя итог, следует отметить, что наличие у участников дорожного движения обязанности действовать таким образом, чтобы не создавать опасности и не причинять вреда, по существу, означает возложение на них всей полноты ответственности за непосредственное обеспечение безопасности дорожного движения на определенном участке дороги.

ЛИТЕРАТУРА

1. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]:Федеральный закон от 10.12.1995.№ 196-ФЗ // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2.О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Электронный ресурс]:Постановление Совета Министров-Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Барышников Максим Валерьевич, старший преподаватель кафедры специальной подготовки Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Участники дорожного движения, обеспечение безопасности дорожного движения, правила дорожного движения**.**

БЕЛЯЕВА О.В.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Аннотация: в статье рассматриваютсяосновные направления обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, а также проблемы безопасности дорожного движения в связи с нарастающей угрозой национальной безопасности личности, общества и государств в целом.

Возрастание значения проблемы национальной безопасности обусловлено динамикой изменений, происходящих в России и в мире, а также воздействием таких негативных тенденций, как устойчивое сокращение численности населения, ухудшение его качественного состава вследствие разрушения традиционного духовного и социального уклада, усиления терроризма, экстремизма, сепаратизма и преступности. Эти тенденции оказывают деструктивное воздействие на главные ресурсы

национальной экономики - интеллектуальный, профессиональный и организационный которые не могут развиваться в отрыве от социальной и духовной базы. Интересы национальной безопасности диктуют необходимость проведения в целях экономической и политической стабильности эффективной социальной политики, направленной на развитие личности, ее образование, здравоохранение и социокультурное обеспечение.

Наконец, события последних десятилетий показывают, что XXI век ставит перед международным сообществом и государствами немало проблем на этом основополагающем направлении, особенно исходя из характера новых вызовов и угроз безопасности личности, общества и государства.

Все это позволяет сделать вывод, что в условиях перехода Российского государства к принципиально новой парадигме обеспечения безопасности в целом конституционно-правовая разработка концепции взаимодействия человека и государства в сфере обеспечения безопасности личности приобретает новое звучание и содержание в связи с существенно изменившимися внутренними и внешними условиями развития российского общества.

Сегодня Россия предпринимает меры по развитию системы обеспечения национальной безопасности, руководствуясь федеральными законами от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности»[1] и от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»[2], а также Стратегией национальной безопасности в Российской Федерации[3] послужившей основой для конструктивного взаимодействия органов государственной власти, организаций и общественных объединений для защиты национальных интересов Российской Федерации и обеспечения безопасности личности.

Согласно Стратегии национальной безопасности в Российской Федерации, национальными интересами и стратегическими национальными приоритетами России являются:

- укрепление обороны страны, обеспечение незыблемости конституционного строя, суверенитета, независимости, государственной и территориальной целостности Российской Федерации;

- укрепление национального согласия, политической и социальной стабильности, развитие демократических институтов, совершенствование механизмов взаимодействия государства и гражданского общества;

- повышение качества жизни, укрепление здоровья населения, обеспечение стабильного демографического развития страны;

- сохранение и развитие культуры, традиционных российских духовно-нравственных ценностей;

- повышение конкурентоспособности национальной экономики;

- закрепление за Российской Федерацией статуса одной из лидирующих мировых держав, деятельность которой направлена на поддержание стратегической стабильности и взаимовыгодных партнерских отношений в условиях полицентричного мира.

Стратегия национальной безопасности определила и стратегические национальные приоритеты посредством которых осуществляется обеспечение национальных интересов. К их числу относятся: оборона страны; государственная и общественная безопасность; повышение качества жизни российских граждан; экономический рост; наука, технологии и образование; здравоохранение; культура; экология живых систем и рациональное природопользование; стратегическая стабильность и равноправное стратегическое партнерство.

Стратегическими целями государственной и общественной безопасности являются защита конституционного строя, суверенитета, государственной и территориальной целостности Российской Федерации, основных прав и свобод человека и гражданина, сохранение гражданского мира, политической и социальной стабильности в обществе, защита населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Главные направления, которые ставит перед собой государство по обеспечению государственной и общественной безопасности являются: усиление роли государства в качестве гаранта безопасности личности и прав собственности, совершенствование правового регулирования предупреждения преступности (в том числе в информационной сфере), коррупции, терроризма и экстремизма, распространения наркотиков и борьбы с такими явлениями, развитие взаимодействия органов обеспечения государственной безопасности и правопорядка с гражданским обществом, повышение доверия граждан к правоохранительной и судебной системам Российской Федерации, эффективности защиты прав и законных интересов российских граждан за рубежом, расширение международного сотрудничества в области государственной и общественной безопасности.

В свою очередь стратегическими целями обеспечения национальной безопасности в области повышения качества жизни российских граждан являются развитие человеческого потенциала, удовлетворение материальных, социальных и духовных потребностей граждан, снижение уровня социального и имущественного неравенства населения прежде всего за счет роста его доходов.

Угрозами качеству жизни российских граждан являются неблагоприятная динамика развития экономики, отставание в технологическом развитии, введение ограничительных экономических мер против Российской Федерации, нецелевое расходование бюджетных ассигнований, усиление дифференциации населения по уровню доходов,

снижение качества потребительских товаров и оказываемых населению услуг.

Повышение качества жизни граждан гарантируется за счет обеспечения продовольственной безопасности, большей доступности комфортного жилья, высококачественных и безопасных товаров и услуг, современного образования и здравоохранения, спортивных сооружений, создания высокоэффективных рабочих мест, а также благоприятных условий для повышения социальной мобильности, качества труда, его достойной оплаты, поддержки социально значимой трудовой занятости, обеспечения доступности объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур для инвалидов и других маломобильных групп населения, достойного пенсионного обеспечения.

Вместе с тем в Стратегии не обозначена такая серьезная проблема для Российского государства и общества, как обеспечение безопасности дорожного движения, хотя, аварийность на дорогах во многих странах расценивается как национальное бедствие. Однако, обеспечение высокого уровня безопасности дорожного движения должно являться одной из основных задач Российского государства. Данный вывод следует из основных положений Конституции РФ[4] и Федерального закона от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности»[1], которые, закрепляя правовые основы обеспечения безопасности в государстве, определили систему безопасности и ее функции, установили силы и средства, порядок организации и деятельности органов обеспечения безопасности, а также контроля и надзора за этой деятельностью.

Состояние законодательства в любой области общественных отношений определяется тем, какое внимание уделяет государство той или иной сфере деятельности. Это в полной мере относится к обеспечению безопасности дорожного движения, центральное место в нормативной правовой основе которой занимают Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»[5] и Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденное Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711[6].

Также был принят ряд указов Президента Российской Федерации и постановлений Правительства Российской Федерации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Безопасность дорожного движения стала серьезной государственной проблемой, имеющей огромное социальное и политическое значение. Показатели тяжести последствий от ДТП у нас значительно выше, чем в большинстве стран с высоким уровнем автомобилизации. Число погибших от ДТП в расчете на 10 тыс. транспортных средств в России в 5- 6 раз больше, чем, например, в США и некоторых других странах. Доля погибших среди всех пострадавших в ДТП на порядок превышает

аналогичный показатель США. В результате ДТП значительное число пострадавших получают тяжелые телесные повреждения. Хозяйству страны ежегодно наносится материальный ущерб в сотни миллиардов рублей.

По данным ГИБДД за период с января по ноябрь 2015 года на дорогах России произошло 133,203 ДТП, в которых погибли 16638 человек и 168146 получили ранения, из них 15860 детей ранено и 582 ребенка погибли. Цифры ужасающие, однако, в прошлом году за аналогичный период произошло 181540 ДТП, в которых 228855 человек ранены и 24423 человека погибли[7]. Можно сделать вывод, что ситуация с аварийностью на дорогах нашей страны улучшилась, хоть и не существенно.

Эксперты связывают данную положительную динамику с активными мерами борьбы со стороны правительства за безопасность на дорогах, такими как реформа в автошколах, ужесточение санкций для нетрезвых водителей и введение уголовной ответственности за ДТП с погибшими, атакже с введением штрафов для нарушителей-пешеходов. Также правительством разработан план мероприятий по борьбе со смертностью на дорогах, включающий основные факторы, влияющие на нее: качество дорожного покрытия, человеческий и информационный факторы, скорость оказания медицинской помощи при ДТП.

Если ставится вопрос, по какой причине происходит наибольшее число аварий, то здесь всегда ответ один и тот же: нарушение ПДД. Из-за этого происходит почти 90% всех автопроисшествий, и 6 месяцев текущего года в указанную статистику вписываются полностью. Водители виноваты, безусловно, чаще пешеходов: 76,1% против 12,3% в общей массе аварий по вине нарушения ПДД.

Мотоциклисты и водители автобусов попадали в дорожные переделки (или провоцировали таковые) заметно чаще, чем годом ранее: прирост процента аварий у первых составил 4,3%, у вторых – и вовсе 8,8%.

Зато водители на 8,4% реже стали пытаться скрыться с места происшествия – это явный плюс. А вот снижения аварийности из-за ремонта дорог не происходит – 0,1% улучшения выглядит как откровенная насмешка реалий над прошлогодними обещаниями чиновников. И по вине плохих дорог в России и сейчас аварий значительно больше, чем в США или Европе, хотя в последних средняя скорость движения автомобиля по стране значительно выше.

От года к году россияне все чаще устраивают пьяные ДТП, и именно эта тенденция сохраняется с годами как абсолютно стабильная. В ГИБДД аккуратно подчеркивают: проблема алкоголя на дорогах – лишь производная, тогда как главной бедой остается растущий уровень алкоголизма и пьянства в обществе в целом.

В стране не создаются долгосрочные условия, которые могли бы позитивно повлиять на ситуацию на дорогах, а сложности упорно

нарастают. Например, в цифрах нельзя выразить конкретику ухудшения знания ПДД среднестатистическим водителем, но объективно это присутствует. Влияет в подобном случае процесс покупки прав без привязки к умению водить, в ГИБДД не уточняют.

Следует отметить, что рост количества автомобилей на 1000 человек в России сопровождается ростом числа аварий с коэффициентом 1,2 - 1,3. В Европе и США данный коэффициент всегда меньше единицы, что позволяет говорить о положительном эффекте от роста числа автомобилей у них и о негативном – в России.

Еще одна проблема - это исторически сложившееся среди российских водителей так называемое «дорожное хамство», когда ДТП происходит из-за того, что водители демонстрируют неуважение друг к другу. Теперь же эта «мода» плавно меняется на другую: водители стали значительно чаще лихачить.

Такие модные движения, как стритрейсинг, драфтинг или дрэгрейсинг провоцируют многих водителей пытаться показать свои «умения» там, где этого делать совсем не стоит.

Если на Западе стараются делать акцент на культуре вождения, то в России в ГИБДД давно уже убедились: для водителей эффект может дать исключительно кнут. Работа по привлечению внимания граждан к проблемам соблюдения ПДД почти не ведется, если не считать «отменные» ролики социальной рекламы: в них «креатив» ГИБДД настолько отметился, что некоторые ролики даже пришлось снимать с эфира из-за чрезмерных наглядности и жестокости.

Просветительская работа отнимает много сил и дает слабый результат, уверены в ведомстве. А вот западный опыт устрашающей демонстрации возможных аварий и их последствий в ГИБДД считают единственным средством, способным конкурировать с «культурой штрафов».

Выступая на итоговой Коллегии МВД России 4 марта 2014 г., Президент России Владимир Путин заявил, что в стране пока сделано недостаточно для обеспечения безопасности дорожного движения, и поручил МВД вместе с министерством здравоохранения, МЧС и другим ведомствам «подумать над всем комплексом проблем - а это и организация движения, и контроль на дорогах, взаимодействие патрульных, экстренных, медицинских служб»[8].

В целом следует сказать, что цена, которую страна платит за блага автомобилизации, слишком велика. На дорогах государства погибает огромное количество людей, многие получают травмы и остаются инвалидами. Как представляется, такое количество потерь населения, причем в мирное время, может сравниться только с потерями в военное время.

Таким образом, полагаем, что ущерб от дорожно-транспортных происшествий угрожает национальной безопасности государства и, помимо всех предпринимаемых государством мер, необходимо решение проблем безопасности дорожного движения рассматривать и как стратегические основы национальной безопасности личности, общества и государства в целом.

Переломить неблагоприятные тенденции роста аварийности на автомобильном транспорте можно, лишь полностью используя преимущества происходящих преобразований в политической и экономической жизни страны, в стратегии государственного развития России, совершенствуя всю деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения.

И какую бы активную борьбу за безопасность на дорогах не вели законодатели, огромное значение имеет сознательность самих граждан. Чем чаще мы будем думать о последствиях своих действий и реже нарушать правила, чем менее страшными будут статистические данные по ДТП.

ЛИТЕРАТУРА

1. О безопасности [Электронный ресурс]:Федеральный закон от 28.12.2010г. № 390-ФЗ (в ред. от 05.10.2015г.) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2.О стратегическом планировании в Российской Федерации [Электронный ресурс]:Федеральный закон от 28.06.2014г. № 172-ФЗ // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3.Стратегия национальной безопасности[Электронный ресурс]: утв. Указом Президента Рос. Федерации от 31 декабря 2015 г.№ 683 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием: с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 г. № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 г. № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 г. № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 г. № 11-ФКЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 31, ст. 4398.

5.О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]:Федеральный закон от 10.12.1995г. № 196-ФЗ (ред. от 14.10.2014г.) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6.О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]:Указ Президента РФ от 15.06.1998г. № 711 (ред. от 01.04.2015) (вместе с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

7. Официальный сайт Госавтоинспекции России. [Электронный ресурс]:URL:http://www.gibdd.ru/ (дата обращения 09.03.2016г.).
8. Официальный сайт МВД России. [Электронный ресурс]:URL:https://mvd.ru/ (дата обращения 3.03.2016г.).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Беляева Ольга Васильевна, доцент кафедры государственно-правовых дисциплин Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Стратегия национальной безопасности, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия.

БОЕВА М.А.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ОСНАЩЕННОСТИДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

Аннотация: в статье рассматриваютсявопросы совершенствования технической оснащенности дорожно-патрульной службы для эффективного развития дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции.

Перспективы развития дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции невозможно представить без ее кардинального технического переоснащения. Научно-технический прогресс во всех сферах жизни общества заставляет менять отношение к техническим средствам, стоящим на вооружении ДПС. Если десять лет назад определенные приборы считались хорошим инструментарием при осуществлении контрольно-надзорных функций, то сегодня их применение становится проблематичным из-за того, что они не обеспечивают доказательной базы для фиксации тех или иных правонарушений.

Все оперативно-технические средства, которые необходимо поставить в подразделения ДПС, условно можно разбить на три группы:

1. Специальные технические средства, предназначенные для осуществления контрольно-надзорных функций.

2. Технические средства, предназначенные для фиксации обстоятельств дорожно-транспортных происшествий.

3. Технические средства, предназначенные для оперативного управления нарядами ДПС и осуществления контроля за несением службы.

В первой группе приоритетными направлениями должны стать вопросы скорейшего оснащения службы средствами фотовидеофиксации нарушения ПДД, работающих в автоматическом режиме. При этом такая аппаратура должна фиксировать не только превышение установленной скорости движения, но и проезд перекрестков на запрещающий сигнал светофора, выезд на сторону дороги, предназначенной для встречного движения, проезд железнодорожных переездов при включенной сигнализации и др., то есть те нарушения, которые в первую очередь влекут тяжкие последствия. Кроме того, необходимо добиться 100-процентного оснащения нарядов ДПС приборами для проведения освидетельствования водителей транспортных средств на состояние алкогольного опьянения.

Не терпит отлагательства разработка специальной техники, предназначенной для выявления лиц, находящихся под воздействием наркотических и психотропных средств, а также устройств, способных дистанционно воздействовать на двигатели транспортных средств с целью их принудительной остановки.

Кроме того, наряды ДПС необходимо оснащать коммуникационной аппаратурой, позволяющей осуществлять удаленный доступ к базам данных автоматизированных поисковых систем при несении службы.

Было бы своевременным введение электронных средств идентификации на всех водительских и регистрационных документах, а также на путевых листах и страховых полисах, и соответствующих считывающих и сканирующих устройств для сотрудников ДПС, что значительно облегчило бы проведение проверки подлинности документов и правомерности осуществления перевозочной деятельности.

Оснащение службы такими специальными техническими средствами позволит максимально исключить субъективизм при выявлении и разбирательстве по конкретным нарушениям правил дорожного движения, сократить время общения инспекторов ДПС с нарушителями, автоматизировать процесс составления административных протоколов и вынесения постановлений по конкретным правонарушениям.

Оперативно-технические средства второй группы делятся на средства ограждения мест дорожно-транспортных происшествий и средства фиксации обстоятельств происшествий. Каждая из этих подгрупп весьма актуальна и сегодня. Приходится отмечать, что в настоящее время часто из-за плохого обозначения мест дорожно-транспортных происшествий, особенно в ночное время и в условиях недостаточной видимости, совершаются наезды на транспортные средства участников ДТП, а также на водителей этих транспортных средств и на членов

следственно-оперативных групп, работающих на местах ДТП. Поэтому имеется настоятельная необходимость разработки средств обозначения мест ДТП и экипировки должностных лиц, а также порядка применения этих средств.

Назрела необходимость совершенствования средств фиксации обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. Замеры расстояний, производимые рулетками или, в лучшем случае, курвиметрами, нанесение схем происшествий на бумажные носители не только весьма трудоемки и недостаточно точны, но и требуют значительного времени. В результате на подъездах к местам ДТП скапливаются большие пробки, на устранение которых иногда требуются многочасовые усилия сотрудников ДПС. Между тем, уже сейчас имеются разработки приборов, позволяющие быстро и точно делать замеры расстояний, находясь на точке отсчета, производить стереофото- и видеосъемку местности. Рациональным было бы разработать приборы, с помощью которых можно было бы использовать электронные карты местности, на которых отображать схемы дорожно-транспортных происшествий вместо бумажных носителей, применяя при этом необходимые условные обозначения, запрограммированные в таких приборах. Такая аппаратура может способствовать не только повышению объективности разбирательства по конкретным ДТП, но и сократить время составления материалов, оперативно восстанавливать пропускную способность автомобильных дорог после ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий.

Третья группа специальных технических средств должна способствовать повышению эффективности деятельности дорожно-патрульной службы. В первую очередь это касается систем спутникового позиционирования. В настоящее время большая часть патрульного транспорта ГИБДД оснащена аппаратурой ГЛОНАСС, которая обеспечивает текущий мониторинг дислокации нарядов в режиме реального времени и позволяет с наибольшей оптимальностью реагировать на изменение оперативной обстановки. Кроме того, у всех нарядов должны быть приборы, позволяющие вести аудио- и видеозапись всех контактов сотрудников ДПС с участниками дорожного движения. Обязательность этой процедуры исключит возникновение конфликтных ситуаций, а также возможность вымогательства со стороны инспекторов ДПС и попыток дачи взяток правонарушителями.

Отдельно необходимо сказать об обеспечении нарядов ДПС транспортными средствами. Учитывая динамичный характер подконтрольного процесса дорожного движения все наряды дорожно-патрульной службы должны обладать возможностью оперативно реагировать на изменение обстановки. Это может быть достигнуто только путем обеспечения их соответствующими транспортными средствами.

Дорожно-патрульная служба может качественно выполнять стоящие перед ней задачи лишь при условии наличия преимущества перед участниками движения в своей мобильности. Поэтому патрульные автомобили и мотоциклы у всех видов нарядов, в том числе и на стационарных постах, должны обладать повышенными динамическими характеристиками по сравнению с контролируемым автомототранспортом. Кроме того, учитывая расширение номенклатуры применяемых сотрудниками службы оперативно-технических средств, средств связи и коммуникации, патрульные транспортные средства должны обладать возможностью удобного размещения этой специальной техники. Поэтому в перспективе для ДПС Госавтоинспекции должны приобретаться транспортные средства, изготовленные малыми сериями по специальному заказу.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Боева Милана Александровна, преподаватель кафедры специальной подготовки Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Техническая оснащенность, дорожно-патрульная служба, контрольно-надзорные функции, дорожно-транспортное происшествие.

БОНДАРЕВА.А.

ПРОБЛЕМЫ МЕТОДОЛОГИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ПРАВОСОЗНАНИЯ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Аннотация: в статье рассматриваются базовые методологические аспекты профессионального правосознания сотрудников ГИБДД.

Размышляя о факторах, которыепрямо или опосредованно детерминируют качество служебной деятельности сотрудников ГИБДД, невозможно обойти вниманием такой аспект как индивидуальное ипрофессиональное правосознание.

Как известно, существуют различные критерии классификации видов правосознания. По субъектам оно подразделяется на индивидуальное, групповое и общественное (массовое).

С точки зрения адекватности, глубины отражения правовой действительности, выделяют обыденное, научное и профессиональное правосознание.

Профессиональное правосознание - это правовое сознание юристов, лиц, профессионально занимающихся юридической деятельностью, включающее в себя в различных формах некоторые основные элементы научного правового сознания.

Естественно, что от уровня развития профессионального правосознания, от содержания и характера присущих ему специфических характеристик, во многом зависит качество и эффективность деятельности государственного аппарата и в целом надлежащее осуществление государственных функций служащими, в том числе и сотрудниками ГИБДД.

В юридической литературе утверждается, что именно разделение труда обуславливает существенное отличие правосознания лиц, профессионально занимающихся юридической деятельностью от правосознания представителей других социальных групп. Кроме того, его действие распространяется и на различия в специализированном профессиональном сознании. Конкретные юридические профессии, каждая из которых представляет собой определенную категорию общественного разделения труда, развивают различные способности, создают новые потребности, интересы и новые способы их удовлетворения.

В свою очередь многосторонность юридической практики создает специфические условия для формирования правосознания и обуславливает его особенности у прокуроров, адвокатов, судей, юрисконсультов, сотрудников органов внутренних дел и т.д. Каждая юридическая профессия вносит специфику в правосознание ее представителей, выступает основой для формирования особого вида правосознания, характерного для представителей тех или иных юридических специальностей.

Поэтому профессиональное правосознание с учетом внутрипрофессиональных различий можно, в свою очередь, подразделить на правосознание внутрипрофессиональных групп (правосознание ученых-юристов и юристов-практиков) и правосознание профессиональных подгрупп (правосознание судей, работников прокуратуры, адвокатов, сотрудников органов внутренних дел, сотрудников ГИБДД и т.д.).

Последний вид профессионального правосознания еще именуют специализированным. «Специализированной, - отмечает А.Р.Ратинов, - можно считать совокупность таких элементов правосознания, которые, не имея массового распространения, свойственны отдельным категориям людей в связи с их профессиональной деятельностью» [1,с.190]. Соответственно субъектами специализированного профессионального правосознания можно считать лиц разных юридических профессий, какой-

либо отрасли деятельности, которая в связи с регуляцией правом требует необходимых правовых знаний.

Рассматривая специализированное (корпоративное) профессиональное правосознание сотрудников органов внутренних дел, в том числе и сотрудников ГИБДД,следует отметить, что под ним понимается совокупность характерных черт профессионального правосознания, присущих представителям данной корпоративной группы, обусловленных их функциональным статусом, специфично отражающих правовую действительность в форме юридических знаний, оценочных отношений к праву и практике его реализации, социально-правовых установок и ценностных ориентаций, и на этой основе, регулирующих поведение сотрудников органов внутренних дел в юридически значимых ситуациях.

Социально-правовые исследования специфики правового сознания сотрудников органов внутренних дел, в том числе и сотрудников ГИБДД, имеют важное научное и практическое значение.

Во-первых, такие исследования являются неотъемлемой частью правоведения, которое изучает свой предмет во всей полноте и всесторонности. Благодаря им предоставляется возможность исследовать один из основных каналов взаимосвязи юридической науки и реальной практики, провести системно-структурный анализ механизма правового регулирования в современном российском обществе.

Во-вторых, анализ специализированного профессионального правосознания позволяют разрабатывать меры для совершенствования этого механизма. Сотрудники органов внутренних дел являются одними из основных проводников правовой политики государства и без учета их правосознания, их способности и готовности проводить решения государства, направленных на борьбу с преступностью, иными правонарушениями, поддержание стабильного правопорядка в стране, невозможно обеспечить эффективную реализацию действующего законодательства в конкретных отношениях.

В-третьих, изучение специализированного правосознания сотрудников органов внутренних дел является одним из условий дальнейшего исследования профессионально-юридической группы в целом, выявления закономерностей взаимодействия различных компонентов ее правового сознания.

В-четвертых, важно понимать тот факт, что правовые предписания, регламентирующие служебные функции сотрудников органов внутренних дел, действуют эффективно, если совпадают с потребностями, интересами, мотивами побуждающими их к надлежащему исполнению своих непосредственных должностных обязанностей.

В связи с этим, анализ правосознания сотрудников органов внутренних дел, позволяет выявить потенциальные резервы для

положительного воздействия на их служебную деятельность, помогает установить какие категории сотрудников имеют тенденцию к правомерному поведению и какие группы - к противоправному.

В-пятых, изучение специализированного правосознания сотрудников органов внутренних дел не менее важно и для оценки их правовой социализации, результативности правового воспитания, специального юридического образования, а также практического использования полученных знаний в работе с кадрами органов внутренних дел.

Можно смело предположить, что повышение уровня правосознания сотрудников, насыщение его необходимым позитивным содержанием могут значительно способствовать совершенствованию деятельности органов и подразделений внутренних дел, положительно повлиять на состояние законности и правопорядка.

Профессиональное правосознание сотрудников ГИБДД представляет собой целостную систему, выступающую по отношению к правосознанию лиц, профессионально занимающихся правоохранительной деятельностью как подсистема. Специализированное правосознание сотрудников ГИБДД отличается от профессионального правосознания юристов, прежде всего, не его элементами, а их содержанием, качеством и направлением связей между ними. Причем, обусловленная разделением труда, профессиональная специализация может формировать корпоративные интересы, отличные от общественных и государственных, вызывать определенные профессиональные деформации и негативно отражаться на служебном поведении сотрудников органов внутренних дел [2,с.34].

Профессиональное правосознание сотрудников органов внутренних дел, в том числе и сотрудников ГИБДД, содержит в себе компоненты, содержание которых неоднородно и даже противоречиво. Отсюда возможность конкуренции у сотрудников органов внутренних дел интересов, взглядов, оценок, установок, ценностных ориентаций между собой относительно тех или иных правовых явлений, что положительно либо отрицательно отражается на их служебном поведении.

Необходимо подчеркнуть, что особенности профессионального правосознания тех или иных категорий юридических работников самым тесным образом связаны с различиями в содержании и условиях их труда, со спецификой выполняемых ими функций, которые обуславливают возникновение различных корпоративных интересов, часто не совпадающих не только между собой, но иногда противоречащих общественным и государственным интересам.

По этой причине «профессиональное правосознание, не сводясь к специализированному, несет в себе многие его черты. Более того, внутренняя структура профессионального правосознания не только может, но и должна анализироваться, прежде всего, с учетом существующих специализаций в рамках юридических профессий».

ЛИТЕРАТУРА

1.Ратинов А.Р. Структура и функции правового сознания // Проблемы социологии права. Выпуск 1. / Под ред. В.И.Кудрявцева, А.Б.Чяпас, А.И.Долговой. Вильнюс, 1970. С.190.

2. Романов В.В. Юридическая психология:учебник. М., 2004. С.34.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Бондарев Александр Александрович,начальник кафедры специальной подготовки Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Профессиональное правосознания, правовое воспитание, правовая культура.

ГЕРАСИМОВ И.В.

ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА КАК ФАКТОР, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ КАЧЕСТВО ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ЛИЧНОСТИСОТРУДНИКОВ ГИБДД

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы физической подготовки как фактора, определяющего качество профессиональной деятельности и развития личностисотрудников ГИБДД.

Физическая подготовка являются одной из важных сторон профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД. Широкий круг должностных обязанностей требует постоянной готовности к крайним по сложности ситуациям, связанным с пресечением преступлений, административных правонарушенийи задержанием лиц, не выполняющих законные требования [4].

Перед сотрудниками ГИБДД стоит задача овладение специальными мерами пресечения (боевые приемы борьбы, специальные средства и огнестрельное оружие), эффективность применения которых зависит от принятия быстрых, юридически правильных решений в сочетании с такими личностными качествами как смелость, решительность, хорошая координация движений, сила и быстрота.

Однако экстремальный характероперативно-служебной деятельностисотрудников подразделений по обеспечению безопасности

дорожного движения возникают не только в ситуациях риска и ожидания опасности (дорожное движение, как известно, является потенциально экстремальной ситуацией по классификации профессора А.М. Столяренко), т.к. содержит в себе скрытую угрозу возникновения дорожно-транспортных происшествий [5].

Объективные условия (погодные, дорожные), а также субъективные (обилие нарушителей правил дорожного движения, невнимательность участников дорожного движения и пр.) могут стать причиной возникновения опасности.

Кроме опасности на дороге, каждый день сотрудника подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения включает в себя такие профессиональные действия, как наблюдение за транспортными потоками, остановка и осмотр транспортного средства, проверка документов, беседа с водителем, составление протокола и др., а это значит, чтоих профессиональная деятельность невозможна без профилактики правонарушений, оформления большого количества документов, умения работать за компьютером и др., что требует действий и профессионально-личностных качеств совершенно другого характера (коммуникабельности, доброжелательности,внимательности, терпения и др.).

Не стоит забывать, что взаимодействие сотрудников подразделений ГИБДД с участниками дорожного движения часто носит конфликтный характер. Провоцирующими факторами к конфликту со стороны участников дорожного движения выступают: унижения, оскорбления инспектора, подозрения в негативных побуждениях (например, вымогательстве взятки), устойчивое нежелание признать свою вину [3].

Нестандартный и часто, непредсказуемый характер профессиональной деятельности сотрудников ГИБДД накладывает отпечаток на соответствие требований к ним в виде наличия гибкого мышления, аналитических способностей, исключая шаблонность и стереотипность подходов в решении оперативно-служебных задач.

В данных специфических условиях профессиональной деятельности у неподготовленного сотрудника затрудняется правильное восприятие сложившейся ситуации, появляются ошибочные действия.

В ряде теоретических и практических разработок по вопросам исследования специфики влияния физической подготовки на будущего сотрудника органов внутренних дел, обычно ставятсязадачи выявления необходимых для ее выполнения знаний, умений и навыков, а такжефизических качеств. И в базовом определении это понятие представляется только двумя его сторонами: обучение двигательным действиям и развитие физическихкачеств. Вместе с тем, без должного внимания остаются специфика профессиональной деятельности, развитие личности сотрудника, способы сохранения его здоровья и профессионального долголетия [2].

Если формирование профессиональных навыков будущего сотрудника ГИБДД является целью, а не средством развития психических функций, то обучение заканчивается приобретением узких специальных навыков. Индивидуальный творческий потенциал оказывается заторможенным. При этом требованияпрофессиональной деятельности поглощаютхарактеристики личности, ее культурный потенциал, сформированность, которых более значимо для перспективы личностного развития: повышения устойчивости к стрессу, построение добропорядочныхотношений в семье, коллективе и обществе в целом.

Дефицит духовно-нравственных основ, вытеснение их на второй план в подготовке за счет преимущественного значения специальных знаний и двигательных навыков являются одной из причин деформации нравственного сознания, распространению поведенческих нарушений [3].

На основе усвоения элементов физической культуры, ее норм, ценностей, формируются социально значимые качества личности. К ним относятся скорость возникновения и устойчивость психических процессов, скоростьвосприятия и мышления, длительность ощущений, яркость воображения, интенсивность психических процессов (чувств, эмоций,воли) темп и ритм психической деятельности, направленность на межличностные, социальные контакты. Все эти особенности проявляются в мимике, жестах, эмоциональной окрашенности речи, разнообразных непроизвольных движениях и действиях.

Специфической особенностью физической подготовки в формировании личности является: прикладность, основанная на естественно-биологических предпосылках; «перенос тренированности»,формирование потребностей и способностей, освоение общественного опыта и социальных ценностей, которые обладают наибольшей практической значимостью для личности; подготовка к эффективному профессиональному труду и формирование здорового образа жизни. Физическая подготовка сотрудников ГИБДД должна быть направлена на формирование физически и нравственно здоровых специалистов, способных противостоять влиянию факторов профессиональной деформации, поддерживать здоровый образ жизни, владеющих необходимым объемом профессиональных знаний итактико-технических умений и навыков по силовому задержанию правонарушителя, обладающих высоким уровнем развития физических и психических качеств, позволяющих успешно выполнять профессиональные задачи.

Физическая подготовка сотрудника ОВД создает условия драматичности и конфликтности, напряжения и тревоги, безкоторых невозможно появление чувства ответственности. Физкультурно-спортивная деятельность, профессиональные, функциональные и

культурные свойства личности соединены и определяют способ ее проявления в личности.

К основным функциям физической подготовки в формировании личности относятся: приобретение знаний, умений, навыков, развитие физических сил и способностей, а также формирование мировоззрения; развитие интеллекта, эмоционально-волевой и действенно-практической сфер; формирование нравственности на основе сознательного усвоения морали общества.

Направленное воздействие специальных двигательных режимов учебно-тренировочного процесса позволяетпротивостоять различным стрессовым факторам, повышать социальный статус личности, адаптироваться к режиму ежедневной нагрузки,способствует расширению двигательного опыта, значительному увеличению функциональных резервов организма, ведет к повышению работоспособности мышц, укреплению опорно-двигательного аппарата и позволяет выполнять профессиональные действия.

Наряду с влиянием физических упражнений на биологические характеристики организма, весьма важным является их влияния на социальную адаптацию личности, что не ограничивается только приобретением специальных знаний, умений и навыков, но и проявляется в уровне и принципах мышления [1,4].

Развитие психических процессов и состояний человека, его ощущений, памяти, внимания, восприятия, воли, мышления, эмоций и чувствв значительной степени определяется характером основных доминирующих видов деятельности, включая и двигательную.

Подводя итог целесообразно обратить внимание, что однойиз задач, стоящих перед руководителями подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения – формирование у сотрудников мотивации к физической подготовке и спорту, в процессе занятий которыми у сотрудника должно развиватьсяпонимание того, что человек сам является причиной своего поведения и всех его последствий.

Основные мероприятия в формировании мотивации к самосовершенствованию должны быть направлены на:

- приобретение комплекса знаний о ценностях физической культуры и их значении в профессиональной подготовке;

- повышение интереса к физической подготовке применением разнообразных средств, форм и методов, что является стартовым механизмом формирования потребностей в физкультурно-спортивной деятельности;

- моделирование в ходе профессионально-прикладной физической подготовки широкого спектра межличностных взаимоотношений;

- использование методических приемов, обеспечивающих сформированность профессиональной направленности личности;

- осуществление контроля уровня развития компонентов профессионально-прикладной физической подготовки.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бакин А.В., Кузнецов А.Ф. Факторы, определяющие основные характеристики физической готовности сотрудников органов внутренних дел: сб. мат. XX всероссийского круглого стола. Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2012.

2. Виленский М.Я. Личность студента в гуманитарном образовательно-развивающем пространстве физической культуры: тез. докл. М. 2003. С 11-17.

3. Костина Л.Н., Кузнецова Н.М. Психолого-педагогические проблемы взаимодействия инспекторов ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения // Вестник МВД РФ. 2009. № 5. С. 65-71.

4. Макеева В.С. Алдошин А.В., Кириков А.В. и др. Самооценка психофизического состояния в процессе физической подготовки курсантов вузов МВД России, обучающихся по профилю ГИБДД: учебное пособие. Орёл: ОрЮИ МВД России,2010. 92 с.

5. Столяренко А.М. Экстремальная психопедагогика: учеб. пособие для вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. С.48-51.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Герасимов Игорь Викторович,заместитель начальника кафедры физической подготовки и спортаОрловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова,кандидат педагогических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Физическая подготовка, качество, профессиональная деятельность, развитие, личность, сотрудник, Госавтоинспекция.

ГЛАЗИСТОВ А.В.

ФОРМИРОВАНИЕ ТАКТИЧЕСКОГО МЫШЛЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ПРОЦЕССЕ ОБУЧЕНИЯ БОЕВЫМ ПРИЕМАМ БОРЬБЫ

Аннотация: в данной статье рассмотрены вопросы формирования тактического мышления сотрудников Госавтоинспекции в процессе обучения боевым приемам борьбы. Тактическое мышление рассматривается как способность объективного отражения в сознании

возникшей критической ситуации и принятия наиболее рационального и адекватного этой ситуации решения.

Ведущей стороной подготовки сотрудников полиции является тактическая подготовка. Относительно деятельности сотрудников ГИБДД тактическая подготовка интегрирует в себе правовую, профессионально-психологическую, физическую, огневую и других сторонах подготовки, обеспечивающие результативность действий в экстремальных ситуациях.Индивидуальная тактика сотрудника предполагает реализацию соответствующей совокупности средств и приемов для достижения намеченной цели. Для эффективного решения тактических задач необходимы специальные знания и умения в экстремальных ситуациях принимать оптимальные решения. В случае принятия решения на применение служебно-боевых приемов, результативность действий зависит от технико-тактической и психофизической готовности к применению служебно-боевых приемов [2].В основе принятия ключевых решений лежит мышление человека. Мышление часто развёртывается как процесс решения задачи. Результатом мышления является мысль. По мере того, как в процессе мышления складываются определенные операции (анализ, синтез, обобщение), по мере того, как они генерализуются и закрепляются у индивида, формируется мышление как способность [3]. Тактическое мышление мы рассматриваем как способность объективного отражения в сознании возникшей ситуации и принятия наиболее рационального и адекватного этой ситуации решения. Тактическое мышление формируется в процессе тактической подготовки. Тактическая подготовка в процессе изучения боевых приемов борьбы это процесс формирования способностей оптимального выполнения технических действий (приемов) с учетом сопротивления, а также особенностейи возможностей противника, с достижением надежного результата нейтрализации атакующих действий противника. Тактическая готовность к применению боевых приемов борьбы, формируемая в процессе учебно-тренировочного процесса, успешно может быть реализована при возникновении ситуаций противоборства с правонарушителями, оказывающимисопротивление по отношению к сотруднику ГИБДД или внезапное нападение на него. Тактическая готовность к применению боевых приемов борьбы может быть сформирована при хорошо изученной технике приемов. Рассмотрим содержание техники боевых приемов борьбы. Процесс планирования обучения должен опираться на классификацию учебного материала. Мы предлагаем классификацию, в которой все технические действияи приемы объединены в три группы (или типа действий), согласно тактике применения в служебной деятельности.

В предлагаемой нами классификации техники боевых приемов борьбы указаны разделы вспомогательных, атакующих, защитных и

контратакующих технических действий. На основе предложенной классификации боевых приемов борьбы, данных анализа и обобщения специальной литературы [1,4], педагогических наблюдений за поединками квалифицированных спортсменов в условиях соревнований по комплексным единоборствам (спортивный рукопашный бой, рукопашный бой, армейский рукопашный бой, восточное боевое единоборство «кобудо»), а также результатов модельного эксперимента нами разработана модель пространственно-смысловой технико-тактической деятельности бойцов в условиях рукопашного боя без применения оружия и подручных средств.

В основе данной модели лежит пространственное взаиморасположение бойцов относительно друг друга по горизонтали и по вертикали, причем каждое взаимоположение наполнено строго определенным тактическим смыслом и техническим содержанием. Бой характеризуется высокой интенсивностью, разнообразием технического арсенала бойцов при постоянной смене боевой дистанции, а также при постоянной смене взаимоположений между соперниками. По горизонтали бойцы могут находиться на определенной дистанции друг от друга – боевыми считаются дальняя, средняя и ближняя дистанции, кроме них можно выделить сверхдальнюю дистанцию и дистанцию вплотную.По вертикали бойцы могут находиться во взаимоположении «стоя», «полустоя», «полулежа», «в партере» и «лежа».

Кроме взаимоположений по горизонтали и вертикали характеристиками модели являются арсеналы технических действий: вспомогательные технические действия, атакующие (контратакующие технические действия) и защитные технические действия. Сотрудники полиции в процессе физической подготовке осваивают блок модели пространственно-смысловой технико-тактической деятельности бойцов во взаимоположении стоя на дальней и средней дистанции, а также блоки модели пространственно-смысловой технико-тактической деятельности бойцовво взаимоположении «стоя» и «полустоя» на ближней дистанции, а также во взаимоположении «партера» и «лежа» на ближней дистанции.

Каждая боевая дистанция характеризуется определенным набором разнообразных технических действий, как основных и защитных, так и вспомогательных.

Основные (атакующие и контратакующие) технические действия – это те, которые в боевых условиях приводят к поражению противника (удары руками, удары ногами, броски, болевые и удушающие приемы). Защитные технические действия – те, которые в боевых условиях исключают поражение. Вспомогательные технические действия – те, которые создают ситуацию для выполнениясновных технических действий (стойки, взаимоположения, передвижения, захваты, выведения из равновесия). Сочетания взаимоположений по горизонтали и вертикали в

каждом конкретном случае определяют ограниченный набор атакующих, защитных, контратакующих и вспомогательных технических действий.

В процессе боя происходит постоянная смена взаимоположений бойцов, следовательно, меняется и арсенал технико-тактических действий. Дистанции ведения боя, а, следовательно, и присущий им технический арсенал, взаимосвязаны посредством умения бойца быстро и «грамотно» передвигаться во время поединка, регулируя дистанции в соответствии со своим технико-тактическим замыслом, активно переключаясь с одного технического арсеналана другой.

Использование предложенной нами классификации техники боевых приемов борьбы и модели пространственно-смысловой технико-тактической деятельности бойцов позволяет обученному сотруднику наиболее рационально действовать в бою, использовать свой арсенал максимально эффективно, а руководителю занятий по физической подготовке - планировать тактическую подготовку, моделировать ситуации, возникающие в бою, и ставить конкретные тактические задачи, формировать и совершенствовать у сотрудников ГИБДД тактическое мышление, а также осуществлять педагогический контроль.

Использование предложенной нами классификации техники боевых приемов борьбы и модели пространственно-смысловой технико-тактической деятельности бойцов позволяет обученному сотруднику наиболее рационально действовать в бою, использовать свой арсенал максимально эффективно, а руководителю занятий по физической подготовке - планировать тактическую подготовку, моделировать ситуации, возникающие в бою, и ставить конкретные тактические задачи, формировать и совершенствовать у сотрудников ГИБДД тактическое мышление, а также осуществлять педагогический контроль.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бушин И.А. Формирование техники приемов борьбы у бойцов «спортивного рукопашного боя» на этапе начальной подготовки: дис. ... канд. пед. наук. Краснодар, 2005. 186 с.

2. Лавров В.Н. Основы тактики применения служебно-боевых приемов борьбы // Сборник материалов XVII всероссийской научно-практической конференции «Совершенствование физической, огневой и тактико-специальной подготовки сотрудников правоохранительных органов» 3-4 июня 2009 г. Орел: ОрЮИ МВД России,2009. 213 с.

3. Пантюхин Г.Н. Интеллект как индикатор успешности человека в профессиональной деятельности // Сборник материалов XVII всероссийской научно-практической конференции «Совершенствование физической, огневой и тактико-специальной подготовки сотрудников правоохранительных органов» 3-4 июня 2009 г. Орел: ОрЮИ МВД России,2009. 213 с.

4. Шулика Ю.А. Боевое самбо и прикладные единоборства. Ростов на Дону: Феникс, 2004. 224 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Глазистов Александр Валерьевич, старший преподаватель кафедры огневой,физической и тактико-специальной подготовки филиала ВИПК МВД России (г. Набережные Челны), кандидат педагогических наук, б/з.

Филиал федерального государственного казенного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России», г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2,423800.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Формирование, обучение, тактическое мышление, боевые приемы борьбы,тактическая подготовка, педагогический контроль.

ГУБЕНКОВ О.Е.

ОСНОВНЫЕ МЕТОДИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГОРОДАХ

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы совершенствования организации дорожного движения в городах.

Дорожное движение является сложной динамической системой.

Движение на современных дорогах складывается стихийно. Каждый водитель избирает удобный для себя режим движения, не считаясь с его влиянием на другие автомобили. Неизбежно появляется также и различие в динамических качествах различных марок автомобилей.

При дальнейшем увеличении транспорта улично-дорожная сеть не будет справляться с транспортными потоками.

До настоящего времени установка технических средств организации дорожного движения в городах и населенных пунктов Орловской области предусматривала лишь одну цель - повышение безопасности дорожного движения.

Известно и применяется на практике большое количество способов (методов) решения задач организации дорожного движения. В настоящее время они не имеют официальной классификации, но примеры их систематизации имеются. Выделим семь основных, наиболее значимых методических направлений организации дорожного движения:

- разделение движения в пространстве- введение одностороннего движения; организация кругового движения; канализирование движения;

специализация полос на проезжей части для маршрутного транспорта, легкового транспорта; выделение улиц для грузового движения; запрещение или установление определенного порядка выполнения маневров (левого или правого поворота, разворота) на перекрестках; запрещение движения по конкретным направлениям или полосам отдельных типов транспортных средств; развязки в разных уровнях; маршрутное ориентирование;

- разделение движения во времени - введение реверсивного, светофорного регулирования; ограничения на движение, остановку и стоянку в определенные часы и дни недели; введение приоритета для отдельных направлений движения на перекрестках и в узких местах; обозначение знаками и разметкой пешеходных переходов (в этом случае согласно Правилам дорожного движения пешеходы имеют преимущество, т.е. право на первоочередное движение);

- формирование однородных транспортных потоков - по составу, направлению и по цели движения;

- оптимизация скоростного режима движения - увеличение или ограничение скорости, устранение сужений проезжей части, ограничение маневров на перегонах (обгоны, развороты); снижение уровня загрузки дороги;

- внедрение автоматизированных систем управления движением;

- обеспечение удобства и безопасности пешеходного движения - устройство и оборудование пешеходных переходов, организация пешеходных и жилых зон;

- организация стоянок автотранспорта, информация о них - запрещение остановки и стоянки; выделение мест для стоянки транспорта в определенных местах на проезжей части (и возможно, в определенное время).

Для каждого из этих направлений приводятся наиболее типичные способы совершенствования организации дорожного движения.

Представляется, что все мероприятия по организации дорожного движения в зависимости от способов их решения можно условно разделить на четыре вида:

- строительные;
- правовые;
- организационно-производственные;
- организационно-технические.

К строительным мероприятиям можно отнести: строительство дополнительных дорог и улиц, пешеходных переходов в разных уровнях с проезжей частью, площадок для стоянки транспорта, пешеходных дорожек и тротуаров, велосипедных дорожек.

К правовым вопросам организации дорожного движения можно отнести положения Правил дорожного движения (преимущество в

движении, порядок осуществления обгона, встречного разъезда, остановки, стоянки и разворота, проезд перекрестков, расположение ТС на проезжей части, в жилых зонах, и в зоне остановок маршрутных транспортных средств, порядок движения пешеходов и др.).

Организационно-производственными решениями, относящимися к организации дорожного движения, можно назвать такие, как прокладка коммуникаций через существующие улицы и дороги закрытым способом («проколом»), т.е. исключая помехи в движении, ведение ремонтных работ на проезжей части в часы наименьшей интенсивности движения, в выходные дни и т. п.

К организационно - техническим или инженерно-техническим мероприятиям по организации дорожного движения можно отнести мероприятия по рациональному распределению транспортных и пешеходных потоков на существующей улично-дорожной сети, регулированию дорожного движения с использованием технических средств организации дорожного движения.

Безграмотные, принятые без учета местных условий, решения по изменению схем организации дорожного движения могут привести к отрицательным последствиям. Например, установка светофора на перекрестке с незначительной интенсивностью движения приведет к дополнительным задержкам в движении транспорта, неправильный выбор места для обозначения пешеходного перехода повлечет создание аварийных, ситуаций и т.д.

Поэтому в конкретном случае или в конкретном месте могут применяться одни методы организации дорожного движения, но не могут применяться другие. Например, движение на пересечении дорог и улиц при малой интенсивности движения транспортных средств и пешеходов может осуществляться без применения методов упорядочения с помощью светофорных объектов, т.е. порядок движения определяется только знаками приоритета.

При достижении определенной интенсивности движения (варианты условий определены ГОСТом Р 52289 - 2004), когда количество транспортных средств, движущихся по пересекающимся дорогам, достигает определенныхзначений вводится светофорное регулирование.

Введение приоритета на перекрестке с помощью дорожных знаков (выделение главной дороги) необходимо тогда, когда по дороге (или улице на значительном ее протяжении) интенсивность движения явно более высокая по сравнению с пересекаемыми дорогами (в два и более раза выше), но светофорное регулирование вводить еще нет необходимости.

Очень важным условием правильной организации дорожного движения является четкое информирование участников движения. Особое место в этом занимает маршрутное ориентирование (как в населенных пунктах, так и на дорогах вне их), то есть информирование водителей о

расположении и направлениях движения к объектам с помощью указателей направлений.

В связи с этим на организацию дорожного движения возлагаются две основные задачи пропускная способность и безопасность движения.

Организация движения должна заключаться в максимальном использовании возможностей, предоставляемых геометрическими элементами дорог, и одновременно в установлении на сложных участках режимов движения, в наибольшей мере сочетающих требования безопасности и удобства движения с высокой пропускной способностью.

Организация движения позволяет повысить безопасность движения во многих случая без капитальной перестройки дорог. Мероприятия по организации движения, как и все инженерные решения, могут быть, достигнуты рядом способов.

При сравнении вариантов организации движения следует учитывать как стоимость их осуществления, так и техническую эффективность, принимая во внимание вероятный процент случаев отказа.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Губенков Олег Евгеньевич, заместитель начальника кафедры организации деятельностиГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Повышение безопасности дорожного движения, организации дорожного движения.

ДАВЫДОВ М.В.

СЛЕДСТВЕННЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ТЕМПА ДВИЖЕНИЯ ПОТЕРПЕВШЕГО (ПЕШЕХОДА, ВЕЛОСИПЕДИСТА) ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы следственного эксперимента по определению темпа движения потерпевшего (пешехода, велосипедиста) при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Согласно ст. 181 УПК РФ следственный эксперимент проводится в целях проверки и уточнения данных, имеющих значение для уголовного дела в результате чего воспроизводятся действия, обстановка и иные обстоятельства определенного события. При этом проверяется возможность восприятия каких-либо фактов, совершения определенных действий, наступления какого-либо события, а также выявляются последовательность происшедшего события и механизм образования следов.

Практика расследования дорожно-транспортных преступленийсвидетельствует, что следственный эксперимент после осмотра места происшествия выступает одним из основных следственных действий, без проведения которого зачастую невозможно точно установить механизм ДТП, назначить автотехническую экспертизу, а в конечном итоге принять правильное решение по уголовному делу.

При расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, довольно часто возникает необходимость определения темпа движения пешехода, велосипедиста в момент совершения ДТП.

Следственный эксперимент по определению темпа движения пешехода, велосипедиста проводится в случаях, когда необходимо установить,имел ли водитель техническую возможность предотвратить наезд на потерпевшего. На практике такая ситуация имеет место, когда надо оценить действия водителя совершившего наезд на пешехода, велосипедиста, пересекавшие проезжую часть в неустановленном для этого месте. Как правило, водитель транспортного средства заявляет об отсутствии у него возможности предотвратить наезд в силу внезапного появления потерпевшего на проезжей части. В результате, с целью проверки соответствия действий водителя сложившейся обстановки, в рамках следственного эксперимента необходимо определить темп движения пешехода, велосипедиста.

Целесообразнее всего проводить эксперимент в том месте, где произошло ДТП, Важно, чтобы время и место максимально соответствовали тем, при которых произошло ДТП. Поэтому, чтобы результаты следственного эксперимента были признаны положительными, он должен проводиться в тоже время суток, при одинаковых погодных условиях и по возможности на том же самом месте.

Время суток, в течение которого проводятся опытные действия в абсолютных значениях, может и не совпадать, но должно быть максимально приближенным к времени происшествия по степени освещенности. При определении видимости с рабочего места водителя, общей и конкретной видимости в случае совершения ДТП в ночное время, проведении следственного эксперимента, как правило, осуществляется в период время с 22 ч. 00 мин. до 06 ч. 00 мин. При этом согласно ч. 3 ст.

164 УПК РФ, проведение следственного действия допускает в ночное время в случае его неотложности. Если по каким-то причинам искусственное освещения на определенном участке дороги в момент ДТП отсутствовало, следователь обязан заблаговременно решить данный вопрос.

Вполне понятно, что соблюдение погодных условий не всегда зависит от следователя, и зачастую ему приходится «ловить» погоду и находиться в постоянной готовности немедленно выехать на месте [1]. Аналогичным образом обстоит дело, когда имеют ситуации совершения ДТП в осенне-зимний или зимне-весенний период, поскольку к моменту принятия решения о проведении следственного эксперимента обстановка изменилась и не всегда есть возможность ее воссоздать (прошел сильный дождь, растаял снег, облетела листва).

Если место ДТП не имеет каких-либо особенностей, а результаты опытных действий не изменят доказательственного значения следственного эксперимента, его проведение возможно в другом аналогичном месте (например, эксперимент по определению темпа движения пешехода может быть проведен во дворе жилого дома).

В случае если обстановка на месте ДТП претерпела изменения, необходимо провести реконструкцию данного участка (установить недостающие дорожные знаки, проверить освещенность и т.д.). Особое внимание следует уделить подбору статистов. Поскольку если сам потерпевший не может участвовать в эксперименте (например, не выздоровел после ДТП), статист должен подбираться по комплекции, возрасту, одежде, обуви сходными с пострадавшим в ДТП.Данные о статисте обязательно заносятся в протокол следственного действия.

Далее необходимо определится с траекторией движения потерпевшего (пешехода, велосипедиста). Как правило, она не всегда прямолинейна, отличается скоростью на всем протяжении, и не всегда предсказуема для водителя. Траектория движения потерпевшего устанавливается из показаний очевидцев, водителя, пешехода, велосипедиста.Они же дают информацию о темпе,в котором двигался потерпевший, (медленно или быстро, применительно к пешеходушагом или бегом т.п.). Затемс помощью мела на месте следственного эксперимента обозначается траектория движения статиста. Время преодоления данного участка определяется на отрезке с момента выхода на проезжую часть до наезда либо с момента возникновения опасной ситуации для движения до наезда. В зависимости от темпа движения потерпевшего контрольный участок может быть 5 или 10 метров. После выполнения данных условий пешеходу, велосипедисту предлагается с заданной скоростью преодолеть контрольный участок. При этом их скорость в зависимости от показаний участников ДТП может варьироваться. Когда участники согласны с наблюдаемой скоростью,

пешеход, велосипедист по команде следователя начинает движение. Время преодоления контрольного участка замеряется с помощью секундомера. При достижении пешеходом, велосипедистомконтрольной точки 1 («Старт») включается секундомер, а при достижении точки 2 («Финиш») секундомер выключается. Скорость высчитывается по формуле: V = S/T x 3,6. Где S – расстояние, T – время проезда контрольного участка, 3,6 - коэффициент, используемый для перевода скорости из км/ч в м/с.Полученные результаты фиксируются с точностью до 0,1 секунд, затем выводится среднее значение.

Довольно часто при наезде имеет место ситуация, когда пешеход переходит проезжую часть в неположенном месте, на середине дороги останавливается, в это время водитель считая, что его пропускают, продолжает движение, однако когда расстояние между ними сокращается, пешеход начинает движение.

В подобной ситуации при производстве следственного эксперимента по определению темпа движения пешехода необходимо учитывать и время, затраченное им на остановку. Здесь будет нелишним составить схему, на которой отразить траекторию движения пешехода и точки его остановки.

Таким образом, от знания методики проведения следственного эксперимента по определению темпа движения пешехода, велосипедиста при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, во многом зависит получение доказательственной информации о произошедшем механизме ДТП.

ЛИТЕРАТУРА

1. Давыдов М.В. Особенности подготовки и проведения следственного эксперимента при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Научный портал МВД России. 2014. № 2 (26). С. 25.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Давыдов Максим Вячеславович, преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВДОрловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожно-транспортные преступления, следственные действия, следственный эксперимент, транспортное средство,безопасность дорожного движения.

ДАВЫДОВА Е.С.

К ВОПРОСУ О ПРОКУРОРСКОМ НАДЗОРЕ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы прокурорского надзора за обеспечением безопасности дорожного движения в Орловской области.

Обеспечение безопасности дорожного движения является важным элементом государственной и общественной деятельности. От эффективности её осуществления зависит качество жизни граждан.

Рост дорожно-транспортных происшествий был неоднократно предметом критики Президента Российской Федерации. Наибольшую опасность представляют дорожно-транспортные происшествия с участием общественного транспорта.

Прокуратурой области в 2015 были организованы и проведены проверки исполнения законодательства в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

По результатам проведенной проверки прокурорами выявлены нарушения в сфере организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом; факты осуществления перевозок в отсутствие договоров на право обслуживания маршрутов, осуществления перевозок без лицензии, отсутствия графиков сменности водителей, нарушения при оформлении путевых листов, расписания движения автобусов, факт выпуска на линию маршрутного транспортного средства с неисправностями, отсутствия диагностической карты, нарушения требований законодательства о прохождении водителями медицинских осмотров, лицензионных требований. Также выявлены нарушения требований трудового законодательства, в том числе режима труда и отдыха, превышения нормы рабочего времени; лицензионных требований; требований законодательства о прохождении предрейсовых медицинских осмотров и медицинского освидетельствования; выявлены факты неоснащения автобусов тахографами.

Нарушения выявлены и в органах контроля (надзора) при реализации контрольно-надзорных и лицензионно-разрешительных функций.

Так, в УГАДН России по области выявлены многочисленные нарушения требований законодательства при оформлении лицензий, а также при осуществлении административного производства, установлены факты ненаправления на принудительное исполнение своевременно неоплаченных постановлений о наложении административных штрафов.

В связи с выявленными нарушениями закона прокуратурой области начальнику УГАДН России по области внесено представление, по результатам рассмотрения которого, 4 лица привлечены к дисциплинарной ответственности.

Всего по итогам проверок в сфере перевозок органами прокуратуры области руководителям организаций, главам муниципальных образований, директорам школ, руководителям контролирующих органов внесены 43 представления, объявлено 1 предостережение, направлено 1 исковое заявление в суд.

В этой связи, важное значение приобретает обеспечение неотвратимости наказания за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

Анализ судебной практики вскрыл ряд проблемных вопросов, позволивших виновным лицам избежать заслуженное наказание. Основными факторами, способствующими этому, являются истечение сроков давности вследствие волокиты со стороны сотрудников полиции, проведение врачами повторных медицинских освидетельствований, отмена протоколов вследствие ошибок при их составлении (отражение анкетных данных, места совершения),отсутствие видеозаписей, послуживших основанием для оформления материала.

Тем самым, у правонарушителей формируется чувство безнаказанности за содеянное, что ведет к рецидиву аналогичных нарушений.

В 2015 году прокуратурой области было внесено 6 представлений об устранении нарушений административного законодательства, выявленных в УГИБДД УМВД России по области.

Внесенные прокуратурой области в УГИБДД УМВД России по Орловской области представления по выявленным нарушениям рассмотрены, в результате принятых УГИБДД мер по итогам 2015 года увеличилось количество составленных протоколов по ч.1 ст. 20.25 КоАП РФ более чем в 3 раза с 322 (2014г.) до 1028 (2015г.).

По итогам 2015 года на улично-дорожной сети области отмечалось снижение аварийности, зарегистрировано 1180 дорожно-транспортных происшествий, что на 16,7 % меньше АППГ (1417), в которых 147 человек погибло (176, -16,5%) и 1552 получили ранения (1838, -15,6%).

В качестве первоочередных мер предлагается выделить следующее.

Всем уполномоченным органам следует принять исчерпывающие меры к устранению выявленных нарушений законодательства в сфере

пассажирских перевозок, усилить государственный контроль за безопасностью дорожного движения, инфраструктурой автомобильных дорог.

Ужесточить контроль за качеством подготовки водителей. Четко регламентировать квалификационные требования к преподавателям соответствующих учебных заведений, развивать возможность повышения их квалификации.

Рассмотреть вопрос об ограничении права регистрации автобусов, микроавтобусов за физическими лицами. Это возможность должна закрепляться за предпринимателями, имеющими достаточные ресурсы для проведения их технического обслуживания, медицинских осмотров водителей.

Продолжать на регулярной основе проведение рейдовых мероприятий на предмет выявления нелегальных перевозчиков.

Наряду с реализацией отмеченных вопросов, немаловажно навести порядок в административной работе. Путем автоматизации регистрации правонарушений наладить учет каждого административного материала. Обеспечить полноту их исполнения.

Вместе с тем, внедрение повсеместно комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД ведет к увеличению лиц, привлеченных к административной ответственности, снизив качество профилактической работы. Приборы фото-видеофиксации не осуществляют превентивнуюфункцию, а лишь констатируют факт нарушения. Исходя из информации, размещаемой на форумах автолюбителей, следует, что большую эффективность несет привлечение к административной ответственности инспекторами ГИБДД, поскольку это психологически сильнее влияет на нарушителя и порождает боязнь повторного привлечения к ответственности.

Кроме того, остановившими водителя за нарушение ПДД, сотрудниками ГИБДД может быть пресечено дальнейшее совершение правонарушений (может быть установлено состояние опьянения водителя, перевозка наркотиков, оружия и.т.д.).

Таким образом, приборы фотовидеофиксации нарушений ПДД не меняют коренным образом ситуацию в сфере БДД, а лишь пополняют бюджет.

Также проблемы возникают и при устройстве светофорных объектов. В городе Орле за последнее время появилось множество регулируемых перекрестков и пешеходных переходов. Вместе с тем, за безопасностью пешеходов, кроется замедление движения транспортных средств и создание аварийных ситуаций.

Так, светофорные объекты не синхронизированы между собой: начиная движение на зеленый свет, на следующем светофоре, расположенном через 30-50 метров, уже загорается красный. В настоящее

время нельзя преодолеть расстояние от ост. «909 квартал» до ост. «Северный рынок» без остановок. Однако в начале века это было возможно, водители называют такое движение «зеленая волна» или «зеленая улица».

Такой стиль движения приводит к повышенному напряжению водителей, а также в периоды повышенного скопления машин создает пробки:проехавшим машинам просто некуда деваться, и они перегораживают проезд, в том числе для транспорта специальных служб.

Организация дорожного движения в г. Орленаходится не на должном уровне, в часы «пик» на основных магистралях города образуются километровые пробки.

При застройке новых территорий не расширяется дорожная уличная сеть, что приводит к образованию заторов на улицах, технически спланированных в советские годы, когда автопарк был значительно меньше.

Отмеченные проблемы требуют взвешенного и оперативного решения.

Всего в 2015 году в рамках надзора за исполнением законодательства о безопасности дорожного движения органами прокуратуры области выявлено 1192нарушения закона (АППГ-1082), по результатам проверок на противоречащие закону правовые акты принесено 38 протестов (АППГ-25), в суды направлено 290 исковых заявлений (АППГ-210), внесено 296 представлений (АППГ-317), по итогам рассмотрения представлений к дисциплинарной ответственности привлечено 262 лица (АППГ-223), по постановлениям прокуроров к административной ответственности привлечено 11 лиц (АППГ-23), предостережено о недопустимости нарушений закона 18 лиц (АППГ-60), в порядке п. 2 ч. 2 ст. 37 УПК РФ в следственные органы направлено 9 постановлений для принятия решения об уголовном преследовании виновных лиц (АППГ-8), по результатам рассмотрения которых возбуждены 7 уголовных дел (АППГ-7).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Давыдова Екатерина Сергеевна, начальник отдела по надзору за соблюдением прав и свобод граждан управления по надзору за исполнением федерального законодательства прокуратуры Орловской области, советник юстиции, б/с, б/з.

Прокуратура Орловской области, г. Орел, ул. Красноармейская 17а, 302040.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Прокурорский надзор, соблюдение, безопасность дорожного движения.

ДЕЖУРНЫЙ Л.И.,НЕУДАХИН Г.В.,ЖУРАВЛЕВ С.В.

ПЕРВАЯ ПОМОЩЬ КАК ФАКТОР СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ ПОСТРАДАВШИХ В ДТП

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы первой помощи пострадавшим при ДТП.

Среди социальных и медицинских проблем смертность от ДТП приобретает все большее значение [1]. Увеличение дорожно-транспортного травматизма делает его одной из ведущих проблем современной медицины [9]. В Российской Федерации, как и во всем мире, смертность и травматизм при дорожно-транспортных происшествиях является серьезной проблемой здравоохранения [2,8,9,6]. Ежегодно на дорогах страны погибает около 30 тысяч человек, а предполагаемые потери ВВП в связи с дорожно-транспортной смертностью составляют около 2% [4].

Гибель людей в ДТП привлекает внимание значительного количества международных и национальных, государственных и негосударственных организаций [3]. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма в 2004 году признал его «огромной проблемой общественного здравоохранения и развития» в мире и призвал страны принимать конкретные меры по предупреждению ДТП, снижению травматизма и тяжести его последствий с учетом основных факторов риска (скорость, ремни безопасности, детские удерживающие устройства, вождение в состоянии опьянения), а также укреплять систему оказания помощи пострадавшим в ДТП [16].

Снизить последствия травм возможно путем быстрого и эффективного оказания первой помощи и скорой медицинской помощи на догоспитальном этапе, а затем медицинской помощи на стационарном этапе оказания экстренной медицинской помощи [5,12]. Исследования в ряде стран сообщили, что, хотя у погибших от травм в 39-57 % случаев предотвратить смертельный исход было невозможно ввиду тяжести полученных повреждений, оказание первой помощи потенциально могло спасти жизни 4-39 % погибших в ДТП [11,13,14].

В настоящее время Приказом Министерства здравоохранения и социального развития российской Федерации утвержден перечень состояний и мероприятий первой помощи. Обучение оказанию первой помощи включено в программы обучения кандидатов в водители в автошколах и сотрудников ГИБДД. Сотрудники специальных служб и ГИБДД обязаны оказывать первую помощь пострадавшим в ДТП. Право оказывать первую помощь есть также у водителей транспортных средств. Отметим, что при этом информации о том, как часто пострадавшим вДТП

оказывается первая помощь на территории Российской Федерации, нет.

В течение 2010-2014 годов в Липецкой области осуществлялся международный проект по безопасности дорожного движения в десяти странах (RS-10) - Российская Федерация, направленный на снижение травматизма и смертности в ДТП с учетом основных факторов риска. В результате к декабрю 2014 года значительно повысились уровни использования ремней безопасности водителями и пассажирами, улучшилось соблюдение скоростного режима. С 2012 года в рамках проекта проводились мероприятия по совершенствованию преподавания первой помощи в автошколах области и сотрудникам ГИБДД. По данным ГИБДД, количество погибших в ДТП в Липецкой области в результате предпринимаемых усилий в 2013 году уменьшилось, по сравнению с 2012 годом, составив 262 человека. Однако большой интерес представляло понимание того, от каких непосредственных причин погибают пострадавшие в ДТП и насколько своевременное оказание первой помощи способно устранить эти причины и уменьшить число погибших.

В связи с этим было запланировано настоящее исследование.

Цель исследования состояла в определении среди пострадавших в ДТП на территории Липецкой области категории лиц, чья жизнь могла быть потенциально сохранена при своевременном выполнении мероприятий первой помощи (водителями транспортных средств, сотрудниками ГИБДД, очевидцами происшествия и др.).

Для достижения указанной цели были поставлены следующие задачи:

1. Проведение анализа травм и повреждений пострадавших в ДТП, погибших до прибытия скорой медицинской помощи.
2. Проведение анализа причин гибели пострадавших в ДТП, погибших до прибытия скорой медицинской помощи.
3. Оценка доли пострадавших, у которых своевременное оказание первой помощи могло бы способствовать поддержанию и сохранению жизни.

Для проведения исследования использовались «Акты судебно-медицинского исследования трупа» (Форма 171/у) 97 лиц, погибших в ДТП в Липецкой области на месте происшествия до прибытия бригады скорой медицинской помощи за период январь – июль 2014 года.

Выборка информации из актов производилась обезличенно, без использования персональных данных. При этом, кроме оценки травмы, внимание уделялось наличию в «Актах судебно-медицинского исследования трупа» возможных указаний на выполнение мероприятий первой помощи в отношении пострадавшего.

Данные по полу, возрасту пострадавших, времени прибытия скорой помощи в рамках данного исследования не анализировались.

Исследование было проведено в два этапа.

На первом этапе исследования производилась оценка наличия шансов у пострадавшего на выживание. Для этого были применены следующие методы исследования: Балльная оценка тяжести травмы лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях и Экспертная оценка случаев тяжести травмы лиц, пострадавших в ДТП и определение возможности сохранения жизни.

Для балльной оценки тяжести повреждений использовалась сокращенная шкала повреждений – Abbreviated Injury Scale (AIS-90) [10]. В соответствии с этой шкалой каждое из повреждений оценивалось от 1 балла (легкое повреждение) до 6 баллов (не совместимое с жизнью повреждение, смерть от которого наступит в течение 24 часов).

По причине того, что автодорожная травма практически всегда является множественной и сочетанной, а также для более качественной оценки тяжести повреждения, применялась шкала ISS (Injury Severity Scale) [15]. Для использования шкалы ISS за основу были взяты таблицы AIS. Балл по шкале ISS определяется как сумма квадратов наибольших баллов степени тяжести по шкале AIS в каждой из трех наиболее серьезно поврежденных областей тела. По данным авторов шкалы количество баллов распределяется на три диапазона, которые определяют предполагаемую вероятность гибели пострадавших.

До 15 баллов вероятность гибели оценивается авторами шкалы в диапазоне 8-10%, то есть, как относительно низкая. От 15 до 74 баллов предполагаемая вероятность гибели оценивается в диапазоне 5-50%. 75 баллов и более свидетельствуют о повреждениях, при которых эффект от оказания любого вида помощи отсутствует.

Учитывая, что у второй группы был довольно большой диапазон баллов и большой процент вероятности, было сделано предположение, что пострадавшие с более низким количеством баллов имеют вероятность гибели приближенную к нижней границе диапазона, а с более высокой- к верхней.

Исходя из сделанного предположения, пострадавшие второй группы были разделены на подгруппы: до 30 баллов - низкая вероятность гибели, то есть 5-30%, от 30 до 49 баллов вероятность гибели оценивается40-50%, от 50 баллов и выше вероятность гибели оценивается как очень высокая.

Далее была осуществлена выборка 97 «Актов судебно-медицинского исследования трупа» лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях на территории Липецкой области за январь – июль 2014 года включительно на месте происшествия до прибытия скорой помощи. Все пострадавшие умерли в ближайшие сроки после травмы от серьезных ранних посттравматических осложнений. Анализ протоколов вскрытий показал, что ни у одного из пострадавших не было признаков оказания им первой помощи!

В результате балльной оценки тяжести травмы пострадавшие распределились следующим образом:

19 пострадавших имели травмы, несовместимые с жизнью (AIS = 6, ISS = 75), что составляет 19,6% от числа всех пострадавших. 26 пострадавших (26,8% от общего числа) имели травмы, тяжесть которых была более 50 баллов. 24 пострадавших (24,8% от общего числа) получили травмы, тяжесть повреждений при которых была оценена от 31 до 49 баллов. У 26 (26,8%) пострадавших тяжесть травмы составила от 15 до 30 баллов. 2 пострадавших (2% от общего числа) имели минимальную тяжесть среди остальных (ISS < 15).

Таким образом, 2 погибших пострадавших имели тяжесть повреждений до 15 баллов, и вероятность их гибели должна была быть не более 10%. 26 (26,8%) погибших имели среднюю тяжесть повреждений до 30 баллов. В соответствии с таблицей, вероятность гибели при таком количестве баллов должна была быть менее 50%. 24 пострадавших (24,8%) получили травмы, тяжесть повреждений при которых была оценена от 31 до 49 баллов. 26 пострадавших (26,8%) имели крайне тяжелые травмы более 50 баллов, но, тем не менее, вероятность их гибели не была абсолютной. И только 19 пострадавших имели травмы несовместимые с жизнью (AIS = 6, ISS = 75), что составляет 19,6% от числа всех пострадавших.

Для проведения экспертной оценки возможности сохранения жизни пострадавших был привлечен 21 эксперт (врачи скорой медицинской помощи, реаниматологи, хирурги, нейрохирурги).

На основании опросной формы экспертам необходимо было определить:

1. Вероятную причину смерти пострадавшего.

2. Возможные мероприятия по оказанию помощи, которые могли бы поддержать жизненные функции организма пострадавшего на догоспитальном этапе.

3. Лечебную тактику в отношении пострадавшего на госпитальном этапе, что позволяло определить по косвенным данным возможность сохранения жизни пострадавшего при своевременной доставке его в профильную медицинскую организацию.

Анализ результатов экспертной оценки полученных данных позволил выделить следующие категории пострадавших, которые разделились на в следующих соотношениях:

- Категория «А»: погибшие на месте происшествия от несовместимых с жизнью травм, при которых оказание первой помощи и скорой медицинской помощи не повлияло бы на исход - 46 пострадавших (47,4%).

- Категория «В»: погибшие от травм, при которых оказание первой помощи могло способствовать поддержанию или сохранению жизненных

функций и позволить дожить до прибытия бригады скорой медицинской помощи - 31 пострадавший (32,0%).

- Категория «С»: погибшие от травм и состояний, при которых оказание помощи на догоспитальном этапе не имело бы было эффекта, а сохранение жизни было возможно только при своевременной доставке в профильный стационар и проведении экстренного хирургического вмешательства- -20 пострадавших (20,6%).

На втором этапе исследования список мнение экспертов сопоставлялось с данными полученными при балльной оценке тяжести травмы.

По мнению экспертов, 47,4% (46 чел.) из числа погибших имели повреждения, тяжесть которых могла обусловить отсутствие эффекта от проводимых мероприятий по оказанию им различных видов помощи. В соответствии с балльной оценкой тяжести повреждений, таких пострадавших было 19,6% от числа всех пострадавших (19 чел.). Однако, если прибавить к ним 26 пострадавших (26,8%), которые имели крайне тяжелые травмы более 50 баллов, и имели очень высокую вероятность гибели то их число станет 45, то есть сравнимым с числом пострадавших, определенных экспертами.

Также было произведено сопоставление списка пострадавших, имеющих тяжесть повреждения до 30 баллов включительно (в соответствии со шкалой ISS – то есть группа <15 и15-30), и списка пострадавших категории «В», оказание первой помощи которым могло способствовать поддержанию или сохранению их жизненных функций (по мнению экспертов) до прибытия скорой медицинской помощи. В первый список вошло 28 человек, а во второй 31 человек. При этом эксперты включили в категорию «В» 6 пострадавших, у которых баллы тяжести повреждений превышали 30. И не включили в нее трех пострадавших с тяжестью повреждений менее 30 баллов. Таким образом, совпадение двух списков произошло по 25 пострадавшим. Совпадение двух списков говорит о том, что 25 погибших из 97 имели потенциальную возможность выживания, в случае оказания им своевременной первой помощи и быстрой доставки их в стационар.

Анализ диагнозов указанной группы пострадавших на предмет соответствия их перечню состояний, при которых требуется оказание первой помощи, утвержденному приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 4 мая 2012 г. № 477н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи», показал следующее:

- у всех 25 пострадавших имелись травмы различных областей тела;

- учитывая характер травм, можно было предположить у них потерю сознания, наружные кровотечения, критические нарушения дыхания и кровообращения (вплоть до их остановки);

- перечисленные состояния входят в «Перечень состояний, при которых оказывается помощь», утвержденный вышеупомянутым приказом.

Анализ мероприятий по оказанию помощи, предложенных экспертами в отношении указанной категории пострадавших выявил следующее:

- эксперты определили возможность поддержания жизненных функций пострадавшего с помощью проведения искусственного дыхания в случае его остановки, выполнения непрямого массажа сердца при остановке кровообращения, восстановления и поддержания проходимости дыхательных путей запрокидыванием головы или приданием устойчивого бокового положения, и своевременной остановки кровотечения;

- указанные действия входят в «Перечень мероприятий первой помощи», также утвержденный ранее упомянутым приказом, то есть могли быть выполнены очевидцами происшествия до прибытия скорой медицинской помощи.

Также, по данным экспертов, еще у 20 пострадавших был дополнительный шанс на выживание только в случае быстрой доставки их в стационар и проведения экстренного хирургического вмешательства. Балльная оценка тяжести травмы составила от 31 до 50 баллов у 13 из этих пострадавших, от 51 до 66 баллов у 7 пострадавших. Таким образом, можно считать, что, несмотря на крайне тяжелую травму, 13 пострадавших все же имели какую-то возможность выжить, при своевременном оказании им скорой медицинской помощи и быстрой доставке их в стационар.

На основании полученных и проанализированных данных можно сделать следующие выводы о возможной эффективности мероприятий первой помощи в отношении поддержания и сохранения жизни пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях:

1. Исследуемые пострадавшие в дорожно-транспортных происшествиях на территории Липецкой области погибли до приезда скорой медицинской помощи в результате получения ими тяжелых сочетанных и множественных повреждений.

2. Анализ вероятности гибели пострадавших в ДТП до прибытия скорой помощи показал следующее. Около половины (47,4 % по мнению экспертов и 46% по системе балльной оценки тяжести травматических повреждений) погибших имели повреждения, тяжесть которых могла обусловить отсутствие эффекта от проводимых мероприятий по оказанию им различных видов помощи

3. Четверть (25 из 97, 25.7%) погибших в Липецкой области до прибытия скорой медицинской помощи имели состояния, при которых

оказание первой помощи способно было бы поддержать жизнь пострадавшего и дать ему потенциальную возможность выжить.

4. В соответствии с данными судебно-медицинской экспертизы, указаний о выполненных в отношении пострадавших мероприятиях первой помощи не было. В качестве причины смерти в Актах судебно-медицинского исследования трупа указывался паталогоанатомический диагноз.

5. Сочетание методик исследований с применением шкал оценки тяжести повреждений с методикой экспертной оценки повышает возможности анализа потенциальной выживаемости пострадавших в ДТП.

6. Использованные методы могут быть применены для проведения исследований в других регионах Российской Федерации и при травмах полученных при различных обстоятельствах (не только ДТП) после незначительной доработки протокола и подготовки методических рекомендаций.

7. Необходимы дальнейшие исследования с целью определения путей оптимизации работы скорой медицинской помощи, включая сокращение времени прибытия на место происшествия и скорейшей доставки пострадавшего в профильное лечебное учреждение (имеет решающее значение у пострадавших с критическими расстройствами дыхания и внутренним кровотечением).

На основании полученных выводов можно сделать рекомендации о необходимости повышения эффективности мероприятий по оказанию помощи пострадавшим в ДТП на догоспитальном этапе, в частности необходимо продолжить совершенствование системы помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, включая действия, направленные на повышение частоты и качества оказания первой помощи водителями транспортных средств, сотрудниками служб, обязанными оказывать первую помощь в соответствии с законом или специальным правилом (в том числе ГИБДД).

ЛИТЕРАТУРА

1. Асадуллин Ш.Г. Дети в ЧС: объективная необходимость перестройки системы оказания экстренной и неотложной медицинской помощи // Тезисы докладов Первого международного форума «Дети в чрезвычайных ситуациях». Москва. 2003. С. 13-14.

2. Бялик Е.И. Временная остановка наружного кровотечения у пострадавших с травмами конечностей // Скорая медицинская помощь. 2001. №3. С. 11-12.

3. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма: резюме, 2004/ Всемирная организация здравоохранения. Женева. 2004. 54 с.

4. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013/ Всемирная организация здравоохранения. Женева.2013. 303 с.

5. Марчук В.Г. Особенности оказания квалифицированной и специализированной хирургической помощи раненым и пострадавшим с тяжелыми сочетанными ранами и травмами в условиях многоэтапного лечения: автореф. дис. … канд. мед. наук. Санкт-Петербург, 2000. 19 с.

6. Михайлова Ю.В., Иванова А.Е. Предотвратимая смертность и пути ее снижения.Москва: ФГБУ Центральный НИИ организации и информатизации здравоохранения, 2006. 312 с.

7. Соколов В.А. Множественные и сочетанные травмы. Москва: Медицина, 2006. 256 с.

8. Стародубов В. И., Калининская А.А., Шляфер С.И. Скорая медицинская помощь и пути ее реорганизации // Российский медицинский журнал. 2004. №4. С. 3–5.

9. Янкин Ю.М., Бухтиярова Э.В. Обращаемость за скорой медицинской помощью различных социальных групп населения // Скорая медицинская помощь. 2005. № 2. С.:9-12.

10.Abbreviated Injury Scale [Online] 2007 Feb 03 [cited 2015 Feb 01] URL:http://www.trauma.org/archive/scores/ais.html

11. Chiara O., Scott J. D., Cimbanassi S., Marini A., Zoia R., Rodriguez A., Scalea T.Trauma deaths in an Italianurban area: an audit of pre-hospital and in-hospital trauma care// Injury. 2002. №33. P. 553-562.

12. Coats T.J. Prehospital care for road traffic casualties // BMJ. 2002. №324. P.1135-1138.

13. Henriksson E., Ostrom M. , Eriksson A. Preventability of vehicle-related fatalities // Accident Analysis and Prevention. 2001. №33. P. 467–475.

14. Hussain L M, Redmond A D.Are pre-hospital deaths from accidental injury preventable //BMJ. 1994. № 308. P. 1077-1080.

15.Injury Severity Score [Online] 2007 Feb 02 [cited 2015 Feb 01] URL: http://www.trauma.org/archive/scores/iss.html.

16. Peden M., Scurfield R., Sleet D., Mohan D., Hyder A.A., Jarawan E., Mathers C., editors. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization,2004. 258 p.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Дежурный Леонид Игореевич,ведущий научный сотрудник ФГБУ Центральный научно-исследовательский институт организации и информатизации здравоохранения» Министерства здравоохранения Российской Федерации,доктор медицинских наук.

Неудахин Геннадий Владимирович,кандидат медицинских наук, научный сотрудник ФГБУ «Центральный научно-исследовательский

институт организации и информатизации здравоохранения» Министерства здравоохранения Российской Федерации

Журавлев Сергей Викторович, Заместитель главного врача по медицинской части ФГБУ «Клиническая больница №1» Управления делами Президента Российской Федерации (Волынская), б/с, б/з.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Пострадавшие, дорожно-транспортное происшествие, первая помощь, обучение, автошколы, обучение, дорожный травматизм, автодорожная травма, снижение смертности.

ДЕМИН А.Ю., СОЛЯКОВ Р.В.

ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – ДОРОГА – ПРОСТРАНСТВО»

Аннотация: в статье рассматриваютсяпредложена теоретическая модель дорожной сети дорожно-транспортной системы "Участник дорожного движения – транспортное средство – дорога – пространство". Разработанная модель позволяет решать целый класс задач по анализу и синтезу, а также определять стратегию развития дорожной сети дорожно-транспортной системы.

Современное состояние научно-технической проблемы по обеспечению безопасности дорожного движения характеризуется следующим. Сложившаяся на протяжении многих десятилетий дорожная сеть современной России оказалась не готова к резкому увеличению возрастающей плотности движения транспортных средств. Вполне очевидно, что решение этой сложнейшей проблемы немыслимо без развития дорожной сети дорожно-транспортной системы "Участник дорожного движения – транспортное средство – дорога – пространство".

Проведенный анализ функционирования дорожной сети системы "УДД–ТС–Д–П" свидетельствует о том, что эта сеть обладает большими потенциальными возможностями. Вместе с тем, реализация этих потенций встречает на своем пути ряд существенных трудностей организационного, технического и программно-алгоритмического характера, которые можно разрешить при разработке теоретической модели дорожной сети системы "Участник дорожного движения – транспортное средство – дорога – пространство".

Для решения научной задачи использовано формализованное представление дорожной сети в виде множества

$$G = (A,\ B,\ S, T, W,\ V,\ C), \tag{1}$$

где:

$A = \left\{ a_n \,/ n = \overline{1, N} \right\}$ – множество вершин модели;

$B = \left\{ b_m^{i,j} \,/ m = \overline{1, M};\ \ i, j = \overline{1, N} \right\}$ – множество ребер модели;

$S = \left\{ s_k \,/ k = \overline{1, K} \right\}$ – множество истоков модели;

$T = \left\{ t_l \,/ l = \overline{1, L} \right\}$ – множество стоков модели;

$W = \left\{ w_d^{k,l} \,/ d = \overline{1, D};\ \ k = \overline{1, K};\ l = \overline{1, L} \right\}$ – множество направлений;

$w_d^{k,l} = (s_k, t_l)$ – d-ое направление;

$V = \left\{ v_d^{k,l} \,/ d = \overline{1, D};\ \ k = \overline{1, K}; l = \overline{1, L} \right\}$ – множество требований в транспортном потоке $v_d^{k,l}$ d-го направления, образованного между истоком s_k и стоком t_l;

$C = \left\{ c_m^{i,j} \,/ m = \overline{1, M};\ \ i, j = \overline{1, N} \right\}$ – множество пропускных способностей ребер $b_m^{i,j} \in B$, соединяющих вершину a_i с вершиной a_j.

Вершины (узлы) модели a_i соответствуют местам, где формируются и расформировываются транспортные потоки, создаваемые пешеходами, транспортными средствами и животными. В зависимости от решаемой задачи такими местами могут быть города, жилые массивы, прилегающие территории, парковочные места и перекрестки.

В модели все вершины определенным образом пронумерованы. Совокупность всех вершин a_i модели будем называть узловой основой и обозначать в виде множества $A = \left\{ a_n \,/ n = 1, \overline{N} \right\}$, где a_n – n-ая вершина модели.

Некоторые узлы модели попарно соединены ребрами. Каждое m-ое ребро модели, соединяющее вершины a_i и a_j (которое в дальнейшем

будем называть линией и обозначать символом $b_m^{i,j}$), представляет собой дорогу моделируемой дорожной сети.

Совокупность всех линий модели – сетка линий, характеризуется определенной конфигурацией. В дальнейшем будем обозначать ее в виде множества $B=\left\{ b_m^{i,j} \,\middle/\, m=\overline{1,M};\ \ i,j=\overline{1,N} \right\}$.

При решении научной задачи будем различать ненаправленные и направленные ребра, которые обозначим соответственно символами $b_m^{i,j} \in B$ и $\vec{b}_m^{i,j}$.

С помощью пары (A,B), состоящей из множества A и отображения B, заданного на этом множестве, образуем граф $G=(A,B)$, позволяющий изображать структуру модели дорожной сети.

В работе будем различать ориентированные, неориентированные, взвешенные и помеченные графы.

В ориентированных графах транспортные потоки в ветвях передаются только в одном направлении (при организации одностороннего или реверсивного движения), в неориентированных – в обоих (при организации двухстороннего движения).

Во взвешенном графе вершинам и ветвям соответствуют некоторые числа, называемые весами. В данной работе весом будем отображать пропускную способность дороги, число полос, разрешенные максимальные скорости движения транспортных средств.

При решении задач анализа и синтеза дорожной сети вершины графа будем пронумеровывать. Граф с такими вершинами будем называть помеченным или размеченным.

Важными понятиями, на которые в дальнейшем мы будем опираться, являются маршрут, цепь, путь и цикл.

Маршрутом назовем конечную чередующуюся последовательность вершин и ребер. Маршрут будем называть открытым, если его концевые вершины различны, и замкнутым в противном случае.

Цепью назовем маршрут, у которого все ребра различные. Цепь также может быть открытой и замкнутой. Путем назовем цепь, у которой все вершины различные. Каждый p-ый путь $\pi_p^{s,t}$ от вершины $a_i=s$ к вершине $a_j=t$ будем записывать в формах:

– упорядоченного перечня ребер и узлов $\pi_p^{s,t}=a_i,\ b^{i,l},\ a_l,\ b^{l,m},\ \ldots,\ a_h,\ b^{h,g},\ a_g,\ b^{g,j},\ a_j$;

– упорядоченным перечнем входящих в этот путь ребер $\pi_p^{s,t}=b^{i,l},\ b^{l,m},\ \ldots,\ b^{p,g},\ b^{g,j}$;

– упорядоченным перечнем последовательно идущих узлов $a_i \in A$, записанных в виде отдельного набора или индекса $\pi_p^{s,t} = \pi_p^{i,\,l,\,m,\,\ldots,\,p,\,g,\,j} = a_i,\ a_l,\ \ldots,\ a_p,\ a_g,\ a_j$.

Рангом пути $r\left(\pi_p^{s,t}\right)$ будем называть число ребер, входящих в данный путь.

Направлением $w_d^{i,j}$ будем называть совокупность всех путей, ведущих из вершины a_i в вершину a_j.

Совокупность множества вершин $a_i \in A,\ i = \overline{1,N}$ и множества ребер $b_m^{i,j} \in B,\ m = \overline{1,M};\ i,j = \overline{1,N}$, соединяющих между собой некоторые вершины или их часть, будем описывать графом $G = (A,B)$.

Совокупность множества вершин $a_i \in A,\ i = \overline{1,N}$ и множества направленных ребер $\vec{b}_m^{i,j} \in \vec{B},\ m = \overline{1,M};\ i,j = \overline{1,N}$, соединяющих между собой все вершины или их часть, будем описывать орграфам $\vec{G} = (A,\vec{B})$.

В работе при задании графов и орграфов будем использовать геометрический (графический) и матричный (табличный) способы.

При геометрическом способе задания графов на плоскости кружком будем изображать вершины графа, образующие узловую основу модели, а линией, соединяющей эти узлы – ребро или дугу графа (рис. 1).

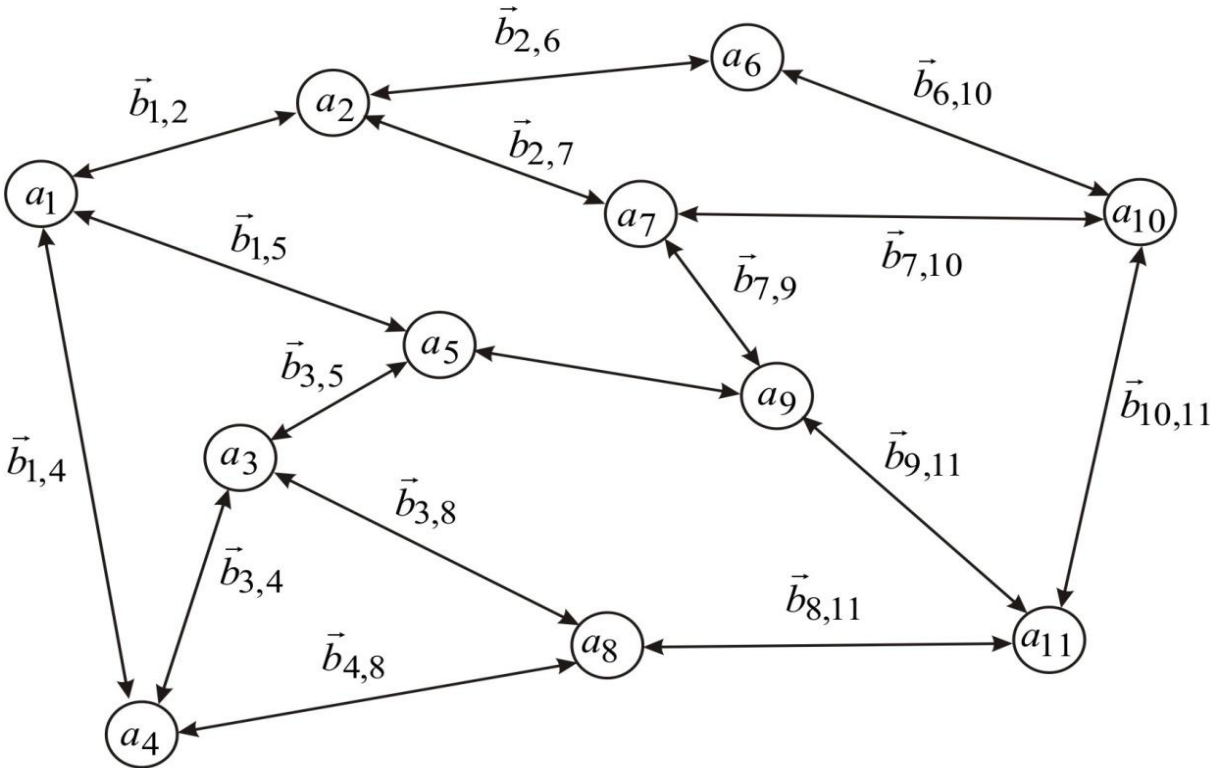


Рисунок 1 – Графовая модель дорожной сети системы "УДД–ТС–Д–П"

При матричном способе задания графов будем использовать матрицу инциденций и матрицу смежности.

Матрицей инциденций $\vec{B}_I = \left\| \vec{b}_m^{i,j} \right\|;\ i, j = \overline{1,N}; m = \overline{1,M}$, отобразим связь между вершинами a_i и ребрами $b_{i,j}$ с учетом направления дуг. В данной матрице число строк равно числу узлов *N*, а число столбцов – числу дуг *M*. Элементы матрицы определим по правилу, описанному выражением (2):

$$\vec{b}^{i,j} = \begin{cases} 1, & \text{если дуга направлена от } a_i \text{ к } a_j \\ -1, & \text{если дуга направлена от } a_j \text{ к } a_i \\ 0, & \text{во всех остальных случаях} \end{cases}. \qquad (2)$$

В матрице инциденций $B_I = \left\| b^{i,j} \right\|;\ i, j = \overline{1,N}$ неориентированного графа $G = (A, B)$ все отличные от нуля элементы положительны.

Матрицей смежности $B_S = \left\| b^{i,j} \right\|;\ i, j = \overline{1,N}$, будем определять связь узлов $a_i \in A$ друг с другом. Строки и столбцы данной матрицы соответствуют вершинам графа, а элементы определяются по правилу

$$b^{i,j} = \begin{cases} 1, \text{если } a_i \text{ соединена с } a_j \text{ ребром } b^{i,j} \\ 0, \text{во всех остальных сллучая} \end{cases}. \qquad (3)$$

Легко заметить, что суммы элементов матрицы смежности $B_S = \left\| b^{i,j} \right\|;\ i, j = \overline{1,N}$ по строкам (столбцам) равны степеням (рангам) вершин графа $\vec{G} = (A, \vec{B})$. Степенью вершины графа называется количество входящих и исходящих из него ветвей.

Каждую ветвь, в зависимости от специфики решаемой задачи, будем описывать рядом характеристик, которые в общем случае условимся называть весом ребра. При этом будем использовать следующие матрицы весов ветвей.

Матрица длин ветвей $L = \left\| l^{i,j} \right\|,\ i = \overline{1,N},\ j = \overline{1,N}$, где $l^{i,j} \neq 0$ – территориальное удаление вершины a_i от вершин a_j; $l^{i,j} = \infty$, если между узлами a_i и a_j нет ветви; Матрица пропускных способностей ветвей $C = \left\| c^{i,j} \right\|,\ i = \overline{1,N},\ j = \overline{1,N}$, где $c^{i,j}$ – максимальный транспортный

поток, возможный для передачи в ветви $b^{i,j}$ (при отсутствии ветви между вершинами $c^{i,j}=0$).

Таким образом, применительно к задачам анализа и синтеза дорожных сетей, в рамках принятой теоретической модели, пропускную способность ребра (дуги) будем оценивать максимальной совокупностью единиц транспортного потока, передаваемого в единицу времени по дороге.

Матрица тяготений (требований) $V=\left\|v^{k,l}\right\|$, $k=\overline{1,K}$, $l=\overline{1,L}$, где $v^{k,l}$ – требуемое число транспортного потока между вершинами a_k и a_l. Величина тяготений (потребность в транспортном потоке) между отдельными вершинами в принятой модели будет считаться задаваемой извне.

Два упорядоченных узла дорожной сети, для которых существует ненулевая потребность в транспортном потоке, будем в дальнейшем называть направлением и обозначать в виде $w^{k,l}=(a_k,a_l)$. Совокупность всех направлений образует множество $W=\left\{w^{k,l}\ \middle/ k=\overline{1,K};\quad l=\overline{1,L}\right\}$.

На основании общепринятого подхода для удобства моделирования один из узлов направления будем называть истоком, а другой стоком и обозначать соответственно s_k и t_l.

Вершины s_k и t_l соответствуют местам, где формируются и расформировываются транспортные потоки, создаваемые пешеходами, транспортными средствами и животными (например, города, жилые массивы, парковочные места).

Совокупность истоков и стоков образуют соответственно множества $S=\left\{s_k\ \middle/ k=\overline{1,K}\right\}$ и $T=\left\{t_l\ \middle/ l=\overline{1,L}\right\}$. Истоки s_k и стоки t_l связаны между собой отношениями типа "исток – сток", "исток – стоки" или "сток – истоки". Кроме того, в общем случае, множества истоков и стоков могут частично пересекаться, то есть $S\bigcap T\neq\varnothing$.

ЛИТЕРАТУРА

1. Карпов Ю. Г. Имитационное моделирование систем. Введение в моделирование с AnyLogic 5. СПб.: БХВ-Питер, 2005. 400 с.
2. Кобелев Н. Б. Основы имитационного моделирования сложных экономических систем: учеб. пособие. М.: Дело, 2003. 556 с.
3. Колесов Ю. Б.,Сениченков Ю. Б. Моделирование систем. Объектно-ориентированный подход: учеб. пособие.СПб.: БХВ-Питер, 2006. 192 с.

4. Котиков Ю. Г. Основы системного анализа транспортных систем: учеб. пособие. СПб.: СПбГАСУ, 2001. 264 с.
5. Котиков Ю. Г. Основы теории транспортных систем: учеб. пособие. СПб.: СПбГАСУ, 2000. 216 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Демин Андрей Юрьевич, сотрудник Академии ФСО России, кандидат исторических наук, б/з.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

Соляков Роман Владимирович, сотрудник Академии ФСО России, б/с, б/з.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Модель,дорожная сеть, дорожно-транспортная система, участник дорожного движения, транспортное средство, дорога, пространство.

ЕРЕМИН Р.В.

ОРГАНИЗАЦИЯ И МЕТОДИКА ЗАНЯТИЙ ПО БОЕВЫМ ПРИЕМАМ БОРЬБЫ С СОТРУДНИКАМИГИБДД

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы организации и методики занятий по боевым приемам борьбы с сотрудникамиГИБДД.

Физическая подготовка в подразделениях ГИБДД России должна носить выраженную профессионально-прикладную направленность [1]. С учетом специфики служебной деятельности особое значение для инспекторов ДПС имеют занятия по изучению и применению боевых приемов борьбы. В структуре времени, отводимого на физическую подготовку они занимают 70%. Их цель - формирование навыков их применения и обеспечения личной безопасности сотрудников, воспитание смелости, решительности, психоустойчивости. инициативы и находчивости.

Занятия в составе группы (не более 30 человек) проводятся под руководством инструктора в специальных залах, оборудованными борцовским ковром, ударными снарядами, боксерскими матами, грушами, манекенами с обозначенными уязвимыми точками, снарядами для

определения силы и точности удара, для укрепления ударных частей тела, зеркалами, другим оборудованием, а также в условиях, моделирующих оперативную обстановку [2], специфичную для служебной деятельности подразделений ДПС.

Занятия проводятся в спортивной или повседневной форме одежды без выступающих и острых предметов (в зависимости от темы занятия). Следует обратить внимание на отработку приемов и действий в зимней форме одежды.

Практика проведения занятий показала, что во избежание травматизма целесообразно изучить наиболее уязвимые места человеческого тела. Кроме того, оттачивание техники приемов должно осуществляться с постепенным усложнением. Сложная техника и многообразие приемов требуют строгой систематичности и последовательности обучения [2]. Задача инструктора - дать необходимые знания о применяемом приеме, обучить правильной технике и добиться от сотрудников выработки прочных навыков в правильном и быстром выполнении этого приема в различной обстановке.

Подготовительная часть занятия проводится с целью подготовки организма к предстоящей напряженной физической нагрузке в основной части занятия и включает: построение, поверку личного состава, объяснение задач и содержание занятия.

Основная часть занятия предусматривает формирование и совершенствование у занимающихся двигательных навыков, развитие физических и психических качеств, необходимых для рукопашного боя, тренировку приобретённых навыков в усложнённой обстановке. В основной части занятия: изучается техника выполнения приемов, проводится тренировка специальных приемов, выполняются упражнения для повышения уровня общей и специальной физической подготовленности. Обучение боевым приемам борьбы проводится групповым способом в парах, ассистенты подбираются примерно равными по росту и весу. Приемы изучаются в обе стороны, правой и левой конечностями сначала в медленном, а затем в быстром темпе.

Обучение каждому приему проводится в следующей последовательности: ознакомление, разучивание, тренировка.

Руководитель занятия называет и показывает прием в целом так, как он должен выполняться в реальной обстановке. Объясняя технику выполнения, показывает удар замедленно с объяснением положения рук, ног, туловища, указывает направление усилий и согласованность действий всех частей тела, конечное положение после выполнения приема. Указывает на характерные ошибки при выполнении приема или действия, как их избежать, на что обратить главное внимание при проведении приема.

Отработка условно-ситуационных заданий [1] проводится с макетами оружия или без них по условиям, устанавливаемым руководителем занятия, и подразделяются на обусловленные и необусловленные. В обусловленных условно-ситуационных заданиях руководитель занятия строго определяет действия нападающих и обороняющихся (вид оружия или его отсутствие, дистанцию, направление, вид и быстроту атакующих действий, защитные действия). Например, руководитель занятия разрешает нападающему активно маневрировать, самостоятельно выбирать момент для атаки, атаковать различными способами и с разных направлений и т.д.

Отработка боевых приемов борьбы требует постоянного и постепенного усложнения условий, в которых применяются те или иные приемы и действия, которое создается не только направленностью учебных занятий по рукопашному бою, но и отработкой приемов в комплексе с другими разделами боевой подготовки, в боевых условиях, в условиях, приближенных к реальным.

Дальнейшее совершенствование выполнения боевых приемов борьбы проводится в постоянно усложняющихся условиях: путем подбора ассистентов, разных по росту, весу, силе; с нарастающим сопротивлением ассистента; после физической нагрузки; по внезапному сигналу; из различных положений, после преодоления простейших препятствий и с учетом действий третьих лиц, а также в виде учебных схваток по заданиям руководителя учебной группы.

В заключительную часть занятия включаются специальные упражнения для дыхания, на расслабление и напряжение мышц, легкий бег и ходьба. Руководитель занятия должен владеть методикой обучения, обладать практическими навыками, уметь технически правильно выполнять приемы, продумывать ход занятий, их организацию и материальное обеспечение. Подводятся итоги занятия, указываются наиболее характерные общие и частные ошибки, выставляются оценки, даётся задание на самостоятельную подготовку, приводятся в порядок места занятия.

Дополнительно с сотрудниками нарядов ДПС ежедневно перед заступлением на службу организуются и проводятся тренажи продолжительностью 10–15 минут во время разводов в повседневной форме одежды. Их цель - закрепление знаний, умений и навыков проведения боевых приемов борьбы, владение наручниками и другими спецсредствами, быстрой изготовки к стрельбе, решение вводных задач по индивидуальной и групповой тактике действий, организации взаимодействия подразделений органов внутренних дел при осуществлении ими полномочий по раскрытию и расследованию преступлений, формирование морально-психологической готовности к действиям в экстремальных условиях служебно-оперативной деятельности

Сенаторов В.В. предлагает следующий примерный тематический план проведения тренажей перед заступлением на службу [3].

Темы занятий	Время	Ответственный за проведение
ЗАНЯТИЕ № 1 (даты месяца - 1, 21) Тема: Отработка защитных действий от ударов руками. Загиб руки за спину при подходе сзади. Освобождение от захвата одежды на груди	10-15 минут	Начальник (заместитель) подразделения, инспектор БФП
ЗАНЯТИЕ № 2 (даты месяца - 3, 23) Тема: Отработка защитных действий от ударов ногами. Загиб руки за спину рывком. Освобождение от захвата туловища без рук спереди.	10-15 минут	Начальник (заместитель) подразделения, инспектор БФП
ЗАНЯТИЕ № 3 (даты месяца - 5, 25) Тема: Защита от бокового удара в голову кулаком. Загиб руки за спину нарком. Освобождение от захвата туловища без рук сзади.	10-15 минут	Начальник (заместитель) подразделения, инспектор БФП
ЗАНЯТИЕ № 4 (даты месяца - 7, 27) Тема: Защита от удара ногой в пах. Загиб руки за спину замком. Обезоруживание при ударе ножом тычком в грудь	10-15 минут	Начальник (заместитель) подразделения, инспектор БФП
ЗАНЯТИЕ № 5 (даты месяца - 9, 29) Тема: Защита от прямого удара в голову кулаком. Загиб руки за спину при подходе спереди. Обезоруживание при ударе ножом сбоку	10-15 минут	Начальник (заместитель) подразделения, инспектор БФП
ЗАНЯТИЕ № 6 (даты месяца - 11, 31) Тема: Защита от удара ногой в голень. Рычаг локтя через предплечье. Обезоруживание при ударе ножом тычком в грудь.	10-15 минут	Начальник (заместитель) подразделения, инспектор БФП
ЗАНЯТИЕ № 7 (даты месяца – 13) Тема: Защита от удара кулаком снизу в туловище. Освобождение от захвата туловища без рук спереди. Обезоруживание при ударе ножом в шею (сбоку).	10-15 минут	Начальник (заместитель) подразделения, инспектор БФП

ЗАНЯТИЕ № 8 (даты месяца – 15) Тема: Защита от удара кулаком снизу в голову (подбородок). Освобождение от удушения плечом и предплечьем сзади. Наружный осмотр, обыск у стены.	10-15 минут	Начальник (заместитель) подразделения, инспектор БФП
ЗАНЯТИЕ № 9 (даты месяца – 17) Тема: Защита от удара кулаком сверху в голову Освобождение от захвата одной руки двумя снизу. Обезоруживание при попытке достать оружия из кармана брюк.	10-15 минут	Начальник (заместитель) подразделения, инспектор БФП
ЗАНЯТИЕ № 10 (даты месяца -19) Тема: Взаимопомощь при задержании сзади. Освобождение от захвата одной руки двумя сверху. Обезоруживание при попытке достать оружие из бокового кармана пальто	10-15 минут	Начальник (заместитель) подразделения, инспектор БФП

Дополнительные занятия с сотрудниками, не выполняющими контрольные упражнения по физической подготовке или неудовлетворительно владеющими боевыми приемами борьбы, проводятся по мере необходимости. Сотрудники, освобожденные в установленном порядке от физических нагрузок, к занятиям по физической подготовке не допускаются. Ответственность за организацию и проведение занятий возлагается на начальниковсоответствующих подразделений органа внутренних дел. Однако, недостаточно высокой остается явка сотрудников на занятия по физической подготовке. Требуется ужесточение контроля за посещаемостью.

Практика показала, что при проведении очередного занятия необходимо учитывать степень усвоенного материала предыдущего занятия. Необходимо отработать вновь то, что было слабо усвоено, устранить причины, мешавшие плодотворно освоить материал. Новый материал занятия следует увязывать с ранее пройденным.

ЛИТЕРАТУРА

1. Калашников А.Ф., Еремин Р.В., Савкин А.Н. Проблемы и перспективы подготовки курсантов и слушателей в процессе обучения в вузах МВД России обучающихся по профилю ГИБДД. Орел, 2012.

2. Кан Л.В., Лунин А.А. Особенности методики преподавания боевых приемов борьбы сотрудникам МВД России. Домодедово: ВИПК, 2013.

3. Сенаторов В.В. Рекомендации по организации занятий и прием зачетов по физической подготовке сотрудников ОВД в соответствии с новыми требованиями нормативных документов МВД России. Домодедово,2013.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Еремин Роман Владимирович, преподаватель кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Методика, занятия, боевые приемы борьбы, сотрудник,Госавтоинспекция.

ЖБАНОВА С.А.

ОСОБЕННОСТИ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, ЗАФИКСИРОВАННЫХ С ПРИМЕНЕНИЕМ РАБОТАЮЩЕГО В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ПРИБОРА «ПАРКОН»

Аннотация: в статье рассматриваютсяособенности производства по делам об административных правонарушениях, зафиксированных с применением работающего в автоматическом режиме прибора «Паркон».

Технический прогресс в современном обществе проник во все сферы жизнедеятельности человека. Сфера обеспечения безопасности дорожного движения также не стала исключением и в настоящее время в нее активно внедряются новейшие технические разработки, направленные на выявление и автоматическую фиксацию правонарушений, совершаемых с использованием транспортных средств.

Одним из проблемных вопросов привлечения к административной ответственности за нарушения правил остановки и стоянки с помощью измерителя текущих значений времени с видеофиксацией «ПАРКОН», является предусмотренные законодательством исключения, позволяющие водителю ТС совершать вынужденную остановку в местах, где остановка запрещена (п. 12.6 ПДД). Зачастую, недобросовестные водители злоупотребляют предоставленным правом, совершая парковку ТС в запрещенных ПДД местах, ссылаясь впоследствии на вынужденную

остановку. Конечно же, инспектор ГИБДД при рассмотрении подобных заявлений со стороны водителя должен тщательно проверять изложенные в заявлении сведения с позиции их достоверности и допустимости в качестве доказательств. Например, если водитель указывает на неисправность ТС, то инспектор ГИБДД должен исследовать следующие моменты:

1. Были ли соблюдены водителем требования ПДД о включении аварийной сигнализации и выставлении знака аварийной остановки, если нет, то почему?

2. Предпринимались ли водителем все возможные меры для отвода ТС из запрещенных мест остановки?

3. Где находился водитель во время вынужденной остановки ТС?

4. Какая неисправность ТС имела место и каким образом она была устранена?

Ответы на данные вопросы инспектор может получать из самых различных источников, например, показания правонарушителя; показания свидетелей, которыми, по сути, могут быть водители ТС с установленным Парконом; видеофрагменты уличных камер; документы, подтверждающие ремонт ТС; и т.д. И опять же процесс доказывания своей невиновности в полном объеме лежит на собственнике ТС. Так, водитель О. был признан виновным в совершении правонарушения по ч. 4 ст. 12.16 КоАП РФ [1], поскольку «не представил доказательства отсутствия вины в совершении указанного правонарушения, в том числе того, что остановка была вынужденной» [2].

Следует отметить, что судебная практика в рассматриваемом вопросе неоднозначна. Из обзора судебной практики Белгородского областного судаследует, что **«о**тсутствие бесспорных данных, свидетельствующих об обоснованности привлечения лица к административной ответственности с применением технического средства, обеспечивающего фотофиксацию правонарушений, повлекло отмену постановленного решения». В основу принятого решения легло дело об административном правонарушении по ч. 4 ст. 12.16 КоАП РФ [1] в отношении гражданки С., которая предоставила фотоматериалы об отсутствии в месте фиксации правонарушения дорожного знака 3.27. «Остановка запрещена». Поскольку при вынесении решения о наказании заявленные в жалобе С. доводы об отсутствии дорожного знака не были проверены, то суд сделал вывод об отсутствии в материалах дела бесспорных данных, которые бы свидетельствовали об обоснованности привлечения С. к административной ответственности [3].

Из приведенного примера видно, что суд при рассмотрении дела руководствовался ч. 4 ст. 1.5 КоАП РФ [1], согласно которой все «неустранимые сомнения в виновности лица, привлекаемого к административной ответственности, толкуются в пользу этого лица».

Поэтому правоприменителю при поступлении от собственников ТС сообщений или заявлений о своей невиновности целесообразно проводить проверки содержащихся в них данных, что позволит в суде сделать однозначный вывод о виновности лица. Материалы проведенных проверок могут послужить основанием как для освобождения от ответственности собственника ТС и привлечения к ответственности другого виновного лица, так и для прекращения производства по делу об административном правонарушении по одному из оснований, предусмотренных ст. 24.5 КоАП РФ [1], а также возбуждения производства по делу за иные выявленные административные правонарушения. Материалы проверок могут оформляться как в форме рапорта, так и в форме процессуального документа (например, объяснение свидетеля).

Подобные выводы судебной практики о возможности освобождения от административной ответственности собственника ТС на основании ст. 1.5 КоАП РФ противоречат другой устоявшейся в исследуемой сфере правоприменительной практики судов. Речь идет о сложившейся практике привлечения к ответственности юридического лица, которое является собственником ТС. Не вдаваясь в подробности теории установления вины юридического лица в совершенном административном правонарушении, можно сделать однозначный вывод, что с объективной стороны юридическое лицо не может лично совершить правонарушение, связанное с управлением ТС (включая нарушения правил парковки). Не смотря на очевидность вывода о том, что ТС юридического лица может управлять только конкретное физическое лицо (которое в случая фиксации правонарушения и должно привлекаться к административной ответственности), суды, как правило, возлагают ответственность на юридическое лицо, если последнее не предоставит неопровержимых доказательств вины отдельного человека.

Как следует из материалов дела, ООО «М», как собственник ТС, нарушило правила остановки и стоянки ТС, т.е. совершило административное правонарушение в области дорожного движения, ответственность за которое предусмотрена ч. 1 ст. 12.19 КоАП РФ [1], в нарушение п.12.2 ПДД. В решении судьей правильно указано, что нарушение правил остановки или стоянки на указанном участке дороги было совершено водителем автомобиля, принадлежащего ООО «М», в нарушение указанного в постановлении пункта 12.2 ПДД и зафиксировано сотрудником ГИБДД при исполнении им должностных обязанностей с применением работающего в автоматическом режиме технического средства, имеющего функции фото- и киносъемки [4].

При доказывании своей невиновности юридическому лицу недостаточно предоставить должностному лицу, осуществляющему производство по делу об административном правонарушении, список водителей, которые могли управлять ТС юридического лица в момент

фиксации правонарушения Парконом. Юридическое лицо должно доказать вину конкретного человека, пользующегося ТС юридического лица в момент совершения правонарушения.

По-другому выглядит ситуация в отношении собственника ТС, являющегося физическим лицом. Например, из обзора судебной практики Тюменского областного суда: «в деле имелись фотографии, подтверждающие стоянку автомобиля на газоне и сведения о принадлежности указанного автомобиля конкретному лицу. Однако в суд были представлены доказательства, подтверждающие, что данным автомобилем пользуется не только его собственник, но и иное лицо, указанное в полисе обязательного страхования автогражданской ответственности. Вместе с тем, административным органом не было представлено доказательств того, кем именно допущено размещение автомобиля на газоне» [5].

Еще одна из проблем применения Паркона может возникнуть, если собственник ТС длительное время не убирает свой автомобиль с места запрещенной ПДД парковки. В данном случае правонарушение будет считаться продолжаемым, а поскольку лицо не может нести дважды ответственность за одно и тоже правонарушение, то вынесение повторного постановления о привлечении к ответственности в отношении собственника ТС, которое не покидало место первоочередной фиксации правонарушения, будет незаконным.

Поэтому в рассматриваемом случае автомобиль должен быть эвакуирован, а сотрудники ЦАФАП ГИБДД должны контролировать отснятые фотоматериалы с целью исключения повторного привлечения лица к ответственности. Кроме того, руководитель ГИБДД при расстановке сил и средств должен избегать дублирования функций задействованных сил, чтобы не допустить документирование одних и тех же правонарушений дважды.

Таким образом, учитывая особый правовой статус собственников ТС как владельцев средств повышенной опасности, напрашивается однозначный вывод о формировании единообразной судебной практики производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, зафиксированных с помощью автоматических средств, независимо кто является собственником ТС – физическое или юридическое лицо. И те и другие обязаны представить доказательства владения ТС конкретным человеком, тем самым сняв с себя вину.

ЛИТЕРАТУРА

1.Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 15.02.2016, с изм. от 17.02.2016) [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации.URL: http://www.pravo.gov.ru.

2.Решение Верховного Суда Республики Марий Эл от 08 ноября 2013 г. по делу № 7р-262/2013[Электронный ресурс]// Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3.Обзор судебной практики Белгородского областного суда по уголовным делам за май 2013 года // Информационный бюллетень Белгородского областного суда. 2013. № 6.

4.Решение Верховного Суда Республики Башкортостан от 17 марта 2014 г.[Электронный ресурс]// Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5.О результатах обобщения судебной практики применения Кодекса Тюменской области об административной ответственности за 2012 год и 9 месяцев 2013 года (Тюменский областной суд). Тюмень,2013. 7 нояб.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Жбанова Светлана Александровна, старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДДОрловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат экономических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Видеофиксация, Паркон, транспортное средство, техническое средство, ответственность, производство.

ЗАЙЦЕВ Р.Я.

УПРАВЛЕНИЕ СОТРУДНИКОМ ГИБДД ЗАДЕРЖАННЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

Аннотация: рассматриваются проблемы правового регулирования управления сотрудником ГИБДД задержанным транспортным средством, находящимся в розыске или в порядке производства по делам об административных правонарушениях.

Имеет ли право сотрудник ГИБДД управлять задержанным транспортным средством?

Как известно, задержание транспортного средства может осуществляться по двум причинам:

1. При нахождении его в розыске;

2. При административных правонарушениях, посягающих на правила эксплуатации, использования, управления транспортным средством.

Из содержания нормативных правовых актов, регламентирующих порядок действий при задержании транспортных средств (ст. 27.13 КоАП РФ, п.п. 146 – 148.2 Приказа МВД России от 2 марта 2009 г. N 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения») следует, что сотрудники ГИБДД наделены правом управления задержанным транспортным средством в следующих случаях.

1. Если транспортное средство создает препятствия для движения других транспортных средств или пешеходов и по техническим характеристикам его перемещение на специализированную стоянку невозможно (при нарушениях правил перевозки тяжеловесных, крупногабаритных, опасных грузов), транспортное средство может быть перемещено под управлением сотрудника ГИБДД в ближайшее место, где данное транспортное средство таких препятствий создавать не будет.

2. При выявлении административных правонарушений, связанных с незаконным использованием зарегистрированных в других государствах автотранспортных средств для перевозок грузов или пассажиров (ст. 11.26 КоАП РФ), осуществлением международных автомобильных перевозок без разрешений (ст. 11.29 КоАП РФ), несоблюдением требований законодательства РФ о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами с разрешенной максимальной массой свыше 12 тонн (ст. 12.21.3 КоАП РФ), сотрудник ГИБДД вправе под своим управлением переместить данные транспортные средства в специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку).

3. При задержании транспортного средства, находящегося в розыске, сотрудник ГИБДД вправе доставить его под своим управлением в расположение органа внутренних дел.

Рассматривая данные правомочия сотрудников ГИБДД, необходимо обратить внимание на следующее.

Во-первых, при управлении транспортным средством, имеющим страховой полис ОСАГО с ограниченным использованием по кругу лиц (только перечисленными в полисе водителями), сотрудник ГИБДД сам будет совершать правонарушение (ч. 1 ст. 12.37 КоАП РФ). К тому же если в процессе такого управления по вине сотрудника произойдет дорожно-транспортное происшествие, страховая компания предъявит регрессный иск к владельцу транспортного средства в связи с тем, что им управлял водитель, не указанный в страховом полисе.

Административное правонарушение будет также происходить при управлении сотрудником ГИБДД транспортным средством, задержанным по причине отсутствия регистрационных документов (ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ), технической неисправности (ч. 2 ст. 12.5 КоАП РФ), нарушения правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов без специального разрешения (ст.ст. 12.21.1, 12.21.2 КоАП РФ).

Во-вторых, сотрудник ГИБДД не всегда может иметь необходимую водительскую категорию на управление тем или иным транспортным средством.

В-третьих, при управлении транспортным средством необоснованно возникают дополнительные и незастрахованные риски, связанные с порчей или гибелью имущества.

Таким образом, предоставленные сотруднику ГИБДД полномочия на управление задержанным транспортным в системной взаимосвязи норм действующего законодательства противоречит отдельным его положениям.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Зайцев Руслан Яковлевич, старший преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел Краснодарского университета МВД России, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования«Краснодарский университет Министерства внутренних делРоссийской Федерации», г. Краснодар, ул. Ярославская д. 128,350005.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Задержание транспортного средства, перемещение транспортного средства, специальное охраняемое место, специализированная стоянка.

ЗАКУРДАЕВА А.Ю.

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ УЧАСТИЯ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ОРГАНИЗАЦИИ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ

Аннотация: в статье рассматриваютсяправовые аспекты участия сотрудников Госавтоинспекции в организации оказания первой помощи пострадавшим.

Управление организацией оказания первой помощи, являясь разновидностью социального управления, представляет собой многоуровневую систему. В рамках этой организационно-правовой

системы осуществляется подзаконное властное воздействие административного, исполнительно-распорядительного, организующего характера субъектов управления (исполнительно-распорядительных органов публичной власти, их структурных подразделений и должностных лиц, а также общественных объединений и бизнес-структур) на объект управления (организованные и индивидуальные участники оказания первой помощи), имеющее целью стабильное и полноценное развитие института первой помощи. Крайне важную роль в данной системе играют органы внутренних дел, так как их функциональная направленность связана с юридическими фактами, требующими организации деятельности по оказанию первой помощи. Однако в связи с тем, что на практике деятельность органов внутренних дел в сфере организации оказания первой помощи не всегда является достаточно эффективной, представляется необходимым рассмотреть препятствующие этому проблемы административно-правового характера.

Примечательно, что в системе организации управления оказанием первой помощи органы внутренних дел играют двойственную роль, так как одновременно входят и в число субъектов управления, и в число управляемых объектов. В данной статье нами будут рассмотрены органы внутренних дел как управляемые объекты, принимающие непосредственное участие в организации оказания первой помощи, и выявлены те структурные подразделения органов внутренних дел, которые принимают непосредственное участие в организации оказания первой помощи.

Наиболее значимую роль в организации оказания первой помощи в составе органов внутренних дел играет полиция. Ст. 12 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (Далее – ФЗ «О полиции») [1] устанавливает обязанности полиции по оказанию первой помощи лицам, пострадавшим от преступлений, административных правонарушений и несчастных случаев, а также лицам, находящимся в беспомощном состоянии либо в состоянии, опасном для их жизни и здоровья, если специализированная помощь не может быть получена ими своевременно или отсутствует. Для выполнения возложенных на полицию обязанностей создаются подразделения, организации и службы.

Определяющим условием создания любого подразделения выступают закрепленные в статье 2 ФЗ «О полиции» основные направления деятельности полиции. Они же положены в основу Указа Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 года № 250 «Вопросы организации полиции» [2]. Среди подразделений, организаций и служб, входящих в состав полиции, наиболее значительную роль в организации оказания первой помощи играют структуры, на которые возлагаются: выявление, предупреждение, пресечение и раскрытие преступлений, розыск лиц, совершивших преступления, а также иных лиц; обеспечение

безопасности граждан и общественного порядка, в том числе в местах проведения публичных и массовых мероприятий, а также при чрезвычайных ситуациях и осложнениях оперативной обстановки; обеспечение безопасности дорожного движения; осуществление оперативно-розыскной деятельности, оперативно-поисковых и специальных технических мероприятий; государственная охрана объектов, а также охрана имущества граждан и организаций.

Эту обязанность полиция осуществляет через сотрудников полиции в пределах их компетенции в соответствии с занимаемой должностью. Законом установлена территориальная юрисдикция деятельности сотрудника полиции (ч. 3 ст. 25 ФЗ «О полиции»). Однако это положение не распространяется на основные обязанности сотрудника полиции, которые он выполняет независимо от замещаемой должности, места нахождения и времени суток. К этой категории обязанностей сотрудника полиции, согласно ч. 2 ст. 27 ФЗ «О полиции», в том числе, относится оказание первой помощи: «Сотрудник полиции независимо от замещаемой должности, места нахождения и времени суток обязан: оказывать первую помощь гражданам, пострадавшим от преступлений, административных правонарушений и несчастных случаев, а также гражданам, находящимся в беспомощном состоянии либо в состоянии, опасном для их жизни и здоровья».

Отдельно необходимо остановиться на функции органов внутренних дел по обеспечению контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, в числе которых функция по оказанию первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Исполнение данной функции имеет крайне важное значение, так как сотрудники органов внутренних дел в профессиональной деятельности часто первыми оказываются на месте ДТП, в котором есть пострадавшие. Организация исполнения вышеназванной государственной функции осуществляется органами управления и подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекции), которые образуют систему Госавтоинспекции.

Обратимся к Положению о государственной инспекции безопасности дорожного движения министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденному Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 [3]. Данное Положение конкретизирует функции Госавтоинспекции по организации оказания первой помощи. Согласноп. «и» ст. 11, к ним относятся:

«осуществление на месте дорожно-транспортного происшествия неотложных действий по спасению людей, в том числе принятие мер по эвакуации людей и оказанию им первой медицинской помощи, оказание в

соответствии с законодательством Российской Федерации первой доврачебной помощи пострадавшим, а также содействие в транспортировке поврежденных транспортных средств и охране имущества, оставшегося без присмотра».

Порядок действий сотрудников органов внутренних дел, связанных с реализацией указанной государственной функции, устанавливается Приказом МВД России от 02 марта 2009 г. № 185 «Об утверждении административного регламента министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» (пункт 30) [4]: «В случае необходимости оказания помощи и (или) при соответствующих обращениях сотрудник содействует участникам дорожного движения:

… в оказании или организации оказания первой помощи пострадавшим и доставления их в лечебные учреждения, при обнаружении лиц, находящихся в бессознательном состоянии, а также с явно выраженными тяжелыми травмами на место вызывается скорая медицинская помощь».

В соответствии со ст. 211 указанного документа: «До прибытия следственно-оперативной группы на место дорожно-транспортного происшествия, в котором пострадал человек, сотрудник:

вызывает скорую медицинскую помощь, а при необходимости – сотрудников Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и до их прибытия оказывает пострадавшим первую помощь, удаление поврежденных транспортных средств с проезжей части осуществляется после извлечения из них пострадавших».

Анализ функций органов внутренних дел в сфере первой помощи позволяет констатировать, что рассматриваемые управляемые объекты организационно-правовой системы управления оказанием первой помощи характеризуются высокой степенью организованности, обусловленной их структурным строением, что создает предпосылки для эффективной организации деятельности по оказанию первой помощи, включая финансовое, кадровое, информационное обеспечение такой деятельности. Однако имеющийся организационный потенциал органов внутренних дел в деятельности по оказанию первой помощи реализуется не полностью. Это, на наш взгляд, обусловлено в первую очередь некоторыми организационно-правовыми проблемами в сложившейся системе подготовки сотрудников органов внутренних дел правилам оказания первой помощи.

Образовательный процесс в области первой помощи регламентируется примерной программой, утвержденной Главным управлением кадров МВД России 20 января 2004 г. Данная программа

определяет содержание и структуру курса «Первая медицинская помощь» для обучения курсантов и слушателей образовательных учреждений МВД России и учебных центров МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации, УВДТ, РУБОП, а также сотрудников органов внутренних дел в системе служебной подготовки. Оценивая уровень правового содержания, отметим, что очевидным недостатком программы является противоречие терминологии Федерального закона № 323-ФЗ от 21 ноября 2011 г. «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» (Далее – ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации) [5]. Противоречие содержится уже в самом названии курса «Первая медицинская помощь», так как в соответствие со ст. 31 ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» единственным термином для обозначения данного вида помощи пострадавшим является термин «первая помощь». Также важным недостатком рассматриваемых программ является их противоречие в части мероприятий по оказанию первой помощи Приказу Минздравсоцразвития России от 04 мая 2012 г. № 477н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи» [6], и включение в обучение мероприятий, требующих лицензию на осуществление медицинской деятельности исполнителями. Кроме того, отрицательно влияет на процесс обучения большое количество теоретического материала при недостаточном времени на отработку практических навыков.

Для иллюстрации оценки сотрудниками органов внутренних дел полученного обучения по первой помощи приведем данные тестирования готовности сотрудников МВД России к оказанию первой помощи, проведенного в рамках диссертационного исследования К.И. Лысенко [7]. В указанном тестировании участвовало 310 респондентов – сотрудников органов внутренних дел областного и районного уровней различных субъектов РФ. При этом 75 % тестируемых сотрудников органов внутренних дел указали трудовой стаж в МВД России более 10-ти лет, 40 % респондентов закончило высшие учебные заведения, 45 % имеют средне-специальное образование; 60 % респондентов имеют офицерское звание.

71 % тестируемых сотрудников МВД России оценили подготовку по первой помощи как относительно удовлетворительную, но, тем не менее, с целым рядом проблем. Например, подавляющее большинство опрошенных сотрудников МВД России сошлось во мнении, что практически во всех подразделениях МВД России их сотрудники не проходят переподготовку, или проходят ее крайне нерегулярно. Очевидно, что это приводит к снижению уровня готовности сотрудников МВД России к оказанию первой помощи.

В качестве еще одной организационно-правовой проблемы, снижающей частоту и качество оказания первой помощи, можно выделить проблему оснащения сотрудников органов внутренних дел средствами для оказания первой помощи. Это обусловлено тем, что состав укладок для оказания первой помощи в установленном порядке в соответствии с п. 5.2.12 Положения о Министерстве здравоохранения Российской Федерации [8] утвержден только для сотрудников Госавтоинспекции [9]. Для устранения данного правового пробела Минздраву России необходимо утвердить, согласовав с МВД России, состав оснащения для оказания первой помощи для всех категорий сотрудников органов внутренних дел.

Таким образом, для совершенствования на институциональном уровне организации оказания первой помощи необходимо, во-первых, разработать и утвердить примерные программы учебного курса, предмета, дисциплины по оказанию первой помощи, которые должны быть утверждены в установленном порядке с целью обеспечения единства и унифицированности подготовки по первой помощи и соответствовать ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации», Приказу Минздравсоцразвития России от 04 мая 2012 г. № 477н, требованиям Европейского Совета по Реанимации и Национального Совета по Реанимации Российской Федерации. Кроме того, необходимо разработать состав оснащения для всех категорий сотрудников органов внутренних дел, за исключением сотрудников Госавтоинспекции, для которых состав укладки утвержден, и после согласования с МВД России утвердить приказом Минздрава России. Завершающим этапом в процессе административно-правового обеспечения организации оказания первой помощи органами внутренних дел, связанным с обеспечением качественного обеспечения обучения правилам оказания первой помощи и материально-техническим оснащением управляемых объектов, должно стать применение существующих мер дисциплинарного воздействия и административного принуждения. Помимо негативного правового стимулирования, вовлечение всех объектов должно достигаться созданием мощной и постоянно действующей системы пропаганды оказания первой помощи.

ЛИТЕРАТУРА

1. О полиции:Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // Собр. Законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7. Ст. 900.

2. Вопросы организации полиции:Указ Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 года № 250 // Российская газ. 2011. 2 марта.

3. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения:Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 // Собр. Законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25.Ст. 2897.

4. Об утверждении административного регламента министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения:Приказ МВД России № 185 от 02 марта 2009 г. // Российская газ. 2009. 07 июля.

5. Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации:Федеральный закон № 323-ФЗ от 21 ноября 2011 г. // Российская газ. 2011. 23 ноября.

6. Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи:Приказ Минздравсоцразвития России от 04 мая 2012 г. № 477н // Российская газ. 2012. 23 мая.

7. Лысенко К.И. Медико-организационные мероприятия первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях: дис. ... докт. мед. наук. Москва, 2011. С.37-38.

8. Об утверждении положения о Министерстве здравоохранения Российской Федерации:Постановление Правительства РФ от 19 июня 2012 г. № 608 // Собр. Законодательства Рос. Федерации. 2012. № 26.Ст.3526.

9. Об утверждении требований к комплектации изделиями медицинского назначения укладки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации:Приказ Минздравсоцразвития России от 10 августа 2011 г. № 905н // Российская газ. 2011. 16 ноября.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Закурдаева Алина Юрьевна, юрисконсульт ФГБУ «Центральный научно-исследовательский институт организации и информатизации здравоохранения» Минздрава России, б/с, б/з.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Правовые аспекты, Госавтоинспекция, первая помощь, дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие, пострадавший, административный регламент.

ЗЫРЯНОВ С.М.

ПРОБЛЕМЫ КВАЛИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ВЫЯВЛЯЕМЫХ РАБОТАЮЩИМИ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ СПЕЦИАЛЬНЫМИ ТЕХНИЧЕСКИМИ СРЕДСТВАМИ, ИМЕЮЩИМИ ФУНКЦИИ ФОТО- И КИНОСЪЕМКИ, ВИДЕОЗАПИСИ

Аннотация: в статье рассматриваютсяпроблемы квалификации некоторых административных правонарушений в области дорожного движения, выявляемых работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

В России применение средств автоматической видеофиксации административных правонарушений в области дорожного движения в последние годы распространяется очень широко. При этом практика применения технических средств неоднозначно, различаются толкования положений Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ). Технические средства автоматической видеофиксации устанавливаются в местах, произвольно выбираемых должностными лицами Госавтоинспекции или органов местного самоуправления. Вследствие этого административная ответственность не достигает установленных законом целей предупреждения совершения новых административных правонарушений, а назначаемые в отношении собственников транспортных средств административные наказания воспринимаются в обществе как несправедливые и необоснованные. В этой связи представляется необходимым выработать какие-то однозначные требования к использованию средств автоматической видеофиксации для выявления административных правонарушений в области дорожного движения.

Рассмотрим проблемы квалификации смежных составов административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 и 2 ст. 12.12 и ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ.

Часть 1 статьи 12.12 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 КоАП РФ и частью 2 статьи 12.12 КоАП РФ. Для анализа состава данного правонарушения необходимо рассмотреть корреспондирующие ему положения ПДД РФ.

Признаки объективной стороны административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.12 КоАП РФ:

1) признак деяния – «проезд»;

2) признак акта – «запрещающий сигнал светофора или запрещающий жест регулировщика».

Исключения:

1) пересечение железнодорожного переезда на запрещающий сигнал светофора или дежурного по переезду;

2) невыполнение требования ПДД РФ об остановке перед стоп-линией при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика.

Для квалификации данного административного правонарушения необходимо дать толкование понятию «проезд», а также рассмотреть особенности действия запрещающих сигналов и жестов в зависимости от дорожных условий.

Термин «проезд» в ПДД РФ встречается неоднократно, например, беспрепятственный проезд; очередность проезда транспортных средств, траектории движения которых пересекаются; проезд пешеходных переходов; боковой проезд трехсторонних пересечений (перекрестков); проезд перекрестков; очередность проезда перекрестков, пересечений проезжих частей или узких участков дороги; проезд без остановки; дорога, не имеющая сквозного проезда и др.

Наряду с термином «проезд» в ПДД РФ используется термин «движение» в близком значении: как продолжение движения в том же направлении (опасность для движения); преднамеренное прекращение движения (термины «остановка» и «стоянка»); право на первоочередное движение (термин «преимущество»); продолжить движение по полосе (термин «препятствие»); сквозное движение (термин «прилегающая территория»); преимущество в движении; разрешает движение, запрещает движение; движение через переезд, через железнодорожные пути; порядок движения, предписываемый знаками и разметкой; движение в направлении стрелки; движение через перекресток; движение без остановки запрещено.

Сопоставление терминов «проезд» и «движение» показывает, что, несмотря на орфографические отличия конструкций данных слов, в ПДД РФ они используются без учета этих различий. Слово «проезд», образованное путем присоединения к корню «езд» приставки «про», указывающей на законченность, должно означать действие, ограниченное во времени или в пространстве (ехать – проезжать). В то же время «движение», синонимом которому является слово «езда», не предполагает каких-либо ограничений. С помощью приставки «про» движению также придается ограниченность во времени или в пространстве: «продвижение» (двигаться – продвинуться). Так, проезд перекрестка следует понимать как оконченное действие, ограниченное границами перекрестка, тогда как движение по перекрестку означает сам процесс движения,

характеристиками которого могут быть скорость, направление, траектория движения.

В ПДД РФ используются конструкции «проезд без остановки» и «движение без остановки». Запрещающие дорожные знаки 3.17.1 и 3.17.3 запрещают проезд без остановки у таможни или через контрольный пункт. Знак приоритета 2.5 запрещает движение без остановки перед стоп-линией или перед краем пересекаемой проезжей части.

Также дефиниция понятия «проезжая часть» как элемент дороги, предназначенный для движения транспортных средств, не позволяет отграничить рассматриваемые термины.

Помимо терминов «проезд» и «движение» в ПДД РФ используются термины «выезд» и «въезд»: выезд на полосу или сторону проезжей части; выезд из занимаемой полосы; выезд в рейс; выезд на дорогу с прилегающей территории; выезд с пересечения проезжих частей и т.д.

Из приведенных примеров видно, что слова «выезд» и «въезд», несмотря на их орфографические отличия, указывающие на направление движения (выезд из, откуда-то, въезд в, куда-то), также используются без учета этих особенностей. Возможны варианты: «выезд на перекресток» и «въезд на перекресток», «выезд с пересечения проезжих частей». Более того, в п. 12.4 ПДД РФ термин «движение» раскрывается как въезд или выезд, т.е. слова «выезд» и «въезд» используются в значении определенного этапа процесса движения.

В отличие от проезда или движения выезд или въезд имеют более конкретное содержание и означают совершенное действие, заключающееся в пересечении какой-то воображаемой или реальной линии, например, границы перекрестка, полосы движения или края проезжей части.

Вместе с тем, однозначно утверждать, что проезд на запрещающий сигнал светофора на регулируемом перекрестке и выезд на перекресток в тех же условиях означают одно и то же, нельзя. В приведенном примере проезд перекрестка следует понимать как въезд на перекресток и выезд с него.

В КоАП РФ законодатель использует сочетания «нарушение правил проезда» (ч. 4 ст. 11.1, ч. 2 ст. 12.10, 12.12, 12.13 КоАП РФ).

Термин «движение» используется в ч. 5 ст. 12.5, в ст. 12.9, 12.11, 12.13, 12.14, 12.15, 12.16, 12.17 и др. КоАП РФ для обозначения длящегося процесса перемещения транспортного средства в пространстве.

При этом ст. 12.10 КоАП РФ называется «Нарушение правил движения через железнодорожные пути», а ч. 2 данной статьи – «нарушение правил проезда через железнодорожные пути», причем, в ч. 2 указано на то, что и в ч. 1 перечислены наиболее грубые нарушения правил проезда через железнодорожные пути.

Термин «въезд» использован в ч. 3 ст. 12.11 КоАП РФ (въезд в технологические разрывы разделительной полосы на автомагистрали). Термин «выезд» - в ч. 1 ст. 12.10 КоАП РФ (выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду); в ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ (выезд на перекресток в случае образовавшегося затора); в ч. 3 и 4 ст. 12.15 КоАП РФ (выезд на полосу или на трамвайные пути).

Особенности применения терминов «проезд» и «выезд» в КоАП РФ свидетельствуют о том, что законодатель использует термин «выезд» для обозначения более опасного деяния, когда состав административного правонарушения образуется уже самим фактом пересечения транспортным средством воображаемой или реальной линии, ограничивающей какой-то участок дороги (перекресток, полосу движения, железнодорожный переезд).

Используя полученные результаты анализа, представляется возможным более четко определить признаки объективной стороны рассматриваемых административных правонарушений.

Часть 1 статьи 12.12 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за проезд на запрещающий сигнал светофора или запрещающий жест регулировщика. Термин «проезд» в данном случае должен означать завершенное действие, включающее в качестве обязательных этапов въезд и выезд, что, в свою очередь, требует установления границ проезжаемого участка.

В соответствии с п. 7 ГОСТ Р 52289-2004 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» светофоры применяют для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов и для обозначения опасных участков дорог.

Светофоры Т.1 любых исполнений и Т.2 применяют для регулирования движения на перекрестках и в иных местах, где пересекаются в одном уровне транспортные потоки, а также транспортные и пешеходные потоки. Исходя из этого проезд на запрещающий сигнал светофора означает въезд на пересекаемый транспортный или пешеходный поток, проезд по нему и выезд с него, либо продолжение движения по нему при повороте.

Таким образом, состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.12 КоАП РФ образует въезд на запрещающий сигнал светофора или запрещающий жест регулировщика на участок проезжей части (полосу движения, пешеходный переход), предназначенные для движениятранспортных средств или пешеходов в ином направлении, проезд по нему (пересечение его) и выезд с него, либо продолжение движения по нему при повороте.

Часть 2 статьи 12.12 КоАП РФ устанавливает ответственность за невыполнение требования ПДД РФ об остановке перед стоп-линией, обозначенной дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика.

В соответствии с требованиями п. 6.13 ПДД РФ при запрещающем сигнале светофора или регулировщика водитель должен остановиться перед стоп-линией, а при ее отсутствии, если речь идет о проезде перекрестка, - перед пересекаемой проезжей частью, не создавая помех пешеходам. Перед железнодорожным переездом при отсутствии стоп-линии водитель должен остановиться у знака 2.5 или светофора, а если их нет – не ближе 5 м от шлагбаума, а при отсутствии шлагбаума – не ближе 10 м от ближайшего рейса. В других местах водитель должен остановиться перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

В диспозиции ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ признак места объективной стороны административного правонарушения увязан именно со стоп-линией.

Стоп-линия обозначается дорожным знаком 6.16 и (или) дорожной разметкой 1.12. ГОСТ Р 52289-2004 предусматривает установку знака 6.16 справа от дороги или над проезжей частью. Допускается устанавливать знак над каждой полосой движения. Если знак применяют самостоятельно (без разметки 1.12), то расстояние от знака до светофора, шлагбаума или ближнего рельса определяют по правилам применения разметки 1.12. Знак допускается применять для дублирования разметки 1.12, в этом случае его устанавливают в одном поперечном сечении с разметкой.

Дорожную разметку 1.12 применяют перед перекрестком при наличии дорожного знака 2.5, в местах, где движение регулируется светофором, и перед железнодорожными переездами. Разметку 1.12 наносят на расстоянии 10 – 20 м от светофора Т.1 или Т.2 при расположении светофора над проезжей частью и 3 – 5 м – при расположении сбоку от проезжей части для обеспечения видимости их сигналов. Допускается уменьшать указанные расстояния соответственно до 5 и 1 м при наличии светофоров Т.3 любых исполнений.

При наличии пешеходного перехода разметку наносят на расстоянии не менее 1 м перед переходом.

На железнодорожных переездах разметку 1.12 наносят на расстоянии 5 м от шлагбаума или светофора, а при их отсутствии – на расстоянии 10 м от ближнего рельса в одном створе со знаком 2.5.

Необходимо заметить, что положения ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ распространяются, в том числе и на случаи размещения стоп-линии перед железнодорожными переездами, поскольку границы железнодорожных

переездов проходят по осям шлагбаумов, тогда как стоп-линии размещаются задолго до границ железнодорожного переезда.

Трудности квалификации административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ заключается в точном толковании понятия «остановка перед стоп-линией». Ни ПДД РФ, ни КоАП РФ никак не уточняют, что означает это понятие, и когда данное административное правонарушение подлежит квалификации как оконченное, и допустима ли остановкаили наезд на стоп-линию передними колесами транспортного средства. Представитель ГИБДД МВД России в интервью газете «Клаксон» дал такое разъяснение: «Под пересечением стоп-линии понимается ситуация, когда за нее выступает вертикальная проекция габаритов транспортного средства».

В этой связи представляется необходимым выбрать один из вариантов. Исходя из основного назначения стоп-линии – чтобы транспортное средство не создавало помехи пешеходам, а водитель мог отчетливо видеть светофор – целесообразно считать остановкой перед стоп-линией положение транспортного средства, когда его крайняя передняя габаритная точка находится до стоп-линии.

Имеются данные о том, что в некоторых случаях, например, на ряде перекрестков в г. Рязани знак 6.16 размещается на опоре светофора, а дорожная разметка 1.12 – на расстоянии 3 – 5 м от него. Подобные случаи свидетельствуют о фактах недобросовестности должностных лиц, ответственных за установку технических средств организации дорожного движения, направленные на провоцирование участников дорожного движения к совершению административных правонарушений. Несмотря на то, что Приложение 2 к ПДД РФ устанавливает, что в случаях когда значения дорожных знаков, в том числе временных, и линий горизонтальной разметки противоречат друг другу либо разметка недостаточно различима, водители должны руководствоваться дорожными знаками, указанные должностные лица также обязаны соблюдать правила размещения дорожных знаков и нанесения дорожной разметки и не создавать спорных ситуаций.

Части 3 и 6 ст. 12.19 КоАП РФ устанавливают административную ответственность за остановку транспортного средства на пешеходном переходе и ближе 5 м перед ним, за исключением вынужденной остановки, что соответствует требованиям п. 12.4 ПДД РФ. При этом необходимо учитывать, что ГОСТ Р 52289-2004 требует наносить стоп-линию на расстоянии 1 м от пешеходного перехода. Следовательно, в таких случаях требования стоп-линии имеют приоритет перед общим правилом п. 12.4 ПДД РФ, и водители должны останавливать транспортные средства не за 5 м от пешеходного перехода, а перед стоп-линией.

Таким образом, состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ, образует, при условии

определения в примечании к данной статье КоАП РФ или в соответствующих пунктах ПДД РФ точного значения слова «перед», перемещение крайней передней габаритной точки транспортного средства, движущегося на запрещающий сигнал светофора или запрещающий жест регулировщика, за ближайший к нему край разметки 1.12, либо за воображаемую линию, проходящую перпендикулярно проезжей части от знака 6.16.

При квалификации данного административного правонарушения необходимо учитывать, что в случаях отсутствия дорожной разметки водитель не в состоянии точно провести воображаемую линию от знака 6.16, особенно на дорогах с двумя и более полосами движения в данном направлении, если водитель находится не на крайней правой полосе. Кроме того, разметка может быть занесена снегом или стерта.

Часть 1 ст. 12.13 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за выезд на перекресток или пересечение проезжей части дороги в случае образовавшегося затора, который вынудил водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении. Данная норма корреспондирует положениям п. 13.2 ПДД РФ.

Анализ текста ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ в совокупности с положениями п. 13 ПДД РФ позволяет определить признаки объективной стороны данного административного правонарушения.

В отличие от большинства административных правонарушений в области дорожного движения данное правонарушение имеет материальный состав и одним из признаков его объективной стороны являются последствия в виде создания препятствия для движения транспортных средств в поперечном направлении. Это означает, что отсутствие транспортных средств в поперечном направлении исключает противоправность данного деяния при наличии других признаков.

Рассматриваемое административное правонарушение может быть совершено только в форме действия – выезда на перекресток или пересечение проезжей части дороги, например, с целью разрешенного поворота налево. Правонарушение будет оконченным, когда транспортное средство окажется на полосе, предназначенной для движения в поперечном направлении.

Еще одним признаком объективной стороны данного правонарушения является признак внешних обстоятельств – образовавшийся на перекрестке или на проезжей части вне перекрестка затор. Но термин «затор» не определен, ни в ПДД РФ, ни в КоАП РФ.

Конструкции п. 13.2 ПДД РФ и ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ указывают на наличие в составе рассматриваемого административного правонарушения специфического признака субъективной стороны, характеризующего ее исключительно как прямой умысел. Деяние может быть квалифицировано

как административное правонарушение только, если водитель мог оценить дорожную ситуацию и, понимая, что образовавшийся затор вынудит его остановиться, создав препятствия для движения транспортных средств в поперечном направлении, вопреки требованиям п. 13.2 ПДД РФ, выехал на перекресток или на пересекаемую проезжую часть.

При квалификации административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ, необходимо учитывать, что в случае разрешенного поворота налево или развороте на перекрестке, на котором отсутствует секция светофора, регулирующая движение в данном направлении. В соответствии с требованиями п. 13.1 и 13.4 ПДД РФ водитель, поворачивающий налево или движущийся на разворот, должен выехать на середину перекрестка и уступить дорогу транспортным средствам, движущимся во встречном направлении прямо или направо, или пешеходам и велосипедистам, пересекающим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает. В соответствии с п. 13.7 ПДД РФ данный водитель должен выехать в намеченном направлении, независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка. В подобных случаях водителю может быть довольно затруднительно предусмотреть возможность образования затора.

Таким образом, состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ, образует выезд транспортного средства на перекресток или на пересекаемую проезжую часть в условиях, когда для водителя данного транспортного средства очевидна вероятность остановки на полосе, предназначенной для движения в поперечном направлении, при условии, что он создаст препятствие для транспортных средств, движущихся в поперечном направлении.

Общий анализ трех административных правонарушений свидетельствует об их взаимосвязанности и позволяет ранжировать их в зависимости от характера угроз безопасности дорожного движения.

Наименьшую угрозу для безопасности дорожного движения представляет административное правонарушение, предусмотренное ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ. Установленное п. 6.13 ПДД РФ требование о необходимости остановки перед стоп-линией является во многом формальным, направленным на обеспечение безопасных условий и обзорности для водителя транспортного средства. В соответствии с этим законодатель установил за совершение данного административного правонарушения наименьшее (из сопоставляемых норм) административное наказание – административный штраф в размере восьмисот рублей.

Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика несет несравнимо более серьезные угрозы безопасности дорожного движения. Нарушение требований сигналов светофора в 2015 г. Стало причиной 4418 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 167 и было ранено 6029 человек. За

совершение данного административного правонарушения законодатель установил наказание в виде административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

Выезд на перекресток или пересечение проезжей части дороги в случае образовавшегося затора, который вынудил водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении, носит иной характер. Угроза безопасности дорожного движения от данного правонарушения не столь велика, учитывая низкие скорости движения транспортных средств, что приводит к незначительным дорожно-транспортным происшествиям. Вместе с тем правонарушения такого рода существенно усложняют дорожную обстановку, снижают пропускную способность улично-дорожной сети, повышают издержки перевозочной деятельности и загрязнение окружающей среды. За совершение данного административного правонарушения ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ предусматривает наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

В России применение средств автоматической видеофиксации административных правонарушений в области дорожного движения в последние годы распространяется очень широко. При этом практика применения технических средств неоднозначно, различаются толкования положений Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ). Технические средства автоматической видеофиксации устанавливаются в местах, произвольно выбираемых должностными лицами Госавтоинспекции или органов местного самоуправления. Вследствие этого административная ответственность не достигает установленных законом целей предупреждения совершения новых административных правонарушений, а назначаемые в отношении собственников транспортных средств административные наказания воспринимаются в обществе как несправедливые и необоснованные. В этой связи представляется необходимым выработать какие-то однозначные требования к использованию средств автоматической видеофиксации для выявления административных правонарушений в области дорожного движения.

Рассмотрим проблемы квалификации смежных составов административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 и 2 ст. 12.12 и ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ.

Часть 1 статьи 12.12 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика, за исключением случаев, предусмотренных частью 1 статьи 12.10 КоАП РФ и частью 2 статьи 12.12 КоАП РФ. Для анализа состава данного правонарушения необходимо рассмотреть корреспондирующие ему положения ПДД РФ.

Признаки объективной стороны административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.12 КоАП РФ:

1) признак деяния – «проезд»;

2) признак акта – «запрещающий сигнал светофора или запрещающий жест регулировщика».

Исключения:

1) пересечение железнодорожного переезда на запрещающий сигнал светофора или дежурного по переезду;

2) невыполнение требования ПДД РФ об остановке перед стоп-линией при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика.

Для квалификации данного административного правонарушения необходимо дать толкование понятию «проезд», а также рассмотреть особенности действия запрещающих сигналов и жестов в зависимости от дорожных условий.

Термин «проезд» в ПДД РФ встречается неоднократно, например, беспрепятственный проезд; очередность проезда транспортных средств, траектории движения которых пересекаются; проезд пешеходных переходов; боковой проезд трехсторонних пересечений (перекрестков); проезд перекрестков; очередность проезда перекрестков, пересечений проезжих частей или узких участков дороги; проезд без остановки; дорога, не имеющая сквозного проезда и др.

Наряду с термином «проезд» в ПДД РФ используется термин «движение» в близком значении: как продолжение движения в том же направлении (опасность для движения); преднамеренное прекращение движения (термины «остановка» и «стоянка»); право на первоочередное движение (термин «преимущество»); продолжить движение по полосе (термин «препятствие»); сквозное движение (термин «прилегающая территория»); преимущество в движении; разрешает движение, запрещает движение; движение через переезд, через железнодорожные пути; порядок движения, предписываемый знаками и разметкой; движение в направлении стрелки; движение через перекресток; движение без остановки запрещено.

Сопоставление терминов «проезд» и «движение» показывает, что, несмотря на орфографические отличия конструкций данных слов, в ПДД РФ они используются без учета этих различий. Слово «проезд», образованное путем присоединения к корню «езд» приставки «про», указывающей на законченность, должно означать действие, ограниченное во времени или в пространстве (ехать – проезжать). В то же время «движение», синонимом которому является слово «езда», не предполагает каких-либо ограничений. С помощью приставки «про» движению также придается ограниченность во времени или в пространстве: «продвижение» (двигаться – продвинуться). Так, проезд перекрестка следует понимать как оконченное действие, ограниченное границами перекрестка, тогда как

движение по перекрестку означает сам процесс движения, характеристиками которого могут быть скорость, направление, траектория движения.

В ПДД РФ используются конструкции «проезд без остановки» и «движение без остановки». Запрещающие дорожные знаки 3.17.1 и 3.17.3 запрещают проезд без остановки у таможни или через контрольный пункт. Знак приоритета 2.5 запрещает движение без остановки перед стоп-линией или перед краем пересекаемой проезжей части.

Также дефиниция понятия «проезжая часть» как элемент дороги, предназначенный для движения транспортных средств, не позволяет отграничить рассматриваемые термины.

Помимо терминов «проезд» и «движение» в ПДД РФ используются термины «выезд» и «въезд»: выезд на полосу или сторону проезжей части; выезд из занимаемой полосы; выезд в рейс; выезд на дорогу с прилегающей территории; выезд с пересечения проезжих частей и т.д.

Из приведенных примеров видно, что слова «выезд» и «въезд», несмотря на их орфографические отличия, указывающие на направление движения (выезд из, откуда-то, въезд в, куда-то), также используются без учета этих особенностей. Возможны варианты: «выезд на перекресток» и «въезд на перекресток», «выезд с пересечения проезжих частей». Более того, в п. 12.4 ПДД РФ термин «движение» раскрывается как въезд или выезд, т.е. слова «выезд» и «въезд» используются в значении определенного этапа процесса движения.

В отличие от проезда или движения выезд или въезд имеют более конкретное содержание и означают совершенное действие, заключающееся в пересечении какой-то воображаемой или реальной линии, например, границы перекрестка, полосы движения или края проезжей части.

Вместе с тем, однозначно утверждать, что проезд на запрещающий сигнал светофора на регулируемом перекрестке и выезд на перекресток в тех же условиях означают одно и то же, нельзя. В приведенном примере проезд перекрестка следует понимать как въезд на перекресток и выезд с него.

В КоАП РФ законодатель использует сочетания «нарушение правил проезда» (ч. 4 ст. 11.1, ч. 2 ст. 12.10, 12.12, 12.13 КоАП РФ).

Термин «движение» используется в ч. 5 ст. 12.5, в ст. 12.9, 12.11, 12.13, 12.14, 12.15, 12.16, 12.17 и др. КоАП РФ для обозначения длящегося процесса перемещения транспортного средства в пространстве.

При этом ст. 12.10 КоАП РФ называется «Нарушение правил движения через железнодорожные пути», а ч. 2 данной статьи – «нарушение правил проезда через железнодорожные пути», причем, в ч. 2 указано на то, что и в ч. 1 перечислены наиболее грубые нарушения правил проезда через железнодорожные пути.

Термин «въезд» использован в ч. 3 ст. 12.11 КоАП РФ (въезд в технологические разрывы разделительной полосы на автомагистрали). Термин «выезд» - в ч. 1 ст. 12.10 КоАП РФ (выезд на железнодорожный переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду); в ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ (выезд на перекресток в случае образовавшегося затора); в ч. 3 и 4 ст. 12.15 КоАП РФ (выезд на полосу или на трамвайные пути).

Особенности применения терминов «проезд» и «выезд» в КоАП РФ свидетельствуют о том, что законодатель использует термин «выезд» для обозначения более опасного деяния, когда состав административного правонарушения образуется уже самим фактом пересечения транспортным средством воображаемой или реальной линии, ограничивающей какой-то участок дороги (перекресток, полосу движения, железнодорожный переезд).

Используя полученные результаты анализа, представляется возможным более четко определить признаки объективной стороны рассматриваемых административных правонарушений.

Часть 1 статьи 12.12 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за проезд на запрещающий сигнал светофора или запрещающий жест регулировщика. Термин «проезд» в данном случае должен означать завершенное действие, включающее в качестве обязательных этапов въезд и выезд, что, в свою очередь, требует установления границ проезжаемого участка.

В соответствии с п. 7 ГОСТ Р 52289-2004 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» светофоры применяют для регулирования очередности пропуска транспортных средств и пешеходов и для обозначения опасных участков дорог.

Светофоры Т.1 любых исполнений и Т.2 применяют для регулирования движения на перекрестках и в иных местах, где пересекаются в одном уровне транспортные потоки, а также транспортные и пешеходные потоки. Исходя из этого проезд на запрещающий сигнал светофора означает въезд на пересекаемый транспортный или пешеходный поток, проезд по нему и выезд с него, либо продолжение движения по нему при повороте.

Таким образом, состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.12 КоАП РФ образует въезд на запрещающий сигнал светофора или запрещающий жест регулировщика на участок проезжей части (полосу движения, пешеходный переход), предназначенные для движениятранспортных средств или пешеходов в ином направлении, проезд по нему (пересечение его) и выезд с него, либо продолжение движения по нему при повороте.

Часть 2 статьи 12.12 КоАП РФ устанавливает ответственность за невыполнение требования ПДД РФ об остановке перед стоп-линией, обозначенной дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, при запрещающем сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика.

В соответствии с требованиями п. 6.13 ПДД РФ при запрещающем сигнале светофора или регулировщика водитель должен остановиться перед стоп-линией, а при ее отсутствии, если речь идет о проезде перекрестка, - перед пересекаемой проезжей частью, не создавая помех пешеходам. Перед железнодорожным переездом при отсутствии стоп-линии водитель должен остановиться у знака 2.5 или светофора, а если их нет – не ближе 5 м от шлагбаума, а при отсутствии шлагбаума – не ближе 10 м от ближайшего рейса. В других местах водитель должен остановиться перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

В диспозиции ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ признак места объективной стороны административного правонарушения увязан именно со стоп-линией.

Стоп-линия обозначается дорожным знаком 6.16 и (или) дорожной разметкой 1.12. ГОСТ Р 52289-2004 предусматривает установку знака 6.16 справа от дороги или над проезжей частью. Допускается устанавливать знак над каждой полосой движения. Если знак применяют самостоятельно (без разметки 1.12), то расстояние от знака до светофора, шлагбаума или ближнего рельса определяют по правилам применения разметки 1.12. Знак допускается применять для дублирования разметки 1.12, в этом случае его устанавливают в одном поперечном сечении с разметкой.

Дорожную разметку 1.12 применяют перед перекрестком при наличии дорожного знака 2.5, в местах, где движение регулируется светофором, и перед железнодорожными переездами. Разметку 1.12 наносят на расстоянии 10 – 20 м от светофора Т.1 или Т.2 при расположении светофора над проезжей частью и 3 – 5 м – при расположении сбоку от проезжей части для обеспечения видимости их сигналов. Допускается уменьшать указанные расстояния соответственно до 5 и 1 м при наличии светофоров Т.3 любых исполнений.

При наличии пешеходного перехода разметку наносят на расстоянии не менее 1 м перед переходом.

На железнодорожных переездах разметку 1.12 наносят на расстоянии 5 м от шлагбаума или светофора, а при их отсутствии – на расстоянии 10 м от ближнего рельса в одном створе со знаком 2.5.

Необходимо заметить, что положения ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ распространяются, в том числе и на случаи размещения стоп-линии перед железнодорожными переездами, поскольку границы железнодорожных

переездов проходят по осям шлагбаумов, тогда как стоп-линии размещаются задолго до границ железнодорожного переезда.

Трудности квалификации административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ заключается в точном толковании понятия «остановка перед стоп-линией». Ни ПДД РФ, ни КоАП РФ никак не уточняют, что означает это понятие, и когда данное административное правонарушение подлежит квалификации как оконченное, и допустима ли остановкаили наезд на стоп-линию передними колесами транспортного средства. Представитель ГИБДД МВД России в интервью газете «Клаксон» дал такое разъяснение: «Под пересечением стоп-линии понимается ситуация, когда за нее выступает вертикальная проекция габаритов транспортного средства».

В этой связи представляется необходимым выбрать один из вариантов. Исходя из основного назначения стоп-линии – чтобы транспортное средство не создавало помехи пешеходам, а водитель мог отчетливо видеть светофор – целесообразно считать остановкой перед стоп-линией положение транспортного средства, когда его крайняя передняя габаритная точка находится до стоп-линии.

Имеются данные о том, что в некоторых случаях, например, на ряде перекрестков в г. Рязани знак 6.16 размещается на опоре светофора, а дорожная разметка 1.12 – на расстоянии 3 – 5 м от него. Подобные случаи свидетельствуют о фактах недобросовестности должностных лиц, ответственных за установку технических средств организации дорожного движения, направленные на провоцирование участников дорожного движения к совершению административных правонарушений. Несмотря на то, что Приложение 2 к ПДД РФ устанавливает, что в случаях когда значения дорожных знаков, в том числе временных, и линий горизонтальной разметки противоречат друг другу либо разметка недостаточно различима, водители должны руководствоваться дорожными знаками, указанные должностные лица также обязаны соблюдать правила размещения дорожных знаков и нанесения дорожной разметки и не создавать спорных ситуаций.

Части 3 и 6 ст. 12.19 КоАП РФ устанавливают административную ответственность за остановку транспортного средства на пешеходном переходе и ближе 5 м перед ним, за исключением вынужденной остановки, что соответствует требованиям п. 12.4 ПДД РФ. При этом необходимо учитывать, что ГОСТ Р 52289-2004 требует наносить стоп-линию на расстоянии 1 м от пешеходного перехода. Следовательно, в таких случаях требования стоп-линии имеют приоритет перед общим правилом п. 12.4 ПДД РФ, и водители должны останавливать транспортные средства не за 5 м от пешеходного перехода, а перед стоп-линией.

Таким образом, состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ, образует, при условии

определения в примечании к данной статье КоАП РФ или в соответствующих пунктах ПДД РФ точного значения слова «перед», перемещение крайней передней габаритной точки транспортного средства, движущегося на запрещающий сигнал светофора или запрещающий жест регулировщика, за ближайший к нему край разметки 1.12, либо за воображаемую линию, проходящую перпендикулярно проезжей части от знака 6.16.

При квалификации данного административного правонарушения необходимо учитывать, что в случаях отсутствия дорожной разметки водитель не в состоянии точно провести воображаемую линию от знака 6.16, особенно на дорогах с двумя и более полосами движения в данном направлении, если водитель находится не на крайней правой полосе. Кроме того, разметка может быть занесена снегом или стерта.

Часть 1 ст. 12.13 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за выезд на перекресток или пересечение проезжей части дороги в случае образовавшегося затора, который вынудил водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении. Данная норма корреспондирует положениям п. 13.2 ПДД РФ.

Анализ текста ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ в совокупности с положениями п. 13 ПДД РФ позволяет определить признаки объективной стороны данного административного правонарушения.

В отличие от большинства административных правонарушений в области дорожного движения данное правонарушение имеет материальный состав и одним из признаков его объективной стороны являются последствия в виде создания препятствия для движения транспортных средств в поперечном направлении. Это означает, что отсутствие транспортных средств в поперечном направлении исключает противоправность данного деяния при наличии других признаков.

Рассматриваемое административное правонарушение может быть совершено только в форме действия – выезда на перекресток или пересечение проезжей части дороги, например, с целью разрешенного поворота налево. Правонарушение будет оконченным, когда транспортное средство окажется на полосе, предназначенной для движения в поперечном направлении.

Еще одним признаком объективной стороны данного правонарушения является признак внешних обстоятельств – образовавшийся на перекрестке или на проезжей части вне перекрестка затор. Но термин «затор» не определен, ни в ПДД РФ, ни в КоАП РФ.

Конструкции п. 13.2 ПДД РФ и ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ указывают на наличие в составе рассматриваемого административного правонарушения специфического признака субъективной стороны, характеризующего ее исключительно как прямой умысел. Деяние может быть квалифицировано

как административное правонарушение только, если водитель мог оценить дорожную ситуацию и, понимая, что образовавшийся затор вынудит его остановиться, создав препятствия для движения транспортных средств в поперечном направлении, вопреки требованиям п. 13.2 ПДД РФ, выехал на перекресток или на пересекаемую проезжую часть.

При квалификации административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ, необходимо учитывать, что в случае разрешенного поворота налево или развороте на перекрестке, на котором отсутствует секция светофора, регулирующая движение в данном направлении. В соответствии с требованиями п. 13.1 и 13.4 ПДД РФ водитель, поворачивающий налево или движущийся на разворот, должен выехать на середину перекрестка и уступить дорогу транспортным средствам, движущимся во встречном направлении прямо или направо, или пешеходам и велосипедистам, пересекающим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает. В соответствии с п. 13.7 ПДД РФ данный водитель должен выехать в намеченном направлении, независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка. В подобных случаях водителю может быть довольно затруднительно предусмотреть возможность образования затора.

Таким образом, состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ, образует выезд транспортного средства на перекресток или на пересекаемую проезжую часть в условиях, когда для водителя данного транспортного средства очевидна вероятность остановки на полосе, предназначенной для движения в поперечном направлении, при условии, что он создаст препятствие для транспортных средств, движущихся в поперечном направлении.

Общий анализ трех административных правонарушений свидетельствует об их взаимосвязанности и позволяет ранжировать их в зависимости от характера угроз безопасности дорожного движения.

Наименьшую угрозу для безопасности дорожного движения представляет административное правонарушение, предусмотренное ч. 2 ст. 12.12 КоАП РФ. Установленное п. 6.13 ПДД РФ требование о необходимости остановки перед стоп-линией является во многом формальным, направленным на обеспечение безопасных условий и обзорности для водителя транспортного средства. В соответствии с этим законодатель установил за совершение данного административного правонарушения наименьшее (из сопоставляемых норм) административное наказание – административный штраф в размере восьмисот рублей.

Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика несет несравнимо более серьезные угрозы безопасности дорожного движения. Нарушение требований сигналов светофора в 2015 г. Стало причиной 4418 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 167 и было ранено 6029 человек. За

совершение данного административного правонарушения законодатель установил наказание в виде административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

Выезд на перекресток или пересечение проезжей части дороги в случае образовавшегося затора, который вынудил водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств в поперечном направлении, носит иной характер. Угроза безопасности дорожного движения от данного правонарушения не столь велика, учитывая низкие скорости движения транспортных средств, что приводит к незначительным дорожно-транспортным происшествиям. Вместе с тем правонарушения такого рода существенно усложняют дорожную обстановку, снижают пропускную способность улично-дорожной сети, повышают издержки перевозочной деятельности и загрязнение окружающей среды. За совершение данного административного правонарушения ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ предусматривает наложение административного штрафа в размере одной тысячи рублей.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Зырянов Сергей Михайлович, профессор кафедры административного права Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, ВедущийнаучныйсотрудникИЗиСП при Правительстве РФ, доктор юридических наук, профессор.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя», г. Москва, ул. Академика Волгина, д.12, 117437.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Административные правонарушения в области дорожного движения, выявляемые работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи; безопасность дорожного движения; Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях; правила дорожного движения, ГИБДД МВД России.

ИВАНОВА С.И.

О СООТНОШЕНИЕ ПОНЯТИЙ «ЖИЛАЯ ЗОНА» И «НАСЕЛЕННЫЙ ПУНКТ» И ПОРЯДКЕ УСТАНОВЛЕНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ РЕЖИМОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы соотношение понятий «жилая зона» и «населенный пункт» и порядке установления соответствующих режимов дорожного движения.

Решение проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, зависит от качества функционирования всех ее элементов на всех этапах разработки (при проектировании), изготовления (при производстве, обучении) и эксплуатации (при использовании по назначению), от их правильной организации, от наличия средств технического и экономического анализа и использования научных достижений в данной области[1, С. 7].

Технические средства дорожного движения являются одним из объектов обеспечения безопасности дорожного движения.Дорожные знаки в совокупности с разметкой и сигналами светофорного регулирования составляют средства информирования участников дорожного движения, формирующие выбор водителем режима движения.

В ГОСТ Р 52290-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»[2]приведены классификация, основные параметры (включая цвето- и светотехнические), символика, размеры, цвета, эксплуатационные свойства дорожных знаков, а также общие требования к методам контроля дорожных знаков.Дорожные знаки устанавливают в соответствии с категорией дороги, транспортно-эксплуатационными характеристиками отдельных участков и с принятой схемой организации движения пешеходных и транспортных потоков.

При этом указанный ГОСТ предписывает, что знаки и светофорыразмещают таким образом, чтобы они воспринимались только участниками движения, для которых они предназначены, и не были закрыты какими-либо препятствиями (рекламой, зелеными насаждениями, опорами наружного освещения и т. п.), обеспечивали удобство эксплуатации и уменьшали вероятность их повреждения (п. 4.3).

Тюменские автомобилисты столкнулись с проблемой, связанной с тем, что, согласно расположения технических средств организации дорожного движения, целые населенные пункты признаются «жилой зоной». А сотрудники ГИБДД привлекают их к административной ответственности с использованием работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции

фото- и киносъемки, видеозаписи, либо работающими в автоматическом режиме средствами фото- и киносъемки, видеозаписи за превышение скорости. Возникает вопрос правомерно ли это?И может ли целый населенный пункт признаваться жилой зоной?

Так в д. Патрушево Тюменского района Тюменской области установлен дорожный знак 5.23.1 «Начало населенного пункта», что указывает на начало населенного пункта, в котором действуют требования Правил дорожного движения Российской Федерации, устанавливающие порядок движения в населенных пунктах. Согласно п. 10.2. Правил дорожного движения Российской Федерации (далее ПДД)[3] в населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а в жилых зонах и на дворовых территориях не более 20 км/ч.

Сразу за ним установлен дорожный знак 5.21 «Жилая зона», который применяют для обозначения территории (зоны), в пределах которой действуют требования ПДД, устанавливающие порядок движения в жилых зонах и устанавливают на всех въездах в жилую зону (п. 5.6.26 ПДД).Таким образом, два рядом стоящих знака предписывают водителю разные режимы движения, при этом оба знака равнозначны, поскольку устанавливают особые требования движения. Какому же из них водитель должен отдавать приоритет?

Кроме того, согласно п. 5.4.22 ГОСТ Р 52289-2004 если на данном участке устанавливают максимальную скорость, отличающуюся от максимальной скорости движения на предшествующем участке на 20 км/ч и более, применяют ступенчатое ограничение скорости с шагом не более 20 км/ч путем последовательной установки знаков 3.24 на расстоянии 100-150 м друг от друга. Ступенчатое ограничение скорости допускается не применять перед населенным пунктом, обозначенным знаком 5.23.1или 5.23.2, в случае, если расстояние видимости знака более 150 м. Разница скорости между знаками 5.23.1 или 5.23.2и 5.21 - 40 км/ч, соответственно между ними должен быть знак, пошагово снижающий скорость установленный на расстоянии 100-150 м друг от друга. Как сказано выше знаки 5.23.1 и 5.21 расположены сразу на въезде в д. Патрушево Тюменского района Тюменской области друг за другом без соблюдения расстояния 100-150 м.

Кроме того, согласно приказа МВД России от 30.03.2015 № 380[4] исполнение государственной функции ГИБДД осуществляется в соответствии с нормативными правовыми актами, в том числе с Градостроительным кодексом Российской Федерации[5].

Согласно ст. 35 Градостроительного кодекса Российской Федерации определяются виды и состав территориальных зон. В состав жилых зон могут включаться: зоны застройки индивидуальными жилыми домами; зоны застройки малоэтажными жилыми домами; зоны застройки

среднеэтажными жилыми домами; зоны застройки многоэтажными жилыми домами; зоны жилой застройки иных видов. В жилых зонах допускается размещение отдельно стоящих, встроенных или пристроенных объектов социального и коммунально-бытового назначения, объектов здравоохранения, объектов дошкольного, начального общего и среднего общего образования, культовых зданий, стоянок автомобильного транспорта, гаражей, объектов, связанных с проживанием граждан и не оказывающих негативного воздействия на окружающую среду. В состав жилых зон могут включаться также территории, предназначенные для ведения садоводства и дачного хозяйства.

В состав общественно-деловых зон могут включаться: зоны делового, общественного и коммерческого назначения; зоны размещения объектов социального и коммунально-бытового назначения; зоны обслуживания объектов, необходимых для осуществления производственной и предпринимательской деятельности; общественно-деловые зоны иных видов.

Кроме того понятие «жилая зона» дан в п. 1 приложения 4 Санитарные правила для морских и речных портов СССР», утвержденных Главным государственным санитарным врачом СССР 02.06.1989 № 4962-89, согласно которого это часть территории населенного пункта, занятая жилыми зданиями, спортивными сооружениями, зелеными насаждениями и местами кратковременного отдыха населения, а также предназначенная для их размещения в будущем[6].

Исходя из приведенных определений возникает вопрос, а может ли весь населенный пункт признаваться жилой зоной, которая, включает объекты торговли, предпринимательской деятельности, стоянки автомобильного транспорта и др.?

Согласно п. 17.1 ПДД в жилой зоне, то есть на территории, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.21 и 5.22, движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части. В то же время на пути следования по указанному населенному после знака 5.21 «Жилая зона», установлены светофорные объекты и дорожные знаки организующие движения, а именно знаки приоритета 2.1. «Главная дорога», 2.2. «Конец главной дороги», 2.4. «Уступи дорогу», предупреждающие знаки 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход», 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»,которые так же являются знаками особых предписаний, кроме того имеются и знаки приоритетаи соответственно входят в противоречие с указанными правилами. При этом правила дорожного движения установки таких знаков в жилой зоне не требуют, так как, как уже сказано, согласно п. 17.1. движение пешеходов разрешается в том числе по проезжей части и они при этом пользуются преимуществом.

Наличие же знаков приоритета и светофоров наоборот указывают на то, что данный участок дороги является проезжей части, где организовано движения в общем порядке.

Таким образом, понятия «населенный пункт» и «жилая зона» соотносятся как часть и целое, при этом «жилая зона» является более узким по отношению к понятию «населенный пункт», соответственно установка знаков 5.21 и 5.22 «Жилая зона» на весь населенный пункт противоречит законодательству и не подлежит применению при наличии иных знаков, устанавливающих режим для населенного пункта. А привлечение водителей к административной ответственности за превышение скоростного режима в «жилой зоне» неправомерным. Такое положение нашло свое подтверждение и в судебной практике. Так, судья Ленинского районного суда г. Тюмени прекратил производство по делу № 12-1763/2015 в отношении М. прекратил за отсутствием состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.9 КоАП РФ[6].

ЛИТЕРАТУРА

1. Пугачёв И.Н., Горев А.Э., Олещенко Е.М. Организация и безопасность дорожного движения: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. М.: Издательский центр «Академия», 2009. 272.

2. ГОСТ Р 52290-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования: утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст (ред. от 09.12.2013). М.: Стандартинформ, 2006.

3. О Правилах дорожного движения:Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993г. № 1090 (ред. от 21.01.2016г.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47.Ст. 4531.

4. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в части соблюдения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог[Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 30.03.2015 №380 // Официальный интернет-портал правовой информации:URL:http://www.pravo.gov.ru.

5. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ(ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016)// Собр. законодательства Рос. Федерации. 2005. № 1 (часть 1).Ст. 16.

6. Санитарные правила для морских и речных портов СССР, утв. Главным государственным санитарным врачом СССР 02.06.1989 № 4962-89) // Документ опубликован не был.

6. Архив Ленинского районного суда г. Тюмени. Дело № 12-1763/2015.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Иванова Светлана Ивановна, доцент кафедры административной деятельности ОВДТюменского института повышения квалификации сотрудников ОВД МВД России, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеучреждение дополнительного профессионального образования«Тюменский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних делРоссийской Федерации», г. Тюмень, ул. Амурская д. 75,625049.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Жилая зона, населенный пункт, дорожный знак, технические средства организации дорожного движения.

ИСМОНЗОДА С.М.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОНЯТИЙ КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

Аннотация: в статье даётся анализ законодательства Республики Таджикистан о дорожном движении, рассматриваются некоторые вопросы определения контроля и надзора в этой сфере, приводятся статистические данные о состоянии дорожно-транспортных происшествий на дорогах Таджикистана.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения относится к наиболее приоритетным задачам развития страны, потому что безопасность дорожного движения является частью общественной безопасности. Согласно статистическим данным, за последние 10 лет на дорогах Республики Таджикистан (далее – РТ) произошло 15646 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых пострадали 17899 и погибли 4575 человек [3, с.8].

Таблица № 1

Состояние дорожно-транспортных происшествий в Республики Таджикистан в период с 2005 по 2014 г.г.

года	всего происшествий	погибших	пострадавших
2005	1725	483	2037
2006	1497	435	1740
2007	1775	468	2046
2008	1674	497	1935
2009	1666	482	1924
2010	1547	412	1747
2011	1401	438	1592
2012	1381	442	1527
2013	1466	472	1605
2014	1514	446	1746
Всего:	15646	4575	17899

Надо отметить, что одной из приоритетных задач республики и ее правоохранительных органов заключается в обеспечении безопасности жизни людей. Согласно ст.39 Закона РТ «О дорожном движении» [2] обеспечение безопасности дорожного движения в республике возложено на Дорожно-патрульные службы Управления Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Таджикистан (далее – ДПС УГАИ МВД РТ). Разделяя мнение Е.О.Куприна, отметим, что действенный контроль и надзор со стороны ДПС УГАИ МВД РТ за дорожным движением на подведомственной им территории является одним из важных способов решения данной проблемы [4, с.2].

Государственный контроль и надзор в качестве разновидности правоохранительной деятельности органов государственного управления играют важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения [5, с.23].

Прежде чем перейти к рассмотрению организации деятельности и полномочий сотрудников ДПС УГАИ МВД РТ в сфере контроля и надзора за безопасностью дорожного движения, рассмотрим само понятие контроля и надзора, поскольку в действующем законе РТ «О дорожном движении» (ст. 38) говорится о задачах контроля в сфере дорожного движения, однако не дается его понятия [2], а ведь при реализации норм закона, без определения основных понятий могут возникнуть проблемы, в частности, субъективизма в его применении.

В словаре русского языка С.И. Ожегова «контроль» толкуется как проверка, а также постоянное наблюдение в целях проверки или надзора [6].

Государственный контроль представляет собой сбор и проверку информации о фактическом выполнении нормативных предписаний, соблюдении требований нормативных и правовых актов и непосредственное принятие мер по предупреждению и пресечению допущенных нарушений (отклонений) в целях обеспечения охраны интересов общества и государства, защиты прав и свобод человека и гражданина [8, с.30].

Согласно ст. 38Закона РТ «О дорожном движении» контроль в сфере дорожного движения направлен на обеспечение соблюдения министерствами, другими центральными органами государственной исполнительной власти и объединениями, а также гражданами требований законодательства Республики Таджикистан о дорожном движении.

Иными словами, контроль - это составная часть управления экономическими объектами и процессами, заключающаяся в наблюдении за объектами с целью проверки соответствия наблюдаемого объекта желаемому и необходимому состоянию, предусмотренному законами, положениями, инструкциями и другими нормативными актами, а также программами, планами, договорами, проектами, соглашениями. Юридический энциклопедический словарь определяет государственный контроль как одну из форм осуществления государственного управления, обеспечивающую соблюдение законов и других правовых актов, издаваемых органами государства.

Таким образом, на основе сравнительного анализа литературы и закона можно прийти к выводу, что понятие контроля, существующее в литературе, не противоречит пониманию государственного контроля законодателем Таджикистана.

Согласно ст. 39 Закона Республики Таджикистан «О дорожном движении» контроль в сфере дорожного движения осуществляется Правительством Республики Таджикистан, местными исполнительными органами государственной власти, Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Республики Таджикистан, другими специально уполномоченными на это государственными органами (Государственный контроль), а также министерствами, ведомствами и объединениями (ведомственный контроль). ГАИ МВД РТ осуществляет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения [2].

Что касается надзора, то в современном толковом словаре «надзор» определяется как одна из форм деятельности различных государственных органов по обеспечению законности [7].

В современной науке под государственным надзором понимается специализированное наблюдение и проверка соблюдения строго определенных правил в деятельности юридических и физических лиц в целях обеспечения и укрепления законности и правопорядка, предупреждения и пресечения правонарушений, обеспечения прав и свобод человека и гражданина и охраняемых законом прав и интересов общества и государства. Его сущность заключается в обеспечении законности и правопорядка путем выявления и устранения допущенных нарушений закона, а также в их предупреждении. Содержание надзора составляет основанная на законе деятельность специально уполномоченных субъектов, направленная на предупреждение, выявление и пресечение нарушений законов в целях обеспечения верховенства закона и единства законности, обеспечения прав и свобод человека и гражданина и охраняемых законом интересов общества и государства [1, с.11].

Однако в Законе РТ «О дорожном движении» понятие надзора безопасности дорожного движения отсутствует. Поэтому, по нашему мнению, с целью совершенствования законодательства республики в этом направлении целесообразно было бы дополнить в статье 3 (Основные понятия) понятием «Государственный контроль в сфере дорожного движения» и «Надзор безопасности дорожного движения».

Государственный контроль и надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения как направление деятельности государства обладает следующими признаками:

- контрольная функция обусловлена объективно необходимыми и социально желаемыми целями, а именно - сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения, уменьшение количества ДТП. Данные цели достигаются посредством обеспечения соблюдения законодательства Республики Таджикистан ее субъектов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения;

- данная функция является нормативно урегулированным направлением деятельности государства. Данная деятельность носит социально-преобразующий характер. Государственный контроль за участниками дорожного движения оказывает непосредственное влияние на их поведение, обеспечивая тем самым, соблюдение правил дорожного движения и иных нормативных документов в области обеспечения дорожного движения.

Таким образом, подводя итог вышеизложенному, можно сделать следующие выводы:

- под государственным контролем и надзором в области обеспечения безопасности дорожного движения следует понимать специальную деятельность, направленную на предупреждение, выявление и пресечение нарушений требований, установленных нормативными правовыми актами

Республики Таджикистан и производимую уполномоченным на то законом органом власти за выполнением всеми лицами, являющимися субъектами общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог в целях предупреждения причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, а также, снижение тяжести их последствий;

- содержание такого контроля состоит в том, что уполномоченные органы и лица, используя организационно-правовые способы и средства, в рамках компетенции выясняют, соблюдается ли законодательство Республики Таджикистан, правила, стандарты, технических норм и других нормативных документов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения;

- при выявлении нарушений непосредственно принимают меры по их устранению и привлечению к ответственности виновных лиц.

ЛИТЕРАТУРА

1. Беляев В.П. Контроль и надзор как формы юридической деятельности: автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Саратов, 2006. С. 11.

2. О дорожном движении [Электронный ресурс]:Закон Республики Таджикистан от4 ноября 1995 г. // URL:www.mmk.tj/.

3. ИЦ МВД РТ.УГАИ 23/579//2015. 11 янв.

4. Куприн Е. О безопасности дорожного движения // Автомобильный транспорт. 2008. № 12. С. 2.

5. Майоров В.И. Основное противоречие дорожного движения // Транспортное право. 2008. № 3. С. 23.

6. Ожегов С. И. Словарь русского языка. М.: Мир и образование, 1988. 2152 с.

7. Современный толковый словарь. М.:Большая советская энциклопедия, 1998. 6110 с.

8. Федосеева Н.Н. Государственный контроль в системе функций современного Российского государства // Государственная власть и местное самоуправление. 2010. № 1. С. 30.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Исмонзода С.М.,преподаватель кафедры административного права и административной деятельности Академии МВД Таджикистана, адъюнкт ФПНПиНК МосУ МВД РФ имени В.Я.Кикотя, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования«Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя», г. Москва, ул. Академика Волгина, д.12, 117437.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожное движение, контроль, надзор, законодательство, норма,

организация, деятельность, государственные органы исполнительной власти.

КАЛЮЖНЫЙ Ю.Н.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: СОВРЕМЕННЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из основных направлений деятельности значительного количества стран. Выполнение указанного направления, в полной мере зависит от проводимой государством политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также современных тенденций, складывающихся с аварийность в конкретных регионах.

В Российской Федерации осуществляется целенаправленная государственная политика, направленная на обеспечение безопасности дорожного движения.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения находится в режиме постоянного контроля Правительства Российской Федерации, регулярно рассматривается на заседании Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения. Реализация комплекса мероприятий предусмотренных федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг., позволила значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране. За 5 лет ее действия число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, удалось сократить на 23 % [1]. В настоящее время продолжает реализовываться федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах». В последнее время также принят целый комплекс мер, направленных на то, чтобы улучшить сложившуюся ситуацию.

Подвергая анализу основные показатели состояния безопасности дорожного движения, необходимо отметить определенное снижение количества погибших и раненных в дорожно-транспортных происшествиях в 2015 году. На российских дорогах в результате аварий погибли 23 114 человек (-14,7 %), а более 231 тысячи (-8,2%) получили ранения [2]. Несмотря на то, что удалось сократить число погибших и раненных в дорожно-транспортных происшествиях, показатели аварийности находятся на недопустимо высоком уровне.

Имеющиеся показатели аварийности наглядно демонстрируют необходимость проведения дополнительной целенаправленной, системной и наступательной работы субъектов управляющего воздействия, ориентированной на снижение количества погибших и раненых в ДТП [3]. Совершенно очевидно, что необходим поиск новых методов, средств, форм и научных подходов к обеспечению безопасности дорожного движения.

Не вызывает сомнений, в Российской Федерации продолжается работа по повышению безопасности дорожного движения. По результатам заседания Комиссии по мониторингу достижения целевых показателей социально-экономического развития Российской Федерации, Президентом Российской Федерации определен перечень поручений, направленных на сокращение аварийности и количества погибших [4]. В целях реализации указанных поручений, Правительством Российской Федерации был подготовлен и утвержден План мероприятий по снижению смертности населения от дорожно-транспортных происшествий [5].

Указанный План предусматривает меры связанные с совершенствованием законодательства в области дорожного движения, совершенствованием системы мониторинга ситуации с аварийностью и общественного контроля за своевременностью принятия мер по устранения недостатков в содержании улично-дорожной сети, совершенствование деятельности владельцев автомобильных дорог, повышение ответственности за соблюдение технических требований при строительстве, содержании и ремонте автодорог, уточнение требований к осуществлению перевозок людей и грузов. План комплексный, всего 32 пункта, и рассчитан главным образом на активную работу в течение одного года. Несколько мероприятий выходят за пределы первого полугодия 2016 года.

В перечень мер, направленных на коренные изменения в этой области, входят правильно спроектированные дороги и управление дорожным движением, более высокие стандарты на автотранспортные средства, соблюдение правил дорожного движения и контроль со стороны компетентных органов. Но главное - это разработка и принятие национальной стратегии дорожной безопасности и плана действий по ее реализации. Для эффективной системы безопасности дорожного движения чрезвычайно важно иметь развитые национальные системы надзора за аварийностью, которые бы давали достоверные данные о ДТП и травмах, определяли роль общественных и государственных институтов ответственности за безопасность на дорогах.

В процесс дорожного движения, характеризующийся значительной динамикой и интенсивностью транспортного потока, вовлечены значительное количество участников дорожного движения. Деятельность государственных органов и общественных объединений, направленная на

предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий является комплексной, многоплановой и рассчитана на долгосрочную перспективу. Учитывая приоритетное направление деятельности органов внутренних дел России, связанное с повышением эффективности выполнения специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения актуальность исследования деятельности подразделений Госавтоинспекции приобретает особую значимость.

Подразделения Госавтоинспекции в современных условиях, наряду с традиционными правоохранительными функциями должны играть роль органа поддержки оптимальных параметров дорожного движения, одним из основных направлений деятельности которой является профилактика правонарушений. Заложенная в Федеральном законе «О полиции» новая социальная модель органов правопорядка основывается на выполнении профессиональных полицейских функций. Во главу угла поставлена безопасность личности, защита её прав и законных интересов от противоправных посягательств. А основным направлением деятельности становится предупреждение и профилактика преступлений и административных правонарушений. При этом особое внимание должно уделяться повышению публичности, прозрачности и открытости в работе Госавтоинспекции по защите прав и законных интересов участников дорожного движения.

В соответствии с поручениями Президента страны Министерством реализован комплекс законодательных, организационных, технических мер, которые в основном несут предупредительно-профилактический характер. Усилена административная ответственность по отдельным составам. Существенно пересмотрены Правила дорожного движения.

На протяжении последнего десятилетия, реализуется программно-целевой подход в решении проблем, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения. Мероприятия в данной области проводятся во взаимодействии с органами власти, экспертным сообществом, СМИ, общественными объединениями.

Формируя мероприятия, предусмотренные федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» закладывался подход, связанный собеспечением защиты, в первую очередь, наиболее уязвимых участников дорожного движения, детей и пешеходов.

Получает положительную динамику проведение профилактических акций, направленных на формирование законопослушного поведения и соблюдения Правил дорожного движения такие как «Безопасное колесо», «Внимание дети», «Шагающий автобус» и иные.

Во многих субъектах Российской Федерации в школах увеличено количество часов для изучения правил дорожного движения. Теоретические знания ученики закрепляют на детских автомобильных площадках и автогородках.

Существенное значение на сокращение показателей аварийности оказало проведение предметной работы по созданию безопасных условий для пешеходов. Притворяются в жизнь новые требования к обустройству пешеходных переходов, количество обустроенных в соответствии с современными требованиями пешеходных переходов превысило 215 тыс. [6]. Кроме того, снижение аварийности связано с соблюдением требований ПДД о необходимости в тёмное время суток пешеходам иметь при себе предметы со световозвращающими элементами, которые призванными сделать их максимально заметными для водителей. Согласно экспертным оценкам, такая мера позволит снизить риск наезда на человека в шесть раз. В результате принятых мер по итогам 2015 года число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, снизилось по отношению к предыдущему году на 23,9% [7].

Анализ нормативных правовых актов, научной и специальной литературы позволяет утверждать, что современные тенденции обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации нацелены на реализацию следующих направлений:

- Консолидация усилий государственных органов всех уровней, муниципальных образований, общественных объединений, экспертного сообщества, средств массовой информации и граждан.

- Совершенствование законодательства, необходимого для построения единой, комплексной и целостной системы управления обеспечением безопасности дорожного движения. В том числе, усиление ответственности за систематическое нарушение ПДД, введение понятия «Опасное вождение» и проведение целенаправленной работы в отношении водителей осуществляющих агрессивное управление транспортным средством. Значительно усилить ответственность перевозчиков вне зависимости от их правового статуса и вида перевозки.

- Ориентирование деятельности государственных и общественных институтов на предупреждение противоправного поведения водителей и пешеходов.

- Внедрение современных технологий, в том числе интегрированных систем фиксации весогабаритных параметров, дальнейшее совершенствование фиксации административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, ее распространение на различные виды правонарушений.

- Обеспечение безопасности пешеходов, за счет обустройства пешеходных переходов, надлежащей организации дорожного движения и

проведения профилактических мероприятий, в том числе, расширения сферы обязательного применения световозвращающих элементов пешеходами.

- Совершенствование законодательства, во взаимодействии со страховыми компаниями, направленного на более активное внедрение практики оформления ДТП без участия сотрудников ГИБДД, проведение пропагандистской и разъяснительной работы в указанном направлении.

- Развитие и совершенствование правовых актов, определяющих регулирование перевозочной деятельности, уточнить требования к перевозчикам по обеспечению безопасности дорожного движения при её осуществлении.

- Дальнейшее развитие взаимодействия Госавтоинспекции с гражданами в вопросах информирования подразделений ГИБДД о фактах нарушений ПДД (нетрезвый водитель и т.д.).

Таким образом, вопросы обеспечения безопасности дорожного движения являются составной частью государственной политики Российской Федерации, направленной на дальнейшее социально-экономическое развитие страны. Современные тенденции обеспечения безопасности дорожного движения показывают возможность сохранения положительной динамики основных показателей состояния безопасности дорожного движения, исключительно совместными действиями заинтересованных государственных органов, общественных объединений и граждан.

ЛИТЕРАТУРА

1 О состоянии дел в сфере организации и безопасности дорожного движения в регионах России:Общественный доклад. Москва, 2014. С.6.

2 Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] URL:http://www.gibdd.ru/stat/.

3 Калюжный Ю.Н., Хромов В.Н. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 3. С. 33-36.

4 Перечень поручений поитогам заседания Комиссии по мониторингу достижения целевых показателей социально-экономического развития Российской Федерации, определённых Президентом Российской Федерации[Электронный ресурс] URL:http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/49552.

5 План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий[Электронный ресурс]: URL:http://government.ru/orders/19173/.

6 О ситуации с безопасностью дорожного движения и мерах по ее улучшению. Заседание Правительства Российской Федерации (2015 год,

№38) 22 октября 2015 года[Электронный ресурс]:URL:http://government.ru/news/20283/.

7 Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения[Электронный ресурс]:URL:http://www.gibdd.ru/stat/.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Калюжный Юрий Николаевич, начальник кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, доцент

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Современные тенденции, обеспечение безопасности дорожного движения, безопасность дорожного движения, дорожное движение.

КАПУСТИНА Е.Г.

ИНТЕГРИРОВАННОЕ ОБУЧЕНИЕ КАК ОРИЕНТИР НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваютсяразличные формы проведения занятий с детьми в образовательных организациях по формированию культуры поведения на дорогах.

На сегодняшний день в Российской Федерации среди основных причин смертности и инвалидности граждан разных возрастов дорожно-транспортный травматизм занимает одно из первых мест, что определяется значительным количеством ДТП, возникающих по причине нарушений Правил дорожного движения.

Ситуация на дорогах является предметом особой озабоченности любого общества и государства. Гибнут и становятся инвалидами дети. Каждый десятый погибший, а каждый восьмой раненый подросток. Ежегодно на улицах и дорогах Российской Федерации с участием детей происходит более 20 тыс. ДТП[1].

При анализе статистических данных учета ДТП и совершенных правонарушений в области дорожного движения становится очевидно, что главной причиной, влияющей на уровень безопасности дорожного движения, является недисциплинированность водителей автотранспортных средств и пешеходов. В такой ситуации основным фактором профилактики

аварийности является раннее обучение правилам дорожного движения детей в образовательных организациях[2].

Основные мероприятия по предупреждению аварийности на дорогах должны быть организованы в двух главных направлениях: а) в сфере формирования культуры поведения личности в целом; б) в сфере формирования безопасного поведения детей и подростков на дорогах.

Успешному формированию культуры безопасного поведения детей на дорогах в условиях города способствуют следующие педагогические условия: интеграция знаний из содержания школьных предметов, ориентированных на обеспечение безопасности личности на дорогах; опора на субъективный опыт обучающихся; активная педагогическая поддержка, способствующая самоопределению и самореализации детей и подростков.

Рассматривая понятие интеграции в ее общенаучном значении, необходимо отметить, что интеграция (лат. integratio – восстановление, восполнение, от integer - целый) - понятие теории систем, означающее состояние связанности отдельных дифференцированных частей в целое, а также процесс, ведущий к такому сближению. Однако нам представляется более точным определение, данное Н.Н.Светловской: «Интеграция может рассматриваться как процесс приспособления и объединения распределенных элементов или частей учебной деятельности в единое целое при условии их целевой и функциональной однотипности»[3].

С понятием интеграции соотносятся такие понятия, как система, комплекс, целостность, синтез. Под системой понимают «множество элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, которое образует определенную целостность, единство»; комплекс – это «совокупность предметов, явлений или свойств, образующих одно целое»;а целостность -«обобщенная характеристика объектов, обладающих сложной структурой, выражающей интегрированность, самодостаточность, автономность этих объектов, их противопоставленность окружению, связанную с их внутренней активностью»[4]. В таком случае системный и комплексный подходы предполагают исследование сложных явлений, систем,но центральным пунктом системного подхода является системное видение объекта познания, а в комплексном подходе акцент делается на особом междисциплинарном видении деятельности объекта систем. Системность понималась К.Д. Ушинским как «внутреннее объединение идейно-целеустремленного обучения»[5], в центре которого стоит личность обучающегося. Системность обеспечивается развитием ведущих идей и понятий с помощью интегрированных связей. Таким образом, системность и комплексность выступают в качестве инструмента познания целостности, а интеграция - как важнейший путь достижения этой целостности.

Интеграция создает в учебном процессе единство содержательной, операционной и мотивационной сторон познавательной деятельности. «Открытия», которые делаются обучающимися при решении познавательных задач, оказываются более весомыми и более значимыми, чем успехи в стандартизированной учебной деятельности.

Выделяют основные признаки интеграции:

– интеграция строится как взаимодействие разнородных, ранее разобщенных видов деятельности, их функций, элементов, что делает возможным зарождение качественно новых состояний;

– интеграция связана с качественными и количественными преобразованиями взаимодействующих знаний, их синтезом, в результате которого получаются принципиально новые количественные объединения знаний, умений и навыков, необходимых в дальнейшей учебно-познавательной и практической деятельности;

– интеграция предполагает определение единого основания для объединения разнородных элементов знаний, выбор и обоснование критериев единства различных множеств;

– основа интеграции знаний определяется общими целевыми установками, средствами, приемами педагогической деятельности, комплексным характером задач, решаемых в практической работе;

– структура интегративного процесса отражает логику и этапы построения интегративного образования, которое, с одной стороны, характеризуется разнородностью взаимосвязанных элементов, с другой – сложностью структуры, которая образуется в результате интеграции этих элементов.

На уроках раскрываются основополагающие идеи, понятия, на которых базируются общественные отношения, возникающие на дорогах и улицах. В ходе таких мероприятий в игровой форме особое внимание уделяется установлению причинно-следственных, междисциплинарных, функциональных и других связей, построению понятной и оправданной логики при реализации установленного законом целесообразного поведения. В результате достигается мотивирование обучающихся на дальнейшее использование полученных знаний правил дорожного движения, происходит интегрирование этих знаний с ежедневной непосредственной жизненной ситуацией. С этой целью используется постановка профессионально ориентированных задач, в которых раскрывается практический смысл усвоения общепринятых правил дорожного движения.

Как показывает практика, реализация такой работы должна сопровождать все этапы школьных уроков. Наиболее удачным является проведение разминок перед уроками, которые, несмотря на короткий промежуток времени (3-5 минут), дают положительные результаты.

Разминка «Познакомь с соседом» позволяет на первом же занятии установить оптимальный климат для наиболее активного процесса обучения, проявления заинтересованности к каждому обучающемуся как личности, что прокладывает дорогу к взаимодействию, сотрудничеству («Оцени ситуацию на дорогах», «Броуновское движение», «Светофор», «Правопорядок на дорогах» и др.). Эти разминки способствуют активизации познавательной деятельности, формированию уверенности в себе и в своих поступках, вызывают интерес ксовместной работе.

Также можно применять специальные разминки, связанные с темой занятия, с целью привлечения внимания обучающихся, что будет способствовать повышению мотивации обучения, показание значимости получаемых знаний. Этому этапу характерны специфические задания (например: постановка спорных вопросов, написание на доске различных фраз, задания «допиши фразу», продолжи предложение и др.).

По ряду причин цели и задачи современного урока невозможно связывать только с проблемами безопасности личности на дорогах – они методически определены. Поэтому возможно использование способа «Тематические вкрапления в канву урока». Тематическими, в данном случае, выступают проблемы, связанные с безопасным поведением на дорогах. Например, на уроках физики можно привести множество ситуаций, связанных со способами движения тел, о законах инерции, о последствиях столкновений, о цвете светофора, о длине тормозного пути и др. На уроках химии обучающихся можно знакомить с проблемой плотности тел и веществ, с изменениями, связанными с климатическими проявлениями (тепло, холод, вода, ветер и др.) и причинно-следственной связью этих процессов с происходящими ДТП. На уроках биологии обучающихся можно ознакомить с восприятием цвета и с проблемами, возникающими в этой сфере (дальтонизм, близорукость). На уроках анатомии необходимо говорить о разной степени реакций человека на то или иное событие, ситуацию, что связано с индивидуальными его особенностями. На уроках предметов гуманитарного цикла можно говорить о последствиях ДТП экономического характера, об истории развития автомобильного парка, о невосполнимых потерях как физического, морального, так и экономического и др. плана.

В зависимости от возраста можно проводить и специальные уроки, посвященные культуре безопасного поведения на городских улицах. При этом, как уже говорилось, они могут быть и интегрированными, и тематическими. К примеру, интегрированный урок математики с доминирующими «вкраплениями» знаний по ПДД на тему «Дорожные знаки в задачах» имеет целью познакомить обучающихся с группами дорожных знаков (предупреждающие, запрещающие, предписывающие, сервиса и др.) и продолжить работу по привитию умений решать практические ситуации, приближенные к реальности.

Такой же интегрированный урок по русскому языку с доминирующими «вкраплениями» по ПДД на тему: «ПДД мы повторяем, и числительные изучаем» имеет следующие цели: 1) закрепить знания обучающихся о числительном как части речи, формирование навыков склонения числительных, умений и навыков в определении разряда числительных; закрепить знания обучающихся по ПДД; 2) развитие навыков орфографической зоркости, развитие устной речи; логического мышления, внимания, памяти; 3) воспитание интереса к русскому языку, внимательного отношения к дорожным знакам, культуре поведения на дорогах. На уроках осуществляются действия, направленные на закрепление основного учебного материала, при этом в большом количестве должны использоваться примеры из сферы безопасности дорожного движения. В этом суть интегрированного урока с доминирующими «вкраплениями» по ПДД.

Таким образом, можно сказать, что при такой организации образовательного процесса реализация и сохранение целенаправленной положительной мотивации правильного поведения на дорогах присутствуют на всех этапах формирования культуры безопасного поведения на дорогах детей и подростков. Интегрированным урокам в педагогической практике образовательных организаций как важнейшему средству закрепления знаний теоретического характера, формированию умений у обучающихся применять полученные знания на улицах и дорогах должна отводиться особая роль. Они способствуют развитию ценностного отношения к своей жизни и элементарным формам своего поведения; развитию способности к рефлексивной деятельности в нормальных и экстремальных неожиданных условиях.

ЛИТЕРАТУРА

1. Профилактическая работа в области дорожного движения: учебное пособие/ Е. Н. Ноговицина [и др.]. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2015. 57 с.

2. Капустина Е.Г. Организация работы образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма// Наука и практика. 2015. №3.

3. Светловская Н. Н. Об интеграции как методическом явлении // Начальная школа. 1990. № 5. С. 43-46.

4. Большая советская энциклопедия: в 30 томах, т. 12. М.: Советская энциклопедия, 1969-1978.

5. Ушинский К. Д. Человек как предмет воспитания: опыт педагогической антропологии. М.: ФАИР-ПРЕСС, 2004. 575 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Капустина Елена Геннадьевна, доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат педагогических наук, б/з.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Правовое воспитание детей и подростков, безопасное поведение, интеграция, интегрированное обучение, школьные уроки, специальные разминки.

КАРАГОДИН А.В., ПЕРЕВЕРЗЕВА Е.С., КАБАЛИН А.С.

РОЛЬ МУНИЦИПАЛИТЕТОВ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются особенности роли муниципалитетов в обеспечении безопасности дорожного движения

Стратегией социально-экономического развития Белгородской области на период до 2025 года, утвержденной постановлением Правительства области от 25 января 2010 года № 27-пп, определено, что приоритетным направлением развития области является достижение для населения Белгородской области высокого качества жизни человека и его постоянное улучшение на основе инновационно - ориентированной экономической и социальной политики, развития конкурентоспособных и наукоемких производств с учетом геостратегических приоритетов на юго-западе Российской Федерации.

Одной из главных стратегических целей демографической политики, основанной на положениях Концепции демографического развития Белгородской области на период до 2025 года, является снижение смертности и травматизма населения в результате дорожно-транспортных происшествий за счет развития и повышения качества дорог, дисциплины на дорогах, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности доврачебной и медицинской помощи пострадавшим.

Для решения проблемы низкого уровня безопасности на автомобильном транспорте в субъекте, Правительство Белгородской области утвердило государственную программу «Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Белгородской области на 2014 - 2020 годы». В среднесрочной перспективе будет выполнен значительный комплекс работ путем осуществления следующих мероприятий:

- строительство новых и повышение технического уровня существующих автомобильных дорог;
- строительство автодорог, соединяющих населенные пункты с сетью дорог общего пользования;
- повышение безопасности движения;
- повышение качества дорожных работ за счет использования передовых технологий и материалов, внедрения научных достижений.

В соответствии с п.5 ч.1 статьи 14 Федерального закона «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» к вопросам местного значения относятся дорожная деятельность в сфере автомобильных дорог локального значения в границах населенных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Ракитянский район входит в состав Белгородской области, которая на правах субъекта входит в Центральный Федеральный округ Российской Федерации. Территория района занимает площадь более 92 квадратных километров и состоит из 2 городских и 11 сельских поселений, в границах которых расположен 61 населенный пункт.

Обстановка с аварийностью на территории района с 2009 года отличается нестабильностью, в 2009, 2010 и 2013 году зафиксирован рост количества ДТП. В 2007 году ситуация с аварийностью оставалась стабильной, однако с 2008 года зафиксирован рост количества ДТП.В 2013 году число погибших в результате ДТП стало равным 11 (рис.1).

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Пострадало водителей ТС	27	28	21	17	32	11	22
Погибло водителей	5	5	1	3	6	2	2
Ранено водителей	22	20	20	14	26	9	15
Пострадало пассажиров	19	8	22	12	25	16	18
Погибло пассажиров	1	2	1	3	4	0	0
Ранено пассажиров	18	6	21	9	21	16	10
Пострадало пешеходов	4	6	7	5	3	2	3
Погибло пешеходов	1	1	1	2	1	1	1
Ранено пешеходов	3	5	6	3	2	1	2
Погибло всего	7	8	3	8	11	3	3

Рисунок 1. Структура пострадавших участников ДТП – Ракитянский район.

Основными виновниками совершения ДТП являются водители индивидуального автотранспорта.Госавтоинспекция отдела внутренних дел Ракитянского района считает, что данная ситуация с аварийностью на территории Ракитянского района складывается в виду:

- быстрого темпа роста парка транспортных средств, имеющих большой срок эксплуатации и не соответствующих современным требованиям безопасности движения;
- роста численности автопарка легковых автомобилей с массовым включением в дорожное движение нового числа водителей и перевозчиков, что привело к существенному изменению условий движения и оказало негативное влияние на состояние аварийности;
- низкого качества подготовки водителей, приводящее к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительной дисциплине, невнимательности и небрежности водителей при управлении транспортными средствами;
- ослабление контроля за техническим состоянием автотранспорта на предприятиях и работой по повышению профилактической подготовки водителей;
- увеличение количества мелких предприятий из-за изменения форм собственности;
- отсутствие дислокаций дорожных знаков и схемдорожной разметки улично-дорожной сети поселков района.

Так, Орешин В.П. считает, что в настоящее время наблюдается низкое качество строительства, ремонта, реконструкции и обслуживания дорожно-уличной сети, серьезную озабоченность вызываеттехническое оснащение дорог общего пользования и обеспеченность контроля за состоянием дорожного полотна.

В целях обеспечения охраны жизни, здоровья граждан и их имущества, гарантии их законных прав на безопасные условия движения на дорогах и основе создания целостного механизма управления всеми видами деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, в районе была разработана и утверждена программа «Совершенствование и развитие транспортной системы и дорожной сети Ракитянского района на 2015 – 2020 годы». Целями Программы являются сокращение в 2,3 раза количества лиц, погибших в результате ДТП, и на 25%- количества ДТП с пострадавшими в 2016 году по сравнению с 2013 годом. Это позволит приблизиться к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снизить показатели аварийности и, следовательно, уменьшить социальную остроту проблемы.

Главными задачами при решении вопросов повышения безопасности дорожного движения являются:

- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;

- совершенствование системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;
- сокращение детского дорожно-транспортного травматизма;
- модернизация организации движения транспортных средств и пешеходов в населенных пунктах поселения;
- повышение эффективности деятельности участников дорожного движения по оказанию помощи лицам, пострадавшим в результате ДТП.

ОМВД России по Ракитянскому району совместно с администрацией муниципального образования осуществляет комплекс мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения в районе, реализовываются меры по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, повышению уровня безопасности пассажирских перевозок.Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения включают в себя обустройство автомобильных дорог техническими средствами организации дорожного движения и объектами дорожного сервиса в соответствии с современными требованиями к уровню развития транспортной инфраструктуры и обеспечению безопасности дорожного движения.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения не может быть решена без поддержки широких слоев населения, учета мнения общественности. Пропагандистско-разъяснительная работа с населением должна осуществляться на постоянной основе, начиная с детского возраста и быть направленной, прежде всего, на осознание потенциальной опасности, связанной с возможными негативными последствиями событий в дорожном движении, формировании отрицательного отношения к нарушителям норм, правил и стандартов в сфере безопасности дорожного движения. Исходя из этого, при определении направлений формирования правового поведения людей в дорожном движении должна проводиться дифференцированная пропаганда, ориентированная на разные социальные и возрастные категории населения.

В настоящее время сотрудниками государственной инспекции безопасности дорожного движенияежедневно проводятся встречи с трудовыми коллективами автотранспортных предприятий, владельцами индивидуального автотранспорта, внимание которых направлено на предотвращение дорожно-транспортных происшествий с участием детей.На административных участках района силами служб ГИБДД и участковых уполномоченных полиции еженедельно проводятся совместные мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение дорожно-транспортных происшествий. Особое внимание обращено на пресечение нарушений, связанных с управлением транспортными средствами в нетрезвом состоянии, не имеющих права управления, превышение скорости, нарушение правил обгона, выезд на полосу встречного движения, нарушение ПДД пешеходами и др.

Таким образом, в Ракитянском муниципальном районе обеспечение безопасности дорожного движения требует дополнительных мер по повышению безопасности. Уменьшить уровень аварийности, причиняемые людские и материальные потери, возможно лишь при осуществлении государственными и общественными организациями целого комплекса мероприятий законодательного, экономического, технического и воспитательного характера при активной поддержке всего населения.

С учетом вышеизложенного, полагаем, что для снижения показателей аварийности в Ракитянском районе необходимо:

- организовать проведение дополнительных занятий, лекций с учащимися общеобразовательных учебных заведений по тематике предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма;
- организовать в местных средствах массовой информации размещение материалов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и предупреждения ДТП;
- обеспечить проведение проверок деятельности учебных заведений по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- для повышения уровня безопасности дорожного движения регулярно проводить на территории района профилактические мероприятия «Внимание-Переезд!», «Внимание-пешеход!» и др.;
- о выявленных недостатках в состоянии улично-дорожной сети, для принятия своевременных решений информировать органы местного самоуправления;
- организовать контроль за нанесением дорожной разметки на территории района;
- внести предложение по оборудованию освещением мест концентрации ДТПи о необходимости обустройства светоотражающими элементами существующих барьерных ограждений.

Следовательно, проведенное комплексное исследование существующей системы нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения позволяет, по нашему мнению, выявить следующие характерные недостатки:

- нормативная правовая база не в полной мере регулирует отношения в области дорожного движения и характеризуется наличием целого ряда противоречий, касающихся теоретико-практических аспектов;
- отсутствует четкое нормативное правовое закрепление предметов ведения, полномочий и ответственности субъектов управления на всех уровнях;
- имеются пробелы в нормативном правовом регулировании координации деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения как на региональном, так и на местном уровне;

- недостаточно детально определен порядок финансирования необходимых мероприятий в рассматриваемой области;

- формы и методы контроля за соблюдением правил безопасности дорожного движения требуют существенной модернизации;

- практически отсутствуют нормы, стимулирующие участие институтов гражданского общества и средств массовой информации в деятельности по предупреждению аварийности на дорогах.

Представляется целесообразным наделение органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления соответствующими полномочиями по следующим направлениям деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения:

- разработка и реализация целевых программ по обеспечению безопасности дорожного движения;

- создание специальных подразделений в структуре органов государственной власти в целях координации деятельности субъектов исполнительной власти на местном и региональном уровнях, общественных объединений, юридических и физических лиц по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий;

- организация подготовки водителей транспортных средств, обучения населения основам безопасности дорожного движения, системы медицинского обеспечения безопасности дорожного движения;

- привлечение средств массовой информации и общественных объединений к работе по профилактике и предупреждению аварийности.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Карагодин Александр Владимирович, начальник кафедры административно-правовых дисциплин Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени И.Д. Путилина», г. Белгород, ул. Горького 71, 308024.

Переверзева Екатерина Сергеевна, старший преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, кандидат экономических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования «Белгородский юридический

институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени И.Д. Путилина», г. Белгород, ул. Горького 71, 308024.

Кабалин Артем Сергеевич, командир отделения 241 взвода факультета правоохранительной деятельности Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина,б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени И.Д. Путилина», г. Белгород, ул. Горького 71, 308024.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Муниципалитет, мероприятия, обеспечение безопасности дорожного движения.

КОЖУХОВ М.В., ГОРОХОВСКИЙ О.А.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ В ЭКСПЕРТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ МВД РОССИИ

Аннотация: в статье рассматриваютсяактуальные вопросы, возникающие при производстве автотехнической экспертизы в экспертных подразделениях МВД России.

Автотехническая экспертиза – это комплексное научно-техническое исследование всех аспектов каждого дорожно-транспортного происшествия (в дальнейшем ДТП) в отдельности, проведенное лицами, имеющими специальные познания в науке, технике или ремесле.

Экспертиза требует использования информации из самых разных областей знания: юриспруденции; криминалистики; медицины; психофизиологии; конструкции; теории и расчета транспортных средств, технологии их изготовления, обслуживания и ремонта; проектирования, строительства и эксплуатации дорог; организации и безопасности дорожного движения и др.

Под транспортными средствами в дальнейшем подразумеваются все типы автомобилей (легковых, грузовых, автобусы, специальные) и автопоездов (буксирные, седельные), мотоциклы и мопеды, трактора (колесные и гусеничные), самоходные машины и механизмы (автокраны, погрузчики, комбайны), а также средства городского электротранспорта (трамваи, троллейбусы).

Производство автотехнической экспертизы в экспертных подразделениях МВД России в настоящее время регламентировано

приказами МВД России №511 - 2005 г. с изменениямиот 27.10.2015 г. [1] и №2 - 2013 г. с изменениямиот 17.11.2015 г. [2] и подразделяется на четыре отдельных направления:

1.Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия.

2. Исследование технического состояния деталей и узлов транспортных средств.

3. Исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика).

4. Исследование маркировочных обозначений транспортных средств (в дальнейшем ТС).

Целью экспертизы является научно обоснованное восстановление обстоятельств механизма происшествия и установление объективных причин дорожно-транспортного происшествия, а так же факта изменения первоначального содержания маркировочных обозначений.

Задачами автотехнической экспертизы, исходя из наличия четырех отдельных направлений, сводится к следующему:

- установление обстоятельств дорожно-транспортного происшествия (выяснение, систематизация и критический анализ факторов, сопутствующих ДТП. К таким фактором относятся: техническое состояние транспортного средства и дороги, параметры движения транспортных средств и пешеходов, организация дорожного движения и соответствующего транспортного средства);

- установление технического состояния деталей и узлов ТС (к примеру, установление работоспособности рулевого управления ТС, тормозной системы ТС; возможности обнаружения неисправности до момента наступления ДТП, а также влияния ее наличия на развитие ДТП и др.);

- установление следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (к примеру, определение места столкновения ТС на дороге; под каким углом, в месте столкновения, располагались ТС в момент первоначального контакта и др.);

- установление факта изменения маркировочных обозначений, обстоятельств с этим связанных (способ изменения, использовавшиеся средства и оборудование), а так же идентификация транспортных средств (выявление первоначальных маркировочных обозначений, присвоенных транспортному средству на предприятии-изготовителе).

Автотехническая экспертиза проводится преимущественно в рамках расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, а именно нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, когда такие нарушения повлекли за собой причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть. Производство данной экспертизы имеет большое значение в

раскрытии и расследовании преступлений, связанных с использованием транспортных средств.Данный вид преступлений носит, как правило, большой общественный резонанс.

Технические средства, применяемые экспертами при производстве всех видов автотехнических экспертиз условно можно разделить на три группы:

1) средства, которые применяются в повседневной деятельности человека (фотоаппарат, рулетка, линейка, калькулятор, и т.д.);

2) средства, которые применяются только в экспертной деятельности или на специализированных предприятиях (криминалистические средства – специальная фототехника для съемки микроследов, специальные осветительные приборы, диагностические приборы, химические реактивы и т.д.);

3) средства, которые применяются только для решения конкретных задач по одному из видов экспертизы (в основном программные модули).

На современном этапе развития автотехнической экспертизы в ходе ее производства применяются все группы технических средств. Применение обуславливается методикой, которая избрана экспертом для проведения необходимых исследований. Методики, применяемые в практике автотехнической экспертизы, основаны на законах физики, теоретической механики, теории и конструкции автомобилей, теории соударения и т.д. [3].

Особенности подготовки материалов на экспертизу: предоставляются материалы дела (в частности: протокол осмотра места происшествия, схема к протоколу осмотра места ДТП, протокол осмотра транспортного средства, объяснения водителей ТС - участников ДТП, свидетелей, протоколы следственных экспериментов); дополнительно рекомендуется предоставлять фотографии с места ДТП (фототаблица или иллюстрационная таблица); транспортные средства, отдельные узлы и детали, участвовавшие в ДТП в том виде, каком они имели непосредственно после происшествия;

Проблемные вопросы, возникающие при назначении автотехнических экспертиз:

1. В отношении назначения исследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия:

- недостаточность исходных данных (фабулы ДТП, дорожных условий, наличие следов ТС, участвовавших в происшествии, на проезжей части и их характер; конкретное расположение места наезда (столкновения) с соответствующими координатами по ширине проезжей части, относительно элементов дороги и длины следа торможения или других следов ТС; скорости ТС и пр.);

2. В отношении исследованиятехнического состояния деталей и узлов транспортных средств и исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия:

- нарушение целостности ТС на момент проведения экспертизы; разукомплектованность ТС, отсутствие ключей зажигания, отсутствие отдельных деталей и узлов, не изъятых по время осмотра места ДТП;

- отсутствие удобного доступа с возможностью манипуляции для полного, всестороннего исследования транспортного средства;

3. В отношении исследования маркировочных обозначений транспортных средств:

- недостаточность или полное отсутствие в экспертном подразделении необходимых условий для полного и качественного экспертного исследования маркировочных обозначений транспортных средств;

- применение криминальными группировками для изменения маркировочных обозначений транспортных средств технологий и методов, разработанных на современной научной основе;

- отсутствие по некоторым видам транспортных средств литературыо расположении производственных маркировочных обозначений;

- отказ некоторых предприятий – изготовителей в предоставлении информации об автомобиле;

- незаинтересованность отдельных производителей в защите идентификационных номеров выпускаемых ими автомобилей путем их дублирования.

ЛИТЕРАТУРА

1. Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации:Приказ МВД России от 29.06.2005 г. №511 (с изменениями от 27.10.2015 года).

2. Вопросы определения уровня профессиональной подготовки экспертов в системе МВД России:Приказ МВД России от 09.01.2013 г. №2 **(**с изменениями от 17.11.2015года**).**

3. Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств: Ч.I / Под ред. канд. техн. наук Ю.М. Дильдина. Общая редакция канд. техн. наук В.В. Мартынова. М.: ИНТЕРКРИМ-ПРЕСС, 2010.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Кожухов Михаил Владимирович, начальник 2 отдела (криминалистических экспертиз) ЭКЦ УМВД России по Орловской области, б/с,б/з.

ЭКЦ УМВД России по Орловской области, г. Орёл, ул. 7 Ноября, д.43-А., 302028,

Гороховский Олег Александрович, преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Экспертиза,дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, маркировочные обозначения.

КОЛОСОВ А.В.

НЕКОТОРЫЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Аннотация: в статье рассматриваютсянекоторые теоретические аспекты обеспечениябезопасности дорожного движенияв современных условиях.

Произошедшие в России кардинальные изменения в политическом, экономическом и социальном устройстве общества, переход на рыночные отношения и необходимость интеграции в мировую экономическую систему потребовали создания новой экономики и нового отношения к обеспечению качества жизни населения страны. Одним из важнейших элементов повышения качества жизни является обеспечение безопасности дорожного движения и формирования эффективной системы управления дорожным движением.

Термин «дорожное движение», как представляется, наиболее полно характеризует сущность безопасности дорожного движения. Он введен в обращение международной Конвенцией о дорожном движении, принятой Организацией Объединенных Наций в 1949 г., с последующей переработкой в 1968 г. и дополнением в 1993 г. Однако до настоящего времени нет единого подхода в определении термина «дорожное движение».

Наиболее полно данный термин раскрыт в Законе РФ № 196-ФЗ от 10.12.1995 г. «О безопасности дорожного движения», в котором под дорожным движением понимается «совокупность общественных

отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог» [1].

Безопасность дорожного движения (БДД) – состояние дорожного движения, характеризующее степень защищенности от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и обеспечиваемое совокупностью средств и методов, направленных на сохранение жизни и здоровья участников движения и других людей, минимизацию материальных и моральных последствий ДТП [2].

Таким образом, целью безопасности дорожного движения является обеспечение такого его состояния, при котором происходит минимизация ДТП, а также оптимизация их материальных и моральных последствий.

Тогда безопасность дорожного движения представляет собой состояние данного процесса, отражающее оптимальную степень защищенности участников дорожного движения от условий возникновения ДТП и удовлетворяющее их потребности в обеспечении жизни и здоровья [3].

Для системы управления БДД на федеральном и региональном уровне характерна разбалансированность прямых и обратных связей. Представляется, что только инициативность, социальная ответственность, креативность и связь на всех уровнях управления позволяет сделать систему управления БДД эффективной. Вопросы безопасности дорожного движения необходимо рассматривать в трех аспектах и на трех уровнях управления.

Во-первых, это федеральный уровень управления. На этом уровне БДД является составляющей национальной безопасности России и вопросом здравоохранения, поскольку дорожно-транспортный травматизм оказывает существенное влияние на здоровье нации и является одной из причин сокращения численности населения России. Кроме того, дорожная аварийность приводит к экономическому ущербу для государства, оцениваемому в 3-4% ВВП страны.

Во-вторых, это уровень автотранспортной обеспеченности, на котором БДД является одной из составляющих комплексной безопасности автотранспорта, наряду с экономической, экологической и социальной безопасностью.

В-третьих, это уровень личной безопасности граждан, т.к. ДТП напрямую коррелируют со здоровьем и уровнем личной защищенности как пешехода, так водителя и пассажиров автотранспортного средства.

Исходя из вышеизложенного, управление безопасностью дорожного движения – это совокупность методов и механизмов обеспечения такого уровня дорожного движения, которое направлено на максимальное удовлетворение потребностей участников движения в сохранении жизни и здоровья, а также минимизацию материальных и моральных последствий

ДТП, включающая также соответствующую деятельность органов управления.

Обеспечение БДД состоит из следующих компонентов.

1. Организационно-управленческое обеспечение БДД, подразумевающее систему органов и организаций управления в области БДД.

2. Законодательноеи нормативно-правовое обеспечение БДД, под которым понимается наличие достаточного количества законодательных и нормативных правовых актов различной юридической силы, регламентирующих деятельность в данной области (Федеральные законы, Указы Президента РФ, Постановления Правительства РФ, ведомственные (межведомственные) нормативно-правовые акты). Отдельные вопросы обеспечения БДД регламентируются органами власти субъектов Российской Федерации.

3. Информационное обеспечение БДД, которое должно строиться на использовании современных ИТ-технологий и проведении организационных мероприятий в этой области [4]. Элементами информационного обеспечения БДД могут выступать: федеральные, региональные, территориальные и локальные информационные системы, информационные системы, базы данных и знаний, научные издания, СМИ, конференции, совещания различного уровня.

4. Техническое обеспечение БДД, включающее в себя разработку и внедрение технических средств обеспечения БДД и технологий организации дорожного движения, позволяющих в максимальной степени обеспечить безопасность участников дорожного движения от потенциальных опасностей. Техническое обеспечение реализуется применительно к транспортным средствам, дорогам, дорожной инфраструктуре, средствам управления движением, участникам движения.

5. Финансово-экономическое обеспечение БДД, источниками которого выступают: целевое федеральное и региональное финансирование, местное финансирование, собственные средства предприятий, организаций и учреждений, а также граждан, бюджетные и внебюджетные фонды, инвестиционные средства, кредитные ресурсы, иные источники [5].

Поскольку система общественных отношений в области обеспечения БДД является сложноподчиненной и затрагивает интересы не только большого количества граждан Российской Федерации, но и субъектов хозяйствования различных организационно-правовых форм, отдельные авторы обосновывают роль общественных финансов в ресурсном обеспечении развития автодорожной инфраструктуры, соответствующей прогнозируемым темпам развития отраслей экономики и территорий для большей эффективности функционирования рыночного сектора и

снижения наносимого обществу бюджетного и социально-демографического ущерба от ДТП [6].

Приоритеты государственной политики и основные принципы обеспечения БДД, как указывалось выше, сформулированы в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения». Среди них: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение БДД над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении БДД; программно-целевой подход к деятельности по обеспечению БДД.

По нашему мнению, представляется целесообразным выделить два важных момента. Во-первых, «программно-целевой подход к деятельности по обеспечению БДД» трудно отнести к числу принципов. В современных условиях он может рассматриваться как один из инструментов реализации государственной политики в данной сфере. Во-вторых, целесообразно дополнить систему принципов следующими: межотраслевой и межтерриториальной координации действий органов государственного управления, органов местного самоуправления и институтов гражданского общества по обеспечению БДД; взаимной финансовой ответственности участников дорожного движения за обеспечение его безопасности; софинансирования расходов на обеспечение БДД в рамках целевых программ, направленных на предотвращение экономических и социально-демографических потерь от дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий; эффективное управление БДД основывается на четко прописанной концепции обеспечения БДД на всех уровнях управления. Кроме того, в данной концепции необходимо отметить приоритеты и механизмы реализации политики в области обеспечения БДД.

В современных условиях развития российского общества БДД должна стать самостоятельным направлением государственной политики. Поэтому для обеспечения БДД на должном уровне требуется правовая база, отвечающая современному уровню развития общества. В этих целях нам представляется необходимым предложить разработать новую редакцию закона о безопасности дорожного движения, в которой БДД рассматривалась как целостная система, с обеспечением ее управления по уровням власти (федеральный, региональный и местный), с выделением зон ответственности и четких механизмов реализации данного закона. Закон должен быть простым и понятным любому человеку, чтобы обеспечить субсидиарную ответственность всех участников дорожного движения за его безопасность. Именно такой подход позволит сократить дорожно-транспортный травматизм, сделает движение безопасным и комфортным.

ЛИТЕРАТУРА

1. О безопасности дорожного движения:Федеральный закон №196-ФЗ от 10.12.1995 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. №50.
2. Борисов О. Ю.,Редькин В. М. О терминах Федерального Закона «О безопасности дорожного движения» // Безопасность жизнедеятельности. 2006. №3. С.54-59.
3. Колосов А.В. Региональная система безопасности дорожного движения: организационно-экономическое содержание и механизм управления: дис. …. канд. экон. наук. Курск, 2013.158 с.
4. Борисов О. Ю.,Редькин В. М., Минаков В. Ф. Об организации единой информационной системы безопасности дорожного движения в Ставропольском крае // Информационные системы, технологии и модели управления производством: Сборник материалов международной научно-практической конференции. Ставрополь: СтГАУ, 2005. С. 53-55.
5. Фатхутдинов Р. Р. Социально-экономическое содержание государственного предпринимательства // Российское предпринимательство. 2005. №10. С.107-112.
6. Крепышева Н. В. Финансовое обеспечение автодорожной безопасности: методология и практика: автореф. дис. … докт. экон. наук. СПб, 2008. С. 9-10.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Колосов Александр Валентинович, заместитель начальника отдела надзора УГИБДД УМВД России по Орловской области, кандидат экономических наук, б/з.

УГИБДД УМВД России по Орловской области, г Орёл, ул. Автовокзальная, влд. 77В, 302043.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения,управление безопасностью дорожного движения, участники дорожного движения.

КОНДРАТЬЕВ А.А.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ, СВЯЗАННЫЕ С УЧАСТИЕМ ПОНЯТЫХ В ПРОВЕДЕНИИ ОСМОТРА МЕСТА СОВЕРШЕНИЯ УГОЛОВНО-НАКАЗУЕМОГО ДТП

Аннотация: в статье рассматриваютсяпроблемные вопросы участияпонятых при проведении осмотра места совершения уголовно-наказуемого дорожно-транспортного происшествия. Делается вывод, что формальное отношение понятых к исполнению своих обязанностей способствует совершению должностных преступлений против правосудия.

В настоящее время большое внимание со стороны государства уделено обеспечению безопасности дорожного движения, и в частности расследованию уголовных дел о ДТП. При расследовании уголовных дел о ДТП следователь сталкивается с различного рода препятствиями и преградами, зачастую, пытаясь преодолеть которые, ему приходится переступать через черту законности, тем самым совершая преступления против правосудия.

Изучение научной литературы по указанной тематике подтверждает, что правосудие – это особый вид государственной деятельности, направленный на реализацию функции охраны и укрепления законности, на защиту от преступных посягательств прав и свобод человека и гражданина, собственности, общественного порядка и общественной безопасности, окружающей среды, конституционного строя Российской Федерации, обеспечение мира и безопасности человечества, а также предупреждение преступлений.

Нередко, следователь, составляющий протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия, оказывается в положении, когда достаточно тяжело произвести какие-либо измерения, когда долгое время не удается найти понятых, а погодные условия не позволяют откладывать составление указанного протокола и схемы места ДТП, тогда следователь решается на фальсификацию, пусть и совершенную из благих побуждений, но нарушающую установленный процессуальный порядок и посягающую на принципы правосудия. В других случаях, фальсификация совершается по отрицательным мотивам, как например

Фальсификация доказательств по уголовному делу о ДТП проявляется в основном в сознательном искажение доказательств по уголовному делу, в особенности, во внесении ложных сведений в доказательства, например, протоколы следственных действий и т.д. Как нам представляется, чаще всего различного рода исправления и дополнения вносятся в протокол осмотра места ДТП и прилагающуюся к нему схему ДТП. Это деяние может иметь место как и во время составления протокола, что облегчает внесение заведомо ложных данных, так и во время дальнейшего расследования дела, тогда протокол и схема могут быть «заменены» как целиком, так и в них могут быть внесены различного рода исправления, приписки и т.д.

Наиболее сложным для выявления и доказывания является фальсификация доказательств, осуществляемая на месте ДТП в форме бездействия. Рассмотрим следующий пример. Следователь прибывает на место ДТП, плохие погодные условия в виде дождя или снега, сильного ветра и т.д. уничтожают следы ДТП, которые впоследствии стали бы доказательствами по расследуемому уголовному делу, однако следователь не принимает никаких действий для сохранения этих следов, чем по сути

искажает реальную обстановку на месте ДТП и фальсифицирует протокол осмотра места ДТП и прилагающуюся к нему схему.

На наш взгляд, одной из причин, способствующей противоправным действиям следователя на месте дорожно-транспортного происшествия, является поведение понятых, которым, как правило,в первую очередь важно побыстрее освободиться и продолжить свой путь, если ДТП произошло на федеральной трассе, их мало волнует, какие данные следователь включит в протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия, правильно ли он осуществляет необходимые измерения и соответствуют ли реальные данные тем, что были занесены в протокол и схему.

Связано это с тем, что привлечь понятых к уголовной ответственности практически невозможно, максимум, если они будут вызваны на судебное заседание, то они подтвердят все указанные в протоколе осмотра места дорожно-транспортного происшествия и схеме места дорожно-транспортного происшествия данные. Объясняется это тем, что следователь при осмотре места ДТП выполняет, свою работу, а понятые, наоборот отвлекаются от своей основной работы или вынуждены жертвовать своим свободным временем, не получая при этом никакого вознаграждения за свои действия или же, наоборот, неся при этом серьезные убытки. Нежелание быть понятым или в полной мере выполнять обязанности понятого так же связано с отношением граждан к правоохранительной системе государства в целом, так и к следственным органам в частности. Отсутствие веры в объективное и всестороннее рассмотрение уголовного дела на всех стадиях уголовного судопроизводства порождает нежелание понятых исполнять свои обязанности в полной мере, так как они считают, что их действия все равно не окажут влияния на итоговый результат.

Также хотелось бы отметить и тот факт, что даже при добросовестном исполнении обязанностей понятыми, они в силу отсутствия необходимых знаний, в том числе и правовых, не имеют возможности выявить несоответствие реальных данных данным занесенным в протокол осмотра места ДТП и схему места ДТП, как в случае умышленной фальсификации, так и в случае «человеческой ошибки».

Таким образом, складывается ситуация, в которой с одной стороны следователь, фальсифицирующий протокол осмотра места ДТП и схему места ДТП, а с другой – понятые, нежелающие, как правило, выполнять свои обязанности, при полноценном выполнении которых, удалось бы предотвратить или выявить фальсификацию доказательств.

Выходом из сложившейся ситуации, на наш взгляд могут послужить следующие шаги:

1. Установление финансового вознаграждения понятым за присутствие на следственных и процессуальных действиях, исходя из расчета потраченного времени.

2. Создание института «понятых» с конкретными обязанностями, правами и гарантиями.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кондратьев Андрей Александрович,преподаватель кафедры специальной подготовки, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д.2

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Понятые, следователь, фальсификация доказательств, преступления против правосудия, дорожно-транспортное происшествие, осмотр места происшествия.

КОЧЕТКОВА Н.Д.

К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы о правовом регулированииадминистративной ответственности в области дорожного движения.

Жизнь и здоровье людей в условиях огромного прироста автопарка, а следовательно, интенсивности дорожного движения остается актуальной проблемой во многих странах мира. В России в последние 15 лет состояние безопасности дорожного движения имеет стойкую тенденцию к ухудшению. В этих условиях важное значение имеют меры административно-правового обеспечения дорожной безопасности, так как абсолютное большинство нарушений в этой области осуществляется в виде административных правонарушений. Основным нормативным актом, регулирующим вопросы привлечения к административной ответственности участников дорожного движения, является Кодекс РФ об административных правонарушениях [1]. Актуальность и особая значимость этой проблемы предопределили исключительный динамизм и мобильность правовых норм о составах административных правонарушений в области дорожного движения и административных наказаний за их совершение.

Правонарушения в области дорожного движения выделены в КоАП

РФ в отдельную гл. 12, что свидетельствует о понимании законодателем важности обеспечения безопасности дорожного движения. За последние годы существенно увеличилось число статей, предусматривающих составы дорожных правонарушений. Кодекс РФ об административных правонарушениях расширяет и круг субъектов административной ответственности в области безопасности дорожного движения. Административной деликтоспособностью обладают здесь не только общие, но и специальные и особые субъекты. Ими являются водители, должностные лица, отвечающие за состояние и эксплуатацию транспортных средств, собственники ТС, пешеходы, пассажиры, иные участники дорожного движения. Кроме того, ст. 2.5 КоАП РФ позволяет привлечь к административной ответственности в области дорожного движения военнослужащих, граждан, призванных на военные сборы, имеющих специальные звания сотрудников Следственного комитета Российской Федерации, органов внутренних дел, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, Государственной противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ и таможенных органов. Кроме того кадминистративной ответственности в области дорожного движения могут привлекаться и юридические лица. Ответственность юридических лиц наступает за повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.33); несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.34); установку на ТС заведомо подложных государственных регистрационных знаков (п. 3 ст. 12.2); Нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб, цветографической схемы легкового такси или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси или опознавательного знака «Инвалид»(ст. 12.4); Нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (п. п. 1 - 10 ст. 12.21.1); нарушение правил перевозки опасных грузов (ст. 12.21.2).

Административная ответственность в сфере дорожного движения реализуется в процессе применения к лицам, виновным в совершении административного правонарушения, особых мер принуждения - административных наказаний. В ст. 3.1 КоАП РФ дано определение административного наказания, под которым понимается установленная государством мера ответственности за совершение административного правонарушения. Следовательно, наказание является карой за содеянное, влекущей неблагоприятные юридические последствия, связанные с правоограничениями морального, физического, организационного или

материального характера. Наказание применяется с целью общей и частной превенции (ст. 3.1 КоАП РФ). КоАП РФ закрепляет десять видов административных наказаний. В их числе предупреждение; административный штраф; конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения; лишение специального права, предоставленного физическому лицу; административный арест; административное выдворение за пределы Российской Федерации иностранного гражданина или лица без гражданства; дисквалификация; административное приостановление деятельности; обязательные работы;административный запрет на посещение мест проведения официальных спортивных соревнований в дни их проведения [1]. Из десяти видов наказаний за административные правонарушения в области дорожного движения установлено пять. Из них в качестве основных: предупреждение, административный штраф, лишение специального права (права управления ТС), административный арест. В качестве дополнительного наказания введена конфискация орудия совершения или предмета административных правонарушений, совершенных как физическими, так и юридическими лицами (ст. ст. 12.4 и 12.5 КоАП РФ). Из числа названных административных наказаний, применяемых в области дорожной безопасности, лишение права управления транспортным средством (ст. 3.8 КоАП РФ), административный арест (ст. 3.9), конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения (ст. 3.7 КоАП РФ) назначаются только судьями. Такое законодательное решение продиктовано желанием снижения коррупциогенности КоАП РФ, практики его применения, а также повышением профессионализма и объективности в рассмотрении дел о дорожных правонарушениях.

В русле общего повышения ответственности за совершение административных правонарушений рассмотрим основные направления явно обозначившейся тенденции ужесточения наказаний в области обеспечения безопасности дорожного движения. Основным и наиболее универсальным наказанием за нарушение Правил дорожного движения [2] является административный штраф. Для водителей максимальные суммы штрафов достигают 5000 рублей, для должностных лиц, ответственных за состояние и эксплуатацию ТС, - до 20000 рублей, для юридических лиц - до 500000 рублей (п. п. 1 - 3 ст. 12.4, - с конфискацией приборов и устройств, не предусмотренных требованиями стандарта).

Возросли размеры штрафных санкций для должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию ТС. Статья 12.31 в новой редакции устанавливает для этой категории специальных субъектов штрафы от 5000 до 20000 рублей за выпуск на линию транспортного средства с заведомо подложными государственными регистрационными знаками либо с установленными на передней его части

световыми приборами с огнями красного цвета или световозвращающими приспособлениями красного цвета, а равно световыми приборами, цвет огней и режим работы которых не соответствуют требованиям Основных положений по допуску ТС к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Допуск к управлению ТС водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления ТС (ст. 12.32), влечет наложение штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию ТС, в размере 20000 рублей.

Параллельно с увеличением штрафных санкций для всех участников дорожного движения возрос и наказательный потенциал такого специфического для водителей вида административной ответственности, как лишение их права управления ТС. Он устанавливается в гл. 12 КоАП РФ за грубые или систематические нарушения Правил дорожного движения. Так, управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния, влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления ТС на срок от полутора до двух лет [1]. Нельзя не отметить расширения сферы применения этого наказания. Из 39 статей гл. 12 КоАП РФ по 15 статьям предусмотрено лишение права управления ТС. По ряду наиболее серьезных нарушений в области дорожного движения это наказание применяется безальтернативно с другими наказаниями в жестко обозначенных сроках.

К водителям ТС за правонарушения в области дорожного движения может применяться и наиболее суровый, исключительный вид наказания, предусмотренный КоАП РФ, - административный арест. Ранее он был установлен только по одному составу правонарушения: за оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места ДТП, участником которого он являлся (ст. 12.27 КоАП РФ). Такая суровость обусловлена тем, что водитель, оставляя место ДТП, создает угрозу жизни и здоровью людей, пострадавших в ДТП, а также своими неправомерными действиями значительно усложняет практику правоприменения. Теперьадминистративный арест до 15 суток предусмотрен для водителей еще по трем статьям гл. 12 КоАП РФ: ч. 2 ст. 12.7 - Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами; ч. 3 ст. 12.8 - Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния; ч. 2 ст. 12.26 - Невыполнение водителем транспортного средства, не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами, законного требования уполномоченного должностного лица о

прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, если такие действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния.

Таким образом, результаты сравнительного анализа законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения свидетельствуют о расширении здесь сферы административно-правового принуждения в связи с появлением новых видов правонарушений и увеличением круга лиц, обладающих деликтоспособностью. Эта тенденция развивается в современном законодательстве параллельно с ужесточением административных наказаний за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения. Это выражается в установлении повышенных и преимущественно жестко фиксированных штрафных санкций, расширении применения более суровых мер административной ответственности, таких как лишение специального права и административный арест.

Вместе с тем расширение и усиление административно-правовой наказательной политики сопровождается детальной регламентацией всех стадий и процессуальных сроков производства по административным делам (гл. 22 - 30 КоАП РФ). В ст. 1.5 впервые закреплен принцип презумпции невиновности, а для лиц, привлекаемых к административной ответственности, потерпевших и других участников производства значительно расширены процессуальные гарантии их прав (гл. 25). В КоАП РФ четко определена подсудность и подведомственность дел о нарушениях в области дорожного движения (ст. ст. 23.1, 23.3), установлен институт отвода и самоотвода, более четко урегулировано применение мер процессуального обеспечения производства по дорожным правонарушениям (гл. 27), расширены возможности судебной защиты (гл. 30). Впервые введен институт двойной судебной защиты постановлений по делам об административных правонарушениях, вынесенных должностными лицами, в том числе должностными лицами ГИБДД (ст. 30.9). Представляется, что изменение национальной административно-наказательной политики на дорогах России, адекватной преобразованиям в экономической и социальной сферах, позволит обеспечить безопасность дорожного движения, а соответственно, снизить дорожную аварийность и травматизм.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 15.02.2016, с изм. от 17.02.2016) // Собрание законодательства Рос. Федерации. 2002. №1 (ч. 1). Ст.1.

2. О Правилах дорожного движения:Постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 21.01.2016) //

Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кочеткова Наталья Дмитриевна, старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Административные правонарушения, административная ответственность, административное наказание, дорожное движение, участник дорожного движения.

КУЗНЕЦОВ М.Б.

ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы физической подготовки в профессиональной деятельности сотрудников ГИБДД.

Для сотрудников ГИБДД, ключевую роль в повседневной деятельности играет физическая подготовка, которая направлена не на достижение спортивных результатов, а на приобретение умений и навыков, физических и психических качеств, способствующих выполнению оперативно-служебных задач, сохранение высокой работоспособности.

Общая физическая подготовка соотносится с воспитанием основных физических качеств человека: скоростных, силовых, координационных, выносливости и гибкости.

Для того чтобы разобраться какую же роль играет физическая подготовка в профессиональной деятельности сотрудников ГИБДД, необходимо рассмотреть определение физической культуры.

Физическая культура - органическая часть общечеловеческой культуры, ее особая самостоятельная область. Вместе с тем это специфический процесс и результат человеческой деятельности, средство и способ физического совершенствования личности [1].

Из данного определения вытекает то, что физическая культура активно воздействует на жизненно важные стороны человеческого организма. А ее главной функцией является - поддержание оптимального

состояние здоровья - бесценного богатства не только одного индивида, но и всего общества в целом. Крепкое здоровье, разумно сохраняемое и укрепляемое самим человеком, обеспечивает ему долгую и активную жизнь.

Спорт от физической культуры отличается от тем, что в нем имеется соревновательная часть. Спортсмен и физкультурник могут использовать в своих занятиях и тренировках одни и те же физические упражнения (например, бег, плавание и т.д.), но при этом спортсмен всегда сравнивает свои результаты с результатами других спортсменов в соревнованиях.

Спорт-сфера социально-культурной деятельности как совокупность видов спорта, сложившаяся в форме соревнований и специальной практики подготовки человека к ним [2].

Потребности в физической культуре — главная побудительная, направляющая и регулирующая сила поведения личности. Они имеют широкий спектр: потребность в движениях и физических нагрузках; в общении, контактах и проведении свободного времени в кругу друзей, играх, развлечениях, отдыхе, эмоциональной разрядке, в самоутверждении, укреплении позиций своего Я; в познании; в эстетическом наслаждении; в улучшении качества физкультурно-спортивных занятий, в комфорте и др. [3].

Физическая культура и спорт - верные и надежные спутники полноценной жизни человека, а есть профессии, где без хорошей физической формы просто невозможно работать. Пример тому служба в ГИБДД. Сотрудники ГИБДД очень много внимания уделяют физической подготовке, занимаясь самыми различными видами спорта.

Для выполнения в полном объеме своих служебных обязанностей сотрудникам необходимо быть достаточно физически развитыми, с ориентацией на выполнение практических нужд для общества и государства в целом, включающих в себя обеспечение безопасности, поддержание общественного порядка и законности, а также предупреждение преступлений и административных правонарушений.

Общество постоянно нуждается в подготовке квалифицированных, высоконравственных и верных государственным идеалам защитников. В этих условиях физическая культура и физическая подготовка в образовательных организациях МВД России во взаимодействии с гуманитарными, социально-экономическими, правовыми и специальными дисциплинами приобретает новое качество [4].

На данный момент деятельность по охране правопорядка рассматривается в основном с точки зрения действий в ситуациях, когда необходимо использовать физическую силу, в том числе боевые приемы борьбы, а также специальные средства и огнестрельное оружие. На основании этого создаются программы для подготовки сотрудников, направленные на улучшение физических качеств и двигательных навыков.

При этом данная составляющая правоохранительной деятельности не отражает всего спектра присущих ей особенностей и происходящих в ней изменений, касающихся психических (ценностных, эмоциональных, когнитивных) и физических (двигательный режим, направленность и характер физической нагрузки) компонентов, организационных и санитарно-гигиенических условий, экологической ситуации и материально-технической базы [5].

В содержании физической подготовкисотрудников ГИБДД выявлен ряд свойственных ее организации пробелов и дефектов. Сейчас, проблема гибели и ранения сотрудников полиции из-за слабой подготовленности к силовому столкновению с противником остается очень актуальной. В немногих профессиях недостаточная подготовленность может иметь такие опасные последствия, как у сотрудников ГИБДД. Им необходимо многое знать, уметь и быть готовыми исполнить свой профессиональный долг, причем как при выполнении повседневных обязанностей, так и в нештатных ситуациях, опасных для жизни и здоровья себя, либо граждан. Согласно последним статистическим данным, в год при исполнении служебных обязанностей погибают порядка 400 сотрудников и более 1000 получают ранения [5; 6].

Также выделяют постоянную тенденцию роста уровня заболеваемости и профессиональной инвалидности сотрудников полиции, причиной которой является низкая физическая подготовленность.

В соответствии с приказом МВД России от 31.03.2015 N 385 «Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации», физическая подготовка является составной частью профессионально служебной и физической подготовки сотрудников органов внутренних дел [7].

Ее главной целью остается вырабатывание физической и психологической подготовленности сотрудников полиции к успешному выполнению служебно-боевых задач, правильному применению физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия.

Для того чтобы данная цель была выполнена, необходима реализация следующих задач:

1. организация действий, связанных с применением физической силы, огнестрельного оружия и специальных средств;
2. подготовка к продолжительному преследованию правонарушителей и длительному ускоренному передвижению на местности;
3. овладение совокупностью практических умений, знаний и навыков самозащиты и личной безопасности сотрудников в особых условиях;

4. развитие необходимых интеллектуальных психофизических и профессионально-психологических качеств сотрудника (честность, порядочность, моральная устойчивость, смелость и решительность, самодисциплина, бдительность, внимание, самообладание и другие).

Для успешного выполнения поставленных задач, к сотрудникам ГИБДД, при обучении должны быть правильно подобраны методика обучения, форма и средства.

Резюмируя можно сказать, что если все поставленные задачи и цели будут успешно выполнены, то личная безопасность сотрудников ГИБДД основываемая на высшем уровне физической подготовленности, связанной с применением физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия позволит обеспечить, с одной стороны, сохранение жизни, физического и психического здоровья сотрудников ГИБДД, а с другой - высокий уровень эффективности профессиональных действий при выполнении своих обязанностей.

ЛИТЕРАТУРА

1.Физическая культура студента: учебник / Под ред. В.И. Ильинича. М.: Гардарики, 2000. 448 с.

2. О физической культуре и спорте в Российской Федерации:Федеральный закон от 04.12.2007г.№ 329-ФЗ (ред. от 06.04.2015).

3.Чернышева И.В., Егорычева Е.В., Мусина С.В., Шлемова М.В. Физическая культура как фактор социализации личности студента // Изв. ВолгГТУ. Серия «Новые образовательные системы и технологии обучения в вузе». Вып. 8: межвуз. сб. науч. ст. / ВолгГТУ. Волгоград, 2011. № 10. С.143-146.

4. Барчуков И.С., Назаров Ю.Н., Егоров С.С., и др.Физическая культура и физическая подготовка: учебник для студентов вузов, курсантов и слушателей образовательных учреждений высшего профессионального образования МВД России / под ред. В.Я Кикотя, И.С. Барчукова. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. 431с.

5. Баркалов С.Н. Методика служебно-боевой подготовки курсантов вузов МВД России с учетом специфики профессиональной деятельности: дис. … канд. пед. наук. М., 2005. 224 с.

6. Путан Л.Я. Формирование ориентации на здоровый образ жизни у курсантов в вузе МВД России: дис. … канд. пед. наук.СПб., 2003. 174 с.

7. Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации:Приказ МВД России от 31.03.2015г.№ 385.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузнецов Михаил Борисович, преподаватель кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Физическая подготовка,профессиональная деятельность,сотрудник Госавтоинспекции.

КУРАКОВД.В., ДЖАФАРОВАН.Т.

ВОЗМОЖНОСТИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Аннотация: в статье рассматриваются технические средства, применяемые инспекторами ДПС при надзоре за дорожным движением. Особое внимание уделено комплексам автоматической фото-видеофиксации нарушений Правил дорожного движения, работающим в автоматическом режиме. Детализированы функциональные возможности наиболееэффективных комплексов.

К настоящему моменту спектр технических средств, используемых при выявлении нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД), не связанных с превышением скоростного режима, достаточно разнообразен.

Специальные технические устройства, работающие в автоматическом режиме, могут зафиксировать административные правонарушения, предусмотренные следующими статьями КоАП РФ:

– ст. 12.9 КоАП РФ -Превышение установленной скорости движения;

– ч. 1 ст. 12.10 КоАП РФ - Нарушение правил движения через железнодорожные пути;

– ч. 3 ст. 12.11 КоАП РФ - Нарушение правил движения по автомагистрали;

– ст. 12.12 КоАП РФ - Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика;

– ч. 3 и 4 ст. 12.15 КоАП РФ - Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона.

Как видно из приведенного перечня, средства автоматической фото-видеофиксации распознают одни из наиболее часто совершаемых нарушений ПДД, что, по нашему мнению, позволяет эффективно выявлять данные правонарушения.

Средства фотовидеофиксации представляют собой сложные технические устройства[1]. Они включают в себя основные компоненты, такие как фоторадарные датчики, аппаратуру для передачи данных (конверторы, маршрутизаторы, модемы), сервер хранения данных, коммуникационный сервер, компьютер оператора (в мобильном комплексе — ноутбук с устройством связи и направленной антенной), сетевое оборудование. В свою очередь фоторадарные датчики состоят из высокочувствительной фототелекамеры и радара. Последний является измерительным прибором для определения скорости движения транспортного средства [2].

В зависимости от размещения выпускают три типа автоматических комплексов фиксации превышений допустимой скорости: стационарный, передвижной, мобильный.

1. Стационарный — размещается над ограниченными участками дорог на мостах, эстакадах, надземных пешеходных переходах, столбах освещения либо на специально возведенных конструкциях. Место установки стационарного комплекса фотовидеофиксации выявляется с учетом территории с повышенной аварийностью. Все превышения скоростного режима, зафиксированные техническими средствами, передаются на сервер или на персональный компьютер, находящийся в патрульном автомобиле ДПС.

2. Передвижной — устанавливается на переносных стойках, штативах и дает возможность изменения дислокации для работы в неподвижном состоянии. Применение передвижных средств фото-видеофиксации осуществляется в зависимости от оперативной обстановки. Для сохранности приборы размещаются на обочинах дорог и тротуарах под допустимым углом. В случае выявления факта прохождения транспортного средства, числящегося в розыске, через зону контроля комплекса видеофиксации, возможна передача в режиме реального времени тревожного сигнала о данном факте на стационарный пост, в дежурную часть подразделения ГИБДД или экипажу ГИБДД, находящемуся в непосредственной близости от зоны контроля данного комплекса.

3. Мобильный — дислоцируется в патрульном автомобиле или на мотоцикле сотрудников ДПС. Мобильные средства фото-видеофиксации используются для быстрого реагирования на образование очагов аварийности в режиме настоящего времени. Они позволяют вести надзор за нарушителями в двух режимах: автоматическом и ручном. В автоматическом режиме необходимо, чтобы прибор был неподвижен и

закреплен на штативе, в ручном режиме инспектор ДПС самостоятельно наводит прибор на движущийся автомобиль и включает функцию измерения скоростного режима.

Комплексы фотовидеофиксации являются территориально-распределенным многоуровневыми автоматизированными вычислительными комплексами с централизованной обработкой данных, работающими круглосуточно. Их работа состоит из нескольких этапов. Рассмотрим их подробнее.

Назначение первого этапа — сбор достоверной информации о проезжающих транспортных средствах и совершаемых ими нарушениях ПДД. Результаты, зафиксированные комплексами, являются стандартной информацией — это наборы данных о транспортных средствах в момент фиксации административного правонарушения.

Второй этап — передача информации в центр обработки данных ГИБДД.

На третьем уровне системы осуществляется сбор и накопление данных, полученных в результате функционирования комплексов видеофиксации.

На четвертом этапе происходит автоматический анализ информации, накопленной в базе данных, с целью выявления административных правонарушений, совершенных на транспортном средстве комплексами фотовидеофиксации. По зафиксированным нарушениям осуществляется принятие решения, и если было допущено нарушение ПДД, то постановление о назначении штрафа распечатывается автоматически и отсылается владельцу транспортного средства. Для работы на этом этапе необходимы специализированные рабочие места.

На пятом этапе осуществляется автоматизированный контроль оплаты выписанных штрафных квитанций. На данном этапе можно произвести пересмотр и обжалование принятых ранее решений по нарушениям в области дорожного движения, зафиксированным с помощью комплексов фотовидеофиксации.

Представляется, что работа автоматических комплексов фото-видеофиксации способствует снижению дорожно-транспортного травматизма в очагах аварийности, так как наличие комплексов «сдерживает» водителя от нарушений ПДД.

Об эффективности применения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи можно говорить, проанализировав статистические данные.Так, в период с января по декабрь 2015 г. данные средства зафиксировали 10793893 нарушения ПДД [3].

Широко используется система «паркрайт» или «паркон» — аппаратно-программный комплекс,устанавливаемый на патрульном автомобиле. Причем «паркон» может не только зафиксировать стоянку

автомобиля в местах, где это запрещено, но и остановку транспортных средств на «зебре», тротуаре, во втором ряду проезжей части. Техническое устройство оснащено двумя камерами – широкоугольной и длиннофокусной. Первая записывает дорожную обстановку и знаки, вторая фотографирует номерные знаки автомобиля. Далее выполняется оцифровка дорожного участка с установленными указателями, а затем оцифровка данных регистрационного знака[4].

Рассмотрим наиболее распространенные технические системы надзора за дорожным движением.

1. Визир - не только фиксирует скорость, но и осуществляет фото-видеозапись нарушения. Зона контроля не менее 400 метров. Работает как в стационарном, так и в мобильном режиме. На снимке, помимо автомобиля, будет указана дата, время и скорость транспортного средства.

2. Стационарный фоторадарный комплекс Крис «С». Основные функциональные возможности комплекса таковы:

– Автоматическое фотографирование автомобилей в зоне контроля и внесение в кадр скорости движения, даты и времени фиксирования;

– Автоматическое распознавание государственных регистрационных знаков программно-аппаратными средствами фоторадарного датчика;

– Передача данных по любым цифровым каналам связи на сервер центрального поста; проверка распознанного регистрационного знака по различным федеральным и региональным базам;

– Передача кадров по радиоканалу на ноутбук мобильного поста, размещенного в патрульном автомобиле;

– Формирование и хранение централизованной базы данных идентифицированных ТС со всех рубежей контроля;

– Возможность поиска зафиксированных ТС в базе данных по различным параметрам, вывод на печать данных и зафиксированных кадров;

– Автоматизированная подготовка документов для отправки их нарушителю (после проверки оператором) и учет оплаты штрафов;

– Дистанционная настройка и централизованное управление комплексом;

– Получение и анализ статистических данных об интенсивности транспортного потока, количестве автомобилей, их типе;

– Удаленная техническая поддержка производителем с помощью резервного диагностического канала связи;

– Гибкая модульная структура, масштабируемость и возможность поэтапного наращивания комплекса;

– Возможность взаимодействия комплекса с федеральными и региональными базами административных нарушений и владельцев ТС.

Фоторадарный комплекс «КРИСС» — программно-аппаратный комплекс, имеющий гибкую модульную структуру. Комплекс может состоять из неограниченного количества фоторадарных датчиков, центрального поста, а также одного или более мобильных постов, различного дополнительного оборудования. В состав комплекса входит автоматизированная система обработки данных «КРИС», обеспечивающая функциональность и согласованную работу всего оборудования. Крис-1 - камера автоматического спектра действий. Она контролирует скорость и распознает автомобильные номера. Диапазон измеряемой скорости от 20 до 240 км/ч. Работает только на хорошо освещенных участках дороги. Один датчик в состоянии зафиксировать только одну полосу. Ее особенность в том, что она создает базу повторных нарушений, а так же подготавливает постановления об административных правонарушениях в автоматическом режиме[5].

Таким образом, применение средств фиксации нарушений ПДД, не связанных с превышением скоростного режима, позволяет стабилизировать режим дорожного движения. Использование технических средств надзора за дорожным движением дает возможность сотрудникам ДПС сосредоточиться на выявлении ряда других нарушений ПДД (особенно связанных с управлением транспортными средствами в нетрезвом состоянии), обеспечении безопасного и бесперебойного движения транспорта, осуществлении мер по повышению пропускной способности улично-дорожной сети, участии в борьбе с преступностью. Освобождение сотрудников ДПС от выполнения определенных задач по надзору за движением позволяет им сосредоточиться на оказании необходимой помощи участникам дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Занина Т.М., Четверикова А.И. Организационно-правовые аспекты применения средств фотовидеофиксации в системе контроля за безопасностью дорожного движения // Вестник Воронежского института МВД России. 2013 г. № 1. С. 89.

2. Дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции: сборник методических материалов. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2011. 292 с.

3. URL:http://www.gibdd.ru/news/federal/68928/.

4. URL: http://driving24.ru/kakie-narusheniya-fiksiruyut-kamery-gibdd/ © Driving24.ru.

5. URL: http://www.findpatent.ru/patent/249/2491647.html.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Кураков Денис Владимирович, старший преподаватель кафедры ОРД ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

Джафарова Найля Тахировна, курсант четвертого курса факультета подготовки специалистов ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Технические средства автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД, фоторадары, «Визир», «Паркон», «Крис С».

КУРАУОНЕ МАДЗИВАНЬИКА

ОТРЯД ПОЛИЦИИ ПО БОРЬБЕ С УГОНОМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ОТДЕЛЕ УГОЛОВНОГО РОЗЫСКА ПОЛИЦИИ ЗИМБАБВЕ

Аннотация: данная статья посвящена вопросам структуры отряда по борьбе с угоном транспортных средств. В статье рассматриваются основные функции данного подразделения и алгоритм действий следователя при угоне автотранспортного средства.

Волна преступлений, связанных с хищением транспортных средств, захлестнула весь мир.

Преступные посягательства на автомототранспортные средства за рубежом представляют острейшую проблему как для их владельцев, так и для государственных структур, страховых компаний, полиции и общества в целом, которое не только несет огромные финансовые потери, но и вынуждено расходовать значительные средства на борьбу с этим видом преступлений.

Даже в такой небольшой и относительно спокойной в криминальном плане стране, как Израиль, ежегодно угоняют три автомобиля из каждой сотни.

Практически во всех государствах, в том числе и в Зимбабве, преступления, связанные с незаконным завладением транспортными средствами, чаще всего становятся сферой деятельности организованных преступных группировок.

В Зимбабве раскрытием и расследованием преступлений, связанных с угоном транспортных средств, занимается отряд полиции по борьбе с угоном транспортных средств (VehicleTheftSquad), который состоит из следователей по уголовным делам и оперативных сотрудников.

Оперативные сотрудники осуществляют свою деятельность в соответствии со своими должностными полномочиями. Они могут заниматься преступлениями, связанными с перемещением украденного автотранспорта внутри страны и за ее пределами, переделкой и подделкой и переделкой документов угнанного транспортного средства, вооруженным захватом транспортного средства, а также разрабатывают превентивные меры в отношении данных преступлений.

Отряд полиции по борьбе с угоном транспортных средств раскрывает, расследует и преследует в судебном порядке, предотвращает и пресекает деятельность по угону транспортных средств.

Отряд поддерживает деятельность региональных офицеров и сотрудничает с региональными группами по борьбе с угоном автотранспорта, международными правоохранительными органами (через Интерпол) и соответствующими правительственными агентствами.

Кроме того, данное подразделение координирует сотрудничество с производителями автомобилей с целью защиты продукции от профессионального угона автотранспортных средств.

Отряд полиции по борьбе с угоном транспортных средств тесно сотрудничает с Центром по регистрации автотранспорта (CentralVehicleRegistry).

Когда автомобиль ввозится в страну или покупается в пределах страны, он оформляется Центром по регистрации автотранспорта,который имеет общую электронную базу с отрядом полиции по борьбе с угоном транспортных средств. Когдаавтомобиль регистрируется в Центре по регистрации автотранспорта, эта самая запись автоматически отправляется в отряд полиции по борьбе с угоном транспортных средств.

Центр регистрации и отряд полиции собирают информацию следующего характера:

1. Марка автомобиля.
2. Модель автомобиля.
3. Номер двигателя.
4. Идентификационный номер производителя (используется при розыске автомобиля).
5. Регистрационный номер.
6. Дата регистрации.
7. Информация о владельце автомобиля.
8. Физический адрес автомобиля (адрес, где транспортное средство оставляется на ночь).
9. Национальный идентификационный номер хозяина.

10. Телефонный номер хозяина.

Офицер, проводящийследствие (I.O), получаетдосье производства по делу, которое включает:

1) общие сведения по делу;
2) записи следователя;
3) показания свидетелей;
4) документы (доказательства);
5) запись переговоров офицеров полиции;
6) другие документы.

Следователь осматривает место преступления и опрашивает свидетелей повторно для выяснения подробностей дела. Кроме того, он проверяет транспортное средство по базе данных (thecardingsystem),проводит работу по организации мер по задержанию транспортного средства (организация блокпостов, информирование полицейских подразделений, составление детального описания автомобиля).

Следователь выясняет возможные цели кражи автотранспорта:

1. Продажа за пределами страны.
2. Переделка и дублирование документов.
3. Разборка на запчасти.
4. Использование при совершении преступления.

Основными способами угона автотранспорта являются:

1. Открытие двери автомобиля при помощи отмычки ( ) и угон.
2. Дублирование ключей.
3. Угон с применением насилия.

В случае совершения кражи автотранспортного средства преступной группировкой можно выделить следующее распределение действий между преступниками:

1. Один отвечает за вскрытие электрических ворот, чтобы попасть на территорию.
2. Другой отвечает за взлом сигнализации транспортного средства.
3. Третий отвечает за запуск двигателя.
4. Четвертый отвечает за реализацию автомобиля внутри страны.
5. Пятый отвечает за переправку автомобиля в другую страну контрабандой.
6. При реализации автотранспортного средства внутри страны есть ответственный за разборку на запчасти.
7. Ответственный за подготовку дубликата документов.

В случае обнаружения угнанного транспортного средства алгоритм действий следующий:

1. Осмотр места преступления с целью обнаружения отпечатков пальцев до того, как другие следственные действия будут там проведены.

2. Сравнение этих отпечатков с отпечатками подозреваемых, имеющимися в базе данных.

3. При положительном совпадении с отпечатками обвиняемого изъятые отпечатки будут заключительными и неоспоримыми доказательствами вины подозреваемого.

Члены отряда полиции по борьбе с угоном транспортных средств и любой сотрудник правоохранительных органов должны быть достаточно образованными, чтобы найти серийный номер производителя и номер двигателя в автомобиле любой марки и модели.

В полиции Зимбабвесуществует отдел по статистике уголовных расследований (CriminalIntelligenceUnitSection), где есть база данных, включающая имена преступников, их адреса, место рождения, места проживания, образ действий, подельников, наиболее часто угоняемый тип транспортного средства, место и время свершения преступлений.

В результате проведения всех вышеуказанных действий следователь продвигается в деле и, что вполне очевидно, арестовывает подозреваемых по каждому соответствующему делу.

Следователь организует превентивные меры по информированию общественности и организации работ по установке следящих систем. Полицейские Зимбабве проводят, действительно, огромную работу по розыску украденных автомобилей и последующему аресту обвиняемых

Исходя из вышесказанного в заключение можно отметить, что полиция Зимбабве активно противодействует преступности, связанной с незаконным завладением автотранспортом и принимает различные меры по борьбе с хищениями автомобилей, пресечению незаконных попыток торговли ими, выявлению и розыску похищенных транспортных средств.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Курауоне Мадзиваньика, детектив отдела уголовного розыска Национальной полиции Зимбабве, сержант.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Система полиции, автотранспортное средство, угон, следователь.

ЛАЗАРЕВ С.Н., БОГДАНОВ Д.А.

МНОГОУРОВНЕВАЯ МОДЕЛЬ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – ДОРОГА – ПРОСТРАНСТВО»

Аннотация: предложена многоуровневая модель дорожно-транспортной системы "Участник дорожного движения – транспортное средство – дорога – пространство", методологической основой построения

которой является эталонная модель взаимосвязи открытых систем, соответствующая концепции построения многоуровневой архитектуры сложных систем. Разработанная модель отражает в виде стандартов общие принципы взаимосвязи открытых систем и служит концептуальной основой, определяющей характеристики и средства открытых систем ("участник дорожного движения", "транспортное средство", "дорога", "пространство").

Анализ подходов к созданию и развитию транспортных систем показывает, что методологической основой построения системы "Участник дорожного движения – транспортное средство – дорога – пространство" может быть эталонная модель взаимосвязи открытых систем, соответствующая концепции построения многоуровневой архитектуры сложных систем (рис. 1). Этой эталонной модели по замыслу предписано описывать в виде стандартов общие принципы взаимосвязи открытых систем. Она должна служить концептуальной основой, определяющей характеристики и средства открытых систем ("человек", "транспортное средство", "дорога", "пространство").

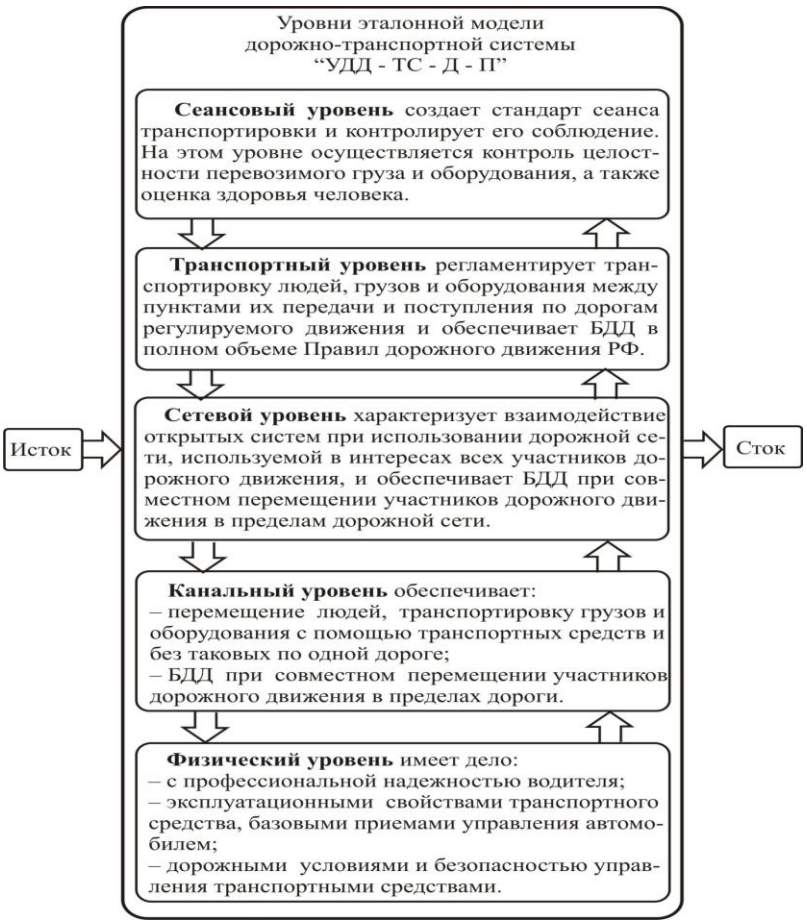


Рисунок 1 – Эталонная модель дорожно-транспортной системы "УДД–ТС–Д–П"

Кроме того эта модель должна характеризовать взаимодействие открытых систем, обеспечивающее работу в одной дорожной сети транспортных средств, выпускаемых различными производителями, и координировать взаимодействие всех участников движения в рамках Правил дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ) [1].

В архитектуре эталонной модели должны быть четко отражены все положения Правил дорожного движения Российской Федерации (разделы 1–25). На базе этой модели задаются требования, предъявляемые к дорожным знакам (по ГОСТ Р 52289-2004 и ГОСТ Р 52290-2004) и к дорожной разметке (по ГОСТ Р 51256-99 и ГОСТ Р 52289-2004) [2, 3, 4].

Рассматриваемая модель так же описывает основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Эталонная модель регламентирует перечень неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств [1].

В модели "УДД–ТС–Д–П" взаимодействие открытых систем рассматривается на пяти уровнях: физическом, дорожном, сетевой, транспортном, сеансовом.

Каждый уровень имеет дело с одним определенным аспектом взаимодействия открытых систем.

Физический уровень имеет дело:

- с профессиональной надежностью водителя;
- эксплуатационными свойствами транспортных средств;
- базовыми приемами управления автомобилем;
- дорожными условиями;
- безопасностью управления транспортными средствами.

К этому уровню имеют отношение психофизиологические свойства человека, а также характеристики транспортных средств и дорог. На этом уровне рассматриваются ремонт и реконструкция дорог, а также влияние дорожных условий на безопасность движения и эксплуатации транспортных средств. На данном уровне находят отражения обязанностей водителей механических транспортных средств, соответствующих ПДД РФ.

На канальном уровне одной из задач является обеспечение перемещения людей, а также транспортировки грузов и оборудования с помощью транспортных средств и без таковых по одной дороге. На этом уровне в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств по одной дороге возникают общественные отношения, которые в совокупности в соответствии с Правилами образуют "дорожное движение". Данный уровень обеспечивает безопасность дорожного движения при совместном перемещении участников дорожного движения в пределах одной дороги.

На данном уровне находят отражения общественные отношения, которые в соответствии с ПДД РФ сводятся к следующему:

- начало движения, маневрирование;
- расположение транспортных средств на проезжей части;
- скорость движения, обгон, опережение, встречный разъезд;
- остановка и стоянка.

Сетевой уровень характеризует взаимодействие открытых систем при использовании дорожной сети в интересах всех участников дорожного движения. На этом уровне в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств по сети дорог возникают общественные отношения, регламентируемые ПДД РФ. Данный уровень обеспечивает безопасность дорожного движения при совместном перемещении участников дорожного движения в пределах общего дорожного пространства – дорожной сети. На этом уровне решается задача маршрутизации, то есть определения пути, по которому следует обеспечить транспортировку людей, грузов и оборудования между пунктами их передачи и поступления.

На данном уровне находят отражения общественные отношения, которые в соответствии с ПДД РФ сводятся к следующему.

- проезд перекрестков;
- пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств;
- движение через железнодорожные пути, по автомагистралям, в жилых зонах;
- приоритет маршрутных транспортных средств;
- пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами, буксировка механических транспортных средств;
- учебная езда, перевозка людей, перевозка грузов;
- дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок, а также прогону животных.

Транспортный уровень регламентирует транспортировку людей, грузов и оборудования между пунктами их передачи и поступления по магистральным дорогам регулируемого движения, магистральным улицам общегородского значения регулируемого движения, а также улицах и дорогах районного и местного значения регулируемого движения. Данный уровень обеспечивает безопасность дорожного движения в полном объеме ПДД РФ.

На данном уровне находят отражения общественные отношения, которые в соответствии с ПДД РФ сводятся к действию участников дорожного движения, учитывающему сигналы светофора и регулировщика.

Сеансовый уровень создает стандарт сеанса транспортировки и контролирует его соблюдение. На этом уровне осуществляется контроль

целостности перевозимого груза и оборудования и оценка здоровья человека.

ЛИТЕРАТУРА

1. Правила дорожного движения Российской Федерации: утв. Советом Министров – Правительством Рос. Федерации 23.10.1993 г.: по состоянию на 07.04.2015 г. М.: Мир Автокниг, 2015. 64 с.: ил.

2. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств:ГОСТ Р 52289-2004. Национальный стандарт Российской Федерации.

3. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования:ГОСТ Р 52290-2004. Национальный стандарт Российской Федерации.

4. Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки:ГОСТ Р 51709-2001. Государственный стандарт Российской Федерации.

5. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения:ГОСТ Р 50597-1993. Государственный стандарт Российской Федерации.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Лазарев Сергей Николаевич, сотрудник Академии ФСО России, кандидат наук, доцент.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

Богданов Даниил Анатольевич, сотрудник Академии ФСО России, б/с, б/з.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Модель, дорожно-транспортная система, участник дорожного движения, транспортное средство, дорога, пространство.

ЛЕВЧУК К.В., ИГОНИН А.А.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ПРОЦЕСС ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С УЧЁТОМ НАПРАВЛЕНИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ СОСТОЯНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы процесса подготовки водителей транспортных средств с учётом направлений обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе состояния гражданского общества.

Современное общество не может существовать и развиваться без постоянной миграции людей, перемещения грузов и продуктов, их созидательной деятельности. Всё это достигается за счёт активного использования транспортной системы, конечным результатом которого является не только удовлетворение потребностей человека, достижение поставленных целей, но и огромные проблемы, связанные с транспортным травматизмом, в частности дорожно-транспортные происшествия (ДТП).

Проблема безопасности дорожного движения носит многогранный характер, напрямую связана с экономической и социальной сферами жизни общества. Со всей определенностью можно сказать, что от уровня разрешённости этой проблемы во многом зависит стабильность нашего общественного организма, его нормальное функционирование. Анализ опасностей, приведённый во многих исследованиях, со всей очевидностью показывает, что человек, как отдельная личность, а также общество в целом не совсем серьёзно относятся к проблеме безопасности, в широком смысле этого слова.

В Федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах" отмечено, что безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации.

Целями государственной демографической политики, установленными Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, являются снижение темпов естественной убыли населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий, стабилизация и создание условий для роста его численности, а также повышение качества жизни и увеличение ее ожидаемой продолжительности.

Нарушения водителями ПДД из года в год являются основным фактором аварийности, способствующим возникновению более 80% ДТП.

Как показывает статистика, примерно две трети происшествий происходят с участием водителей легковых автомобилей, более 90% из которых принадлежат физическим лицам.

Предупреждение автотранспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, эффективное устранение причин и условий, влияющих на аварийность, предполагают комплексное решение одновременно социально-экономических, организационных, идейно-воспитательных и ряда других проблем с учетом многообразия и сложности процессов и явлений, которые связаны с дорожным движением и могут оказать влияние на уровень его безопасности.

Результаты различных исследований показывают, что человеческий фактор был решающим в 68% ДТП. Поэтому формирование высокого правосознания, качественная подготовка (переподготовка) водителей, повышение их квалификации является одним из главных условий успешного решения задачи по снижению аварийности.

В идеальном случае участники дорожного движения, в совершенстве изучив правила дорожного движения, накопив определенный опыт участия в этом движении, формируют те навыки и умения, которые могут считаться достаточными для их безопасности и безопасности окружающих их людей.

К сожалению, образовательная деятельность в таком направлении тупикова. Имеется множество примеров, когда нарушителем правил дорожного движения или участником ДТП становится человек, обладающий достаточно высокой теоретической, да и практической подготовкой. И проблема здесь, на мой взгляд, кроется в психологическом состоянии человека, а возможно общества в целом.

Федеральные целевые программы 2006-2012 и 2013-2020 внесли и вносят неоценимый вклад в обеспечение безопасности дорожного движения России. Мы, наконец, достигли состояния, когда пешеход стал ходить по пешеходному переходу, а водитель стал уступать пешеходу дорогу, а ведь нормы эти в правилах дорожного движения существуют всегда. Что же изменилось? Ответ один: «В результате изменения общества – изменился человек». Человек изменяет свое поведение в ответ на осуществление различных мер, в том числе и мер по охране здоровья и безопасности, но опасность пути, по которому они следуют, будет оставаться неизменной до тех пор, пока эти меры не убедят людей изменить степень риска, которой они готовы подвергаться.

У каждого человека есть разная степень риска, своя вероятность попасть в ту или иную угрожающую или неприятную ситуацию, стать жертвой, погибнуть или получить вред, для своего здоровья. Она определяется многими факторами, главные из которых - психологические особенности человека, его образ жизни, состояние здоровья, страна проживания, профессия, социальное окружение и т. д.

В X1X веке основным девизом человечества были слова «Красота спасет мир», а девизом XX века были слова «Наука спасет мир». В развитии человеческого общества, в его научно-техническом прогрессе они, безусловно, в определенной мере, сыграли свою положительную роль.

Каково человеческое общество сегодня? Однозначного ответа нет. Однако события последний лет, а может и месяцев позволяют утверждать, что общественные беспорядки, теракты, нервно-психические нагрузки, стресс, вмешательства извне в устоявшийся образ существования отдельных народов, стран, человечества в целом, постоянное лихорадочное возбуждение, окружающей среднего жителя планеты Земля, практически полностью лишают способности человека нацелить ход мыслей на разрешение личных проблем безопасности. Нервное истощение и чрезмерное нервное перевозбуждение, вероятно, являются следствием ряда скрытых и весьма сложных отклонений в ментальной, психической и эмоциональной сферах. Когда нервы «истрепаны», личность неспособна успокаиваться и возвращаться к нормальному ритму жизни, что сразу же проявляется различными странностями поведения и характера. Таким образом, естественно возникает вопрос как, каким образом должна быть обеспечена эта бесценная безопасность человека. Несчастные случаи и аварии являются, как правило, непреднамеренными и свидетельствуют о том, что в повседневной деятельности человека имеет место дефект необученности, невоспитанности и необразованности.

Если на какое-то время отвлечься от проблем сегодняшнего дня и серьезно проанализировать то, что происходит вокруг нас, и в мире в целом, то очевидно, что в XXI веке на первое место выходят такие слова как «любовь», «доброта», «уважение», «честность и порядочность». Другими словами “Духовность человека” это то, что сегодня спасет мир и вернет человечество на путь процветания, благополучия и созидания.

К нашему глубокому сожалению, реформирование процесса подготовки водителей транспортных средств выглядит однобоко. Из года в год, от одних программ к другим у нас преследуется цель приобретения, повышения, совершенствования практических навыков. В ходе учебных занятий мы развиваем понимания механизма возникновения ДТП, вскрываем причинно-следственные связи развития потенциально опасных дорожно-транспортных ситуаций (ДТС), исследуем обстоятельства, при которых они возникают. Обучающиеся приобретают способность раннего распознавания опасных ситуаций, знания признаков их возникновения, они способны прогнозировать развитие ситуации и, в завершении, выполнять правильные действия, обеспечивающие безопасность дорожного движения. В тоже время количество нарушений правил дорожного движения не уменьшается. Нельзя сказать, что все водители нарушители. Статистика отмечает, что 75% от общего количества нарушений совершено 10% водителей.

Задача повышения дисциплинированности водителей на сегодняшний день в России решается разнообразными мерами. Несомненно, ужесточаемые меры административной и уголовной ответственности положительно влияют на нарушителей. Однако, на отдельных водителей эти меры воздействуют только через чувство страха, не затрагивая, более глубинных, основ человеческого сознания, его нравственности.

По моему убеждению, нужно идти к самым истокам воспитания, образования и формирования поведения человека. Как бы мы не реформировали процесс подготовки водителей, автошколы не в состоянии за период в три месяца изменить внутреннее состояние обучающегося. Именно со дня рождения ребенка формируется будущий человек, гражданин и патриот. В тоже время процесс формирования человека неразрывен от общества, в котором он живет. Не может современное российское общество обеспечить равенства и благополучия для каждого своего гражданина. У нас в России, к сожалению, стало давно остро прослеживаться деление на богатых и бедных, что в свою очередь дает первым прямую возможность нарушения правил (им не страшны возможные штрафы и взятки, ведь денег-то много). Разумеется, им хочется выделяться из общества, быть выше других, и как следствие, на дороге этим средством возвышения является нарушение правил. Открытое попирание законов, пренебрежение накопленными ценностями, разрушенные моральные устои сформировали эгоиста и самолюбца.

Переломить ситуацию возможно, если изменить бытие человека. Бытие формирует определенные привычки, которые являются продуктом направленного воспитания и, в конечном счёте, перерастают в устойчивые черты характера. Философский постулат «Бытие - определяет сознание» является целевой установкой на деятельность по формированию водителей, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Кто-то может посчитать, что я призываю для изменения внутреннего мира богатых сделать их бедными. Это совсем не так. Государство, общество должны предпринять такие меры, создать такие условия, чтобы было не выгодно нарушать закон, чтобы это отражалось на карьере, общественной и политической деятельности, на ведении бизнеса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием: с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 г. № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 г. № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 г. № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 г. № 11-ФКЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 31, ст. 4398.

2. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]:Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года:Указ Президента Рос. Федерации от 12 мая 2009 г. №537.

4. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах [Электронный ресурс]:Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. Изосимов С. В., Кузнецов А. П., Маршакова Н. Н. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе// Транспортное право. 2011. № 12. С. 20–29.

6. URL: www.gibdd.ru.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Левчук Константин Васильевич, сотрудник Академии ФСО России, б/с, б/з.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

Игонин Александр Андреевич, сотрудник Академии ФСО России, б/с, б/з.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожно-транспортные происшествия, участники дорожного движения, водитель, подготовка, обучение.

ЛЕТАЕВА Е.А.

ПРАВОМЕРНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ВИДЕОЗАПИСЫВАЮЩЕЙ АППАРАТУРЫ УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ С СОТРУДНИКАМИ ГИБДД

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы правомерности применения видеозаписывающей аппаратуры участниками дорожного движенияпри взаимоотношениях с сотрудниками ГИБДД.

Инспекторы ДПС ГИБДД при взаимодействии с гражданами должны осуществлять свои функциональные обязанности, основываясь на строгом

соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании решительности и принципиальности в предупреждении и пресечении правонарушений с внимательным и уважительным отношением к гражданам, в том числе при использовании ими средств видеозаписи. Законодатель разрешает в определенных случаях участникам дорожного движения применять видеозаписывающую аппаратуру для защиты своих интересов и для сбора информации по административному делу (в качестве доказательственной базы ст. 25.1 КоАП РФ). По общему правилу использование видеозаписывающей аппаратуры им разрешено за исключением случаев предусмотренных законом.

В некоторых случаях гражданами неправильно понимается смысл положений закона и они ссылаясь на п. 25 Административного регламента МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, т.е. на то, что сотрудник ГИБДД не должен препятствовать видеосъемке, и осуществляют съемку даже в тех случаях когда сами уже не являются участниками дорожного движения[1].

Так согласно ч. 3 ст. 24.3 КоАП РФ это запрещено при рассмотрении дела об административном правонарушении, применительно к работе инспектора ДПС ГИБДД, это происходит в период времени, когда он выносит постановление по делу об административном правонарушении в порядке статей 28.6 или 29.9 КоАП РФ на месте совершения административного правонарушения. О существовании запрета сотрудник должен сообщить участнику дорожного движения, производящему запись.Если участник дорожного движения или иное лицо продолжает после запрета использовать видео- и фотосъемку, сотрудник полиции, должен предупредить его о том, что данные требования законны и при их невыполнении лицо может быть привлечено к ответственности по ст. 17.7 или ст. 19.3 КоАП РФ в зависимости от ситуации. Сама видеозапись, сделанная правомерно, является собственностью данного лица и может быть предъявлена как доказательство по делу об административному правонарушению по его желанию в рамках соответствующих полномочий (например, ст. 25.1 КоАП РФ). Если запись сделана неправомерно, то она может быть изъята у гражданина в порядке ст. 27.10 КоАП РФ как доказательство по делу об административном правонарушении.

В случае, когда сотрудник ГИБДД забирает видеорегистратор и удаляет запись,закрывает камеру, сбивает ее с крепления или выбивает из рук участника дорожного движения, он допускает превышение своих служебных полномочий. При правомерной съемке участника дорожного движения имеет место существенноенарушение процессуальных прав лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, предусмотренные ст. 25.1 КоАП РФ,

так как он имеет право собирать и предоставлять доказательства своей невиновности. В подобных случаях проводится служебная проверка и привлечение таких сотрудников к дисциплинарной ответственности [2]. Кроме того, уничтожение записи является уничтожением доказательств по делу об административном правонарушении, что считается существенным нарушением процессуальныхнорм и влечет за собой признание собранных доказательств недопустимыми и может послужить основанием для прекращения производства по делу. Однако, как уже сказано, в соответствии со ст. 27.10 КоАП РФ сотрудник ГИБДД может изъять электронный носитель информации – флешкарту, имеющуюся у участника дорожного движения, поскольку она является доказательством по делу об административном правонарушении (ч. 2 ст. 26.7 КоАП РФ).

Также следует отметить, что видеосъемка для обеспечения режима секретности может быть запрещена в служебных помещениях ОВД, так как они относятся к режимным помещениям, требуется обеспечение их нормальной работы, соблюдения режима сохранности служебной информации. В то же время специальная возможность использования видео- и звукозаписывающей аппаратуры существует при выполнении определенных условий, предусмотренных в документах об организации пропускного режима в ОВД (в частности, в процессе общения сотрудник полиции имеет право запретить видеосъемку в служебном помещении, каковым являются помещения территориальных ОВД или подразделений ГИБДД). Если гражданин продолжает видеосъемку после запрета в служебном помещении, то он может быть привлечен к ответственности по ст. 19.3 КоАП РФ за неисполнение законных требования сотрудника полиции [2].

Еще более дискуссионным вопросом является использование видеосъемки для фиксирования (копирования) служебного удостоверения сотрудника полиции, так как с одной стороны это служебный документ, предоставляющий властные полномочия, с другой, это документ содержащий личные сведения.

Проблема оценки правомерности использования видеосъемки служебного удостоверения связана и с тем, что ряд сотрудников ГИБДД опасается случаев незаконного использования изображения бланка удостоверения, фотографии в форменной одежде. Вторая проблемы с ней связанная это защита персональных данных и наличие личной фотографии в удостоверении. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» [3] закрепляет, что персональные данные - любая информация, относящаяся к прямо или косвенно определенному или определяемому физическому лицу (субъекту персональных данных) (ст. 2), обработка которой должна осуществляться на законной и справедливой основе (ст. 5) и только с согласия субъекта персональных данных (ст. 6). Возникает вопрос можно ли признать видеосъемку такой обработкой?

Закон говорит, что он распространяется на отношения, возникающие с использованием средств автоматизации, в том числе в информационно-телекоммуникационных сетях, или без использования таких средств (ст. 1 указанного закона). Поскольку многие видеоролики, в том числе имеющие фотокопии удостоверений сотрудников ГИБДД оказываются в сети Интернет, то на наш взгляд, это обработка персональных данных, которая гражданам, согласно указанного закона, не разрешена.

С другой стороны, согласно ст. 152.1 ГК РФ обнародование и дальнейшее использование изображения гражданина (в том числе его фотографии, а также видеозаписи или произведения изобразительного искусства, в которых он изображен) допускаются только с согласия этого гражданина. Такое согласие не требуется в случаях, когда использование изображения осуществляется, в том числе, в государственных, общественных или иных публичных интересах. То есть такая съемка возможно в части контроля представителями общественности за действиями сотрудника полиции, но не для личного пользования. Таким образом, закон разрешает сотруднику полиции запрещать видеосъемку служебного удостоверения, у него есть лишь обязанность его предъявить по требованию гражданина ч. 4 ст. 5 Федерального закона РФ от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»[4].

Для предупреждения видеосъемки удостоверения сотрудника полиции техническое устройство может быть включено заранее либо в момент предъявления удостоверения (либо переведено в режим аудиозаписи). Считаем, что в иных случаях, когда видеокамера гражданином была включена после предъявления служебного удостоверения сотрудником полиции, а он вновь требует предъявления служебного удостоверения для того, чтобы зафиксировать данные о сотруднике полиции, сотруднику полиции нужно ссылаться на наличие информации, содержащейся в нагрудном знаке, вследствие чего повторное предъявление удостоверения не является обязательным.

Вместе с тем использование данного изображения в целях причинения вреда чести, достоинству и деловой репутации сотрудника полиции (например, в сети Интернет) требует адекватного реагирования в виде удаления такой информации, запрещения ее дальнейшего распространения.

Данная работа должна быть организована в том числе с учетом приказа МВД России от 2 октября 2012 года № 900 «Вопросы организации защиты чести и достоинства, а также деловой репутации в системе МВД России» [5].

Таким образом, свобода использования участниками дорожного движения видеозаписи ограничена законом в части события съемки - рассмотрения дела об административном правонарушении, предметом -

копирование служебного удостоверения и местом съемки – служебное помещение органа внутренних дел.

ЛИТЕРАТУРА

1. Об утверждении административного регламента МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения[Электронный ресурс]: Приказ МВД РФ от 02 марта 2009 г. № 185 //Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Гарманов В.М.,Иванова С.И. Правовая оценка использования видео- и звукозаписывающей аппаратуры при фиксировании действий сотрудников ДПС ГИБДД // Вестник Тюменского института повышения квалификации: сборник научных статей. Тюмень: ТИПК МВД России, 2014. № 1(2). С. 75.

3. О персональных данных [Электронный ресурс]:Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ//Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. О полиции [Электронный ресурс]:Федеральный закон от 07 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. Вопросы организации защиты чести и достоинства, а также деловой репутации в системе МВД России [Электронный ресурс]:ПриказМВД РФ от 02.10.2012 г. № 900 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Летаева Елена Андреевна, старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД Тюменского института повышения квалификации сотрудников ОВД МВД России, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеучреждение дополнительного профессионального образования«Тюменский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних делРоссийской Федерации», г. Тюмень, ул. Амурская д. 75,625049.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Видеозаписывающая аппаратура, видеозапись, участники дорожного движения, запрет, информация.

ЛИМАРЕВАЕ.С.

СТАБИЛИЗАЦИЯ НА ДОРОГАХ - ЗАЩИТА ЖИЗНИ ГРАЖДАН

Аннотация: в статье рассматриваются общетеоретические вопросы системы противодействия внешним и внутренним факторам, направленным на улучшение существующего положения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Раскрывается понятие безопасности как многоаспектной категории, которая включает в себя деятельность по обеспечению безопасности государства (национальной безопасности), деятельность по обеспечению общественной безопасности, вопросы безопасности личности, иные виды безопасности, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 года №683[1] утверждена «Стратегия национальной безопасности Российской Федерации», в которой определено, что национальная безопасность Российской Федерации (далее - национальная безопасность) - состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан Российской Федерации (далее - граждане), достойные качество и уровень их жизни, суверенитет, независимость, государственная и территориальная целостность, устойчивое социально-экономическое развитие Российской Федерации. Национальная безопасность включает в себя оборону страны и все виды безопасности, предусмотренные Конституцией Российской Федерации и законодательством Российской Федерации, прежде всего государственную, общественную, информационную, экологическую, экономическую, транспортную, энергетическую безопасность, безопасность личности.

Одной из форм реализации государственной политики в области охраны жизни, здоровья и имущества граждан является предупреждение дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»[2] определил безопасность дорожного движения как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, а обеспечение безопасности дорожного движения как деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий.

По словам Президента России В.В. Путина, «повышение безопасности дорожного движения должно стать самостоятельным направлением государственной политики... В этой сфере нужно создавать

адекватные механизмы управления и взаимодействия. Должны быть четко распределены зоны ответственности, как по уровням власти, так и по ведомствам. Важно укрепить законодательную базу дорожно-транспортной деятельности, восполнить существующие здесь пробелы»[3].

В Российской Федерации самый высокий из 43 стран-членов Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) показатель смертных случаев в ДТП (более 30 тыс. чел. ежегодно), а их общее число составляет одну треть от всех погибших в ДТП в этих странах. В результате увеличения автомобильного парка с начала 1990-х годов в 2,6 раза в России резко ухудшилось состояние безопасности дорожного движения. Следует помнить, что в России общая смертность пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях в 12 раз выше, чем при получении травм в результате других несчастных случаев, инвалидность - в 6 раз выше, а пострадавшие нуждаются в госпитализации в 7 раз чаще[4].

Проводимая в указанных направлениях работа на государственном уровне и в отдельно взятых субъектах позволила существенно стабилизировать обстановку на дорогах в истекшем периоде текущего года по ряду направлений.

Так, например, на территории Орловской области[5] в 2015 году количество пресеченных сотрудниками ДПС правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения возросло на 16,3% (434,4 тыс.), в т.ч. выявлено 3 594 водителя, управлявших транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения (-18,5%). Приборами фото-видео фиксации выявлено 256 тыс. 179 нарушений (+31,4%), вынесено 416,5 тыс. постановлений о наложении административного штрафа (+11,8%) на общую сумму 348 млн. 398,2 тыс. рублей. Направлено в суд 8 тыс. 219 материалов на водителей, грубо нарушивших ПДД РФ. По результатам их рассмотрения принято решение о лишении права управления транспортными средствами в отношении 3 тыс. 144 граждан, 1 тыс. 126 лицам судом назначен административный арест.

В результате принятых мер количество дорожно-транспортных происшествий на автодорогах области снизилось на 16,7% (1180), погибших в них граждан – на 16,5% (147), пострадавших – на 15,6% (1552). Тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий составила 8,7% в расчете на 100 пострадавших (на уровне).

На автотрассах федерального значения произошло 271 ДТП (-15,8%). В городах и населенных пунктах - 691 (-15,3%).

В 141 ДТП (-29,1%) пострадали дети, в результате которых 4 ребенка погибло (-69,2%) и 151 получил ранения (-30,1%). В целях снижения уровня детского дорожного травматизма сотрудниками ДПС принимаются дополнительные меры по обеспечению безопасности дорожного движения

в местах, непосредственно прилегающих к учебным заведениям, усилен контроль за соблюдением правил перевозки детей, проездов пешеходных переходов, а также скоростного режима. За нарушение правил перевозки детей составлено 2 362 административных материала (+34,4%).

Неудовлетворительные дорожные условия способствовали совершению 350 ДТП (-21,7%), в которых 27 человек погибло (-44,9%) и 423 получили ранения различной степени тяжести (-29,6%). За нарушения, связанные с содержанием улично-дорожной сети, сотрудниками ГИБДД выдано 2 150 предписаний, составлено 564 административных материала, в органы прокуратуры направлено 148 информаций, 207 - в областную и районные комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения. За неисполнение ранее выданных предписаний к административной ответственности привлечено 297 должностных лиц.

По вине нетрезвых водителей произошло 149 (+2,1%) автоаварий, из-за нарушений ПДД пешеходами - 120 ДТП (-23,1%). В соответствии с Федеральным законом РФ от 31.12.2014 № 528-ФЗ, с 1 июля 2015 г. введена уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения. За время действия данной нормы было возбуждено 219 уголовных дел (ст. 264.1.УК РФ), по 143 из них расследование завершено с направлением материалов в суд.

Приведенные цифры свидетельствуют о необходимости надлежащего взаимодействия с другими субъектами профилактики по обеспечению безопасности дорожного движения.

Таким образом, безопасность дорожного движения как разновидность общественной безопасности представляет собой систему общественных отношений, связанных с защитой личности, общества и государства от дорожно-транспортных происшествий, которые приводят к большим социальным и экономическим потерям, исчисляемым ежегодно сотнями тысяч травмированных людей, в том числе десятками тысяч со смертельным исходом, сотнями миллионов рублей материального ущерба от повреждения грузов и техники. В связи с этим проблема ее обеспечения имеет актуальное и важное значение для жизнедеятельности всего общества в целом, т.к. обеспечение общественной безопасности, на сегодняшний день в целом непосредственно формирует основы социальной стабильности, а также является одним из важнейших факторов качества делового климата, инвестиционной активности. В наше время становится более очевидным, что XXI век должен стать веком безопасности человечества, так как по мере вхождения в новый постиндустриальный мир число проблем, составляющих угрозу общественной безопасности множится[6].

ЛИТЕРАТУРА

1. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации: Указ Президента Рос. Федерации от 31 декабря 2015 года №683[Электронный ресурс] //Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. О безопасности дорожного движения[Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ //Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Материалы заседания президиума Государственного Совета Российской Федерации, посвященного безопасности дорожного движения обзор материалов СМИ [Электронный ресурс](Вести.ru, ИТАР-ТАСС, РИА «Новости», радио «Маяк», Газета.ru, NEWSru.com) URL:http://archive.kremlin.ru/text/stcdocs/2005/12/100714.shtml.

4. URL:http://www.gibdd.ru.

5. URL:http://www.gibdd.ru/r/57/news/.

6. Воля П.А., Фатьянов С.Н., Семикопенко Ю.В. Транспотное право: учебное пособие. Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г. Шухова, 2012. С. 218.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Лимарева Елена Станиславовна, старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность, национальная безопасность, безопасность дорожного движения, защищенность, государственная политика.

ЛЯШЕНКО Е.А.

ПРАВОВЫЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОТДЕЛЬНЫХПОЛОЖЕНИЙ РЕАЛИЗАЦИИАДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваютсяправовые и практические аспекты отдельныхположений реализацииадминистративной

ответственности за нарушения в области безопасности дорожного движения.

Не смотря на положительную динамику с аварийностью, на дорогах страны с завидной периодичностью возникают трагические дорожно-транспортных происшествия, заставляющиеобращаться к вопросуповышении эффективности отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения.

Деятельность государства в этом направлении требует координации усилий многих министерств и ведомств, а успехи в достижении намеченных целей во многом зависят как от эффективной правовой работы, так и от внедрения положительно зарекомендовавших себя инновационных технологий.

Летом 2015 г. высшее руководство Российской Федерации вновь подняло вопрос о состоянии безопасности движения на российских дорогах. Причиной этому стала серия резонансных дорожно-транспортных происшествий, особенно сучастием автобусов, вкоторых имели место большое количество жертв.

Реализуемая Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» (далее - ФЦП), несомненно, дает положительные результаты. Согласно официальной статистике Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России отмечается общая тенденция стабилизации аварийности с пострадавшими, сокращается число ДТП по вине нетрезвых водителей.

Президент Российской Федерации Путин В.В. определил, что работа по обеспечению безопасности дорожного движения должна включать компоненты, которые обеспечивают сохранение жизни и здоровья граждан.

«Нужен комплекс мер по воспитанию, по пропаганде соответствующего поведения на дорогах, по работе с водителями, по работе с пешеходами, по своевременному и быстрому реагированию медицинского характера на ДТП и т.д. Надо работать над всеми этими компонентами, обеспечивающими жизнь и здоровье наших граждан» считает Президент[1].

Эффективное решение вопроса межотраслевого взаимодействия является поистине одним из ключевых вопросов эффективности функционирующей системы обеспечения безопасности дорожного движения. Наибольшее внимание должно бытьобращено на такие составляющие, как организация движения, состояние дорог, уровень медицинской помощи, состояние нормативной правовой базы и вопросы ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

В целях исполнения поручения Президента, Правительством страны в августе 2015 года принят план мероприятий повышения безопасности дорожного движения состоящий из ряда блоков, реализация которых направлена наповышениеуровня безопасности на дорогах страны [2].

За последние годы на законодательном уровне принятыпоправки, которые существенно повысили меры ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. Повышение санкций за деликты в области дорожного движения дало определенный положительный результат. Однако исторические исследования показывают, что ужесточение санкций не может продолжаться бесконечно и, в итоге, перестанет быть эффективным.

Отметим дискуссиюв средствах массовой информации, в ходе которой обществом также отмечается,что такой путь не приводит к улучшению ситуации на дорогах, и создает предпосылки к увеличению коррупционных проявлений в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Безусловно, усиление ответственности водителейэто важный элемент повышения безопасности движения. Но постоянное повышение санкций в данной области не достигает основной цели, так как законодатель не всегда анализирует условия, которые порождают правонарушения, и вводит охранительные нормыза ряд запретов, не оказывающих серьезного влияния на состояние безопасности данного процесса.

В качестве примера неадекватности можно привести недавние изменения в главе 12 КоАП РФ.

С июля 2015 года статья 12.5 КоАП РФ, определяющая наказание за управление технически несправными транспортными средствами, дополнена наказанием за управление транспортным средством с незаконно установленным знаком «такси» или «инвалид» в размере штрафа 5000 рублей. При этом та же административно - деликтная норма, за управление с заведомо неисправной тормозной системой или рулевого определяет штраф в 10 раз меньше (всего 500 руб). Очевидно, что не работающая тормозная система или рулевой механизм в 100 раз больше создают угрозу безопасности дорожного движения, чем незаконно установленный знак «такси» или «инвалид».

Такая не адекватная избирательность законодательства просматривается в половине норм главы 12, приотсутствииохранительныхнорм околочетверти запретов современных Правил дорожного движения.

Анализ причин неэффективности правового механизма реализации административной ответственности в области безопасности дорожного движения показывает, что само явление низкой дисциплины участников дорожного движения складывается из нескольких составляющих.

Во-первых, это правовое воспитание участников дорожного движения. Данный процесс по своей сути является длительным всесторонним систематическим воздействием на участников дорожного движения с целью формирования у них высокого уровня правосознания, правовой культуры и морали при участии в дорожном движении.

Во-вторых, это воздействие на нарушителей предписаний правовых норм в сфере безопасности дорожного движения.

Эти составляющие находятся в тесной взаимосвязи друг с другом. Очевидно, что эффективное и качественное правовое воспитание участников дорожного движения должно снижать количество совершаемых ими противоправных действий, с одной стороны, а эффективный механизм ответственности за такие правонарушения препятствовать им - с другой.

Примером, прямо направленного воздействия на неадекватных участников дорожного движения, служит разрабатываемое и планирующееся законодательное закрепление понятия «опасное вождение». Анализ проекта определения позволяет предположить, что предлагаемая формулировка «опасное вождение» содержит трудности практической реализации административной ответственности, так в ней содержится большой перечень положений ПДД определяющих действия водителя при участии в дорожном движении. При этом нет однозначности понимания, которое позволит правоприменителю свое толкование определения, а участникам дорожного движения рассматривать действия со своей точки зрения. Результатом станет появление не работающей правовой нормы из-за спорности толкования. Снова потребуется время для обобщения практики применения и разъяснения Верховного суда по данной норме. Пройденное время снова не позволит максимально исключить из процесса дорожного движения водителей сдевиантным поведением.

Сам по себе вопрос эффективного воздействия на нарушителей стоит достаточно остро. В основе такой работы должно быть соблюдение одного из основного принципа административной ответственности - ее неотвратимость.

С точки зрения действующего российского законодательства ответственность за нарушения в сфере безопасности дорожного движения регламентируется Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях и Уголовным кодексом Российской Федерации. Не затрагивая вопросы расследования уголовных дел данной категории, можно в целом отметить, что механизм и методика расследования таких дел в целом известны.

Современная правоприменительная практика в рамках административной ответственности, где наиболее распространенной мерой ответственности является штраф, на наш взгляд, требует значительного

совершенствования.

Анализ правоприменительной практики в сегменте взыскания штрафов и интервьюирование ряда практических работников и их руководителей показывают, что сейчас механизм реализации одного из основных принципов наказания - неотвратимости не достигает данной цели. Это подтверждается статистикой, по которой не более 30% участников дорожного движения привлеченных к ответственности уплачивают выписанные им за нарушение Правил дорожного движения штрафы. Таким образом, даже при наложении существенного штрафа уполномоченными органами гарантировать его безусловное взыскание с виновного лица затруднительно.

Законодательство содержит в себе механизм взыскания с неплательщика штрафа (и других задолженностей - алиментных платежей, обязательных сборов и денежных взысканий по решению суда), используя институт судебных приставов.

Однако данный механизм обращения взыскания штрафа через процедуру исполнительного производства громоздок и зачастую влечет за собой затраты, сопоставимые с самой суммой штрафа. При этом складывается ситуация, когда нарушитель знает о своей безнаказанности, а правоохранительные органы не имеют эффективного механизма воздействия на такого правонарушителя. Последствия такой ситуации выражаются в низкой собираемости штрафов и безнаказанности правонарушителей. Яркой иллюстрацией вышеописанной проблемы являются совместные показательные рейды ГИБДД и службы судебных приставов на дорогах Российской Федерации.

К возможному пути повышения эффективности административной ответственности в области дорожного движения относитсяпринятие решения о введении наказания ограничивающего не только право управлять транспортным средством, но ограничением права владения таким источником повышенной опасности. Такое мнение обосновывается анализом ситуаций связанных с задержанием лиц управляющих транспортным средством в состоянии опьянения.

Практика показывает, что в процессе оформления факта управления транспортным средством в состоянии опьянения, правонарушитель спокойно реагирует на весь процесс до момента задержания автомобиля. То есть сам факт утраты права управления транспортным средством, предстоящий штраф у правонарушителя не вызывает реакции до момента процедуры задержания автомобиля. Таким образом, можно утверждать, что ограничение права владения в современной ситуации возможный путь повышения превенции административной ответственности за грубые нарушения в области дорожного движения.

Подводя итог необходимо сказать, что сложившееся положение правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного

движения достигло точки, когда повышение санкций за нарушение запретов в данной области перестает быть эффективным. Такое положение обосновывает рассмотрение других путей влияния на ситуацию, среди которых находится путь оптимизации административной ответственности с установлением новых охранительных норм и санкций, которые позволят повысить превенцию административной ответственности за нарушения в области дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1.URL:https://www.opentown.org/news/97051.

2. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс]:утв. Правительством РФ 4 августа 2015 г. // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ляшенко Евгений Алексеевич, старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕСЛОВА

Административная ответственность, безопасность дорожного движения, правовой механизм.

МАЛЬЦЕВАО.А.

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОБЩЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД С ГРАЖДАНАМИ-ПРАВОНАРУШИТЕЛЯМИ

Аннотация: в статье рассматриваютсяпсихологические особенности общения сотрудников ДПС ГИБДД с гражданами-правонарушителями.

В сфере дорожного движения существует система норм, которая регламентирует поведение участников движения. Каждый участник дорожного движенияобязан соблюдать предписанные нормы, а дорожно-патрульная служба является компетентным органом, который обеспечивает исполнение этих обязанностейи

осуществляетадминистративно-правовую юрисдикцию в области безопасности дорожного движения.

В рамках Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» ставятся задачи, которые позволят обеспечить условия для грамотного, ответственного и безопасного поведения участников дорожного движения. Сохранение жизни и здоровья граждан в сфере дорожного движения проводится за счет повышения дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения, повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и др.) и, как следствие, сокращения демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [1].

Учитывая это, инспекторы ДПС ГИБДД обязаны проводить профилактические мероприятия, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения с гражданами. При этом необходимо учитывать возрастные, гендерные, социально-статусные, индивидуально-психологические особенности каждого участника дорожного движения.

Профессиональное общение сотрудников ДПС ГИБДД с гражданамиосуществляется при помощи комплекса методов и приемов: административно-правовых, психологических и педагогических, грамотность использования которых обеспечивает эффективность выполнения сотрудником оперативно-служебных задач. Результативность выполнения сотрудником Госавтоинспекции оперативно-служебных задач возрастает, если он обеспечивает свою деятельность психологически грамотными приемами и средствами общения, «… учитывает психологические особенности человека или группы, с которыми он работает, психологически оценивает обстановку, создает благоприятные для себя условия, понимает и контролирует психологическое влияние на ситуацию своей личности и поведения и др.»[2].

На основании наблюдения за деятельностью сотрудников Госавтоинспекции, проводимых бесед с правонарушителями можно выделить наиболее сложные категории граждан для взаимоотношений сотрудника ДПС в ходе выполнения профессиональных обязанностей.

Так, например, люди в состоянии алкогольного опьянения, проявляют в поведении: повышенную агрессивность и конфликтность; неадекватные реакции (вплоть до применения физической силы) на слова и требования сотрудников; непоследовательность поведения (от согласия до отрицания);неадекватную потребность в самоутверждении (в виде позерства, панибратства, куража, ролевого поведения), усиливающуюся в присутствии посторонних людей; заторможенность реакций вплоть до непонимания предъявляемых требований и невозможности прогнозировать негативные последствия содеянного;непризнание вины и отказ подчиняться законным требованиям сотрудника и пр.

Необходимо отметить следующие психологические особенности общения с данной категорией граждан, а именно, необходимо убедитьсяв том, что эти признаки относятся к состоянию опьянения. Для определения состояния опьянения у гражданина сотруднику ДПС необходимо тщательно проанализировать внешние признаки: речь, невербальное поведение, запах изо рта, вегетативные изменения, реакции на вопросы и т.д. В случае выявления нескольких признаков состояния опьянения, сотруднику рекомендуется проявлять бдительность, быть готовым к неожиданному и неадекватному поведению со стороны гражданина. При этом сотруднику необходимо проявлять уверенность и решительность, добиватьсяподчинения предъявляемым законным требованиям, держать свои эмоции под контролем, не провоцироваться на конфликтное взаимодействие с ним.

Другой достаточно сложной категорией участников дорожного движения во взаимоотношениях с сотрудниками ДПС ГИБДД является - неуравновешенные и агрессивные люди, которые проявляют себя в бесцеремонности, грубости, вспышках агрессии, браваде, а также негативных оценках деятельности сотрудников, подозрении их в негативных побуждениях и т.п. Затрудненность общения заключается в легкости возникновения у них негативных эмоций и поведенческих реакций, провоцировании на конфликт, разрешить которые гораздо труднее, чем с другими людьми.

В общении с такой категорией граждан сотруднику необходимо взять свои эмоции под контроль, не попадать под влияние эмоций гражданина, снять и не допускать в поведении эмоциональное негативное напряжение, не провоцироваться на конфликтное взаимодействие.

Противопоставить агрессии гражданина необходимо спокойствие, выдержку и уверенность в себе, создание спокойной деловой атмосферы. Сотруднику ДПС необходимо убедить себя в том, что это принесет больше пользы, а также помнить, что спокойствием заражается гражданин. Учитывая, что агрессивное поведение гражданина может привлечь внимание людей, сотруднику необходимо позаботиться о минимизации количества участников взаимоотношений, исключив прохожих и любопытных[3].

Теорией и практикой общения доказано, что вербализация эмоционального состояния является одним из способов освобожденияот негативных эмоций, осознания своего состояния и дорожной ситуации, в которой оказался гражданин. Когда гражданин успокоится, можно выяснять причины и обстоятельства правонарушения, ДТП и пр.

Молодые люди (17-25 лет) в ходе общения с сотрудниками ДПС ГИБДД могут проявлять несдержанность и браваду, некорректность, нежелание подчиняться законным требованиям, агрессивное или провоцирующее конфликтное поведение (особенно когда есть поддержка

со стороны друзей и родных, пешеходов и пассажиров и т.п.). Молодые люди 17-25 лет – лица юношеского возраста характеризуются следующими особенностями: отношением к себе как взрослому, желанием объективно утвердить свою взрослость, стремлением к самоутверждению и самостоятельности, сформированным самосознанием и логическим мышлением, независимостью от мнения других, уверенностью в себе и др.

Сотруднику ДПС во взаимоотношениях с молодым человекомнеобходимо уважать "чувство взрослости", относиться к нему и общаться как со взрослым: на «Вы», по имени или имени-отчеству, а такжеиспользовать обращения: «молодой человек», «девушка», «юноша». Подобное отношение должно проявляться в уважении и признании на словах и на деле прав молодого человека – гражданина РФ: высказывать свои суждения, обжаловать решения сотрудника. Рекомендуется избегать проявлений нетерпимости, раздражительности, частых моралистических суждений по отношению к молодому человеку. Для регуляции эмоционального состояния молодого человека необходимоминимизировать количество участников взаимоотношений, а такжесоздавать спокойную, деловую атмосферу.

В силу занимаемого социального положения лица с высоким социальным статусом могут проявлять в поведении убежденность в своем превосходстве над другими людьми, независимость, самоуверенность, вседозволенность; указывать на знакомство с руководителями правоохранительных органов; угрожать сотруднику негативными последствиями и т.п.

Главные задачи, которые следует решить сотруднику ДПС ГИБДД во взаимоотношениях с данной категорией граждан – не проявлять интереса к статусу гражданина, преодолевать отрицательные чувства, возникающие при общении с ними.

Повышенной ранимостью и эмоциональностью, потребностью в более комфортных условиях отличаются женщины, дети, люди преклонного возраста, ветераны, инвалиды. Кроме того, для лиц преклонного возраста характерны большой жизненный опыт и мудрость, жалобы на забывчивость и рассеянность внимания, спокойствие и размеренность в поведении и речи.

Поэтому в общении с данной категорией граждан необходимо позаботиться о комфортных условиях, минимизации влияния неблагоприятных, в т.ч. погодных условий на них. Сотрудник должен проявлять внимательность, сочувствие и корректность, по необходимости оказать им помощь. Проявлять предупредительность, подчеркнутое внимание, уважительность и корректность к гражданам, а в отношении к лицам преклонного возраста – подчеркивать и уважать жизненный опыт и мудрость.

Сотрудникам необходимо проявлять терпение, когда гражданин просит еще раз что-либо повторить или разъяснить, не употреблять незнакомые и сложные слова, подстраиваться под его темп речи, сделать все необходимое, чтобы он понял представляемую информацию. Также необходимо проявлять компетентность и уверенность в разговоре и своих действиях.

Таким образом, сложность взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД с гражданами, вызываемая возрастными, социальными, гендерными и индивидуально-психологическими особенностями, может быть преодолена грамотным использованием психологических знаний. Целенаправленное применение сотрудником ДПС данных знаний призвано повысить эффективность взаимоотношения с участниками дорожного движения. Следует подчеркнуть еще одну важную миссию: в профессиональном общении граждан сотруднику ДПС необходимо презентовать позитивный образ сотрудника органов внутренних дел, гражданина Российской Федерации, тем самым вносить вклад в повышение авторитета России в мире.

ЛИТЕРАТУРА

1. Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» [Электронный ресурс]:Распоряжение № 1995-р от 27 октября 2012 г. // URL:http://www.fcp-pbdd.ru.

2. Энциклопедия юридической психологии / Под общ. ред. проф. А.М. Столяренко. М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2003. С. 285.

3. Костина Л.Н., Мальцева О.А., Ляшенко Е.А.Правомерные методы и психотехника профессионального общения в деятельности сотрудников ДПС ГИБДД: учебное пособие. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2013.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Мальцева Ольга Алексеевна, заместитель начальника кафедры специальной подготовкиОрловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат педагогических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Психологические особенности, общение, правонарушитель, негативное напряжение, эмоции под контроль, участники дорожного движения, профессиональные задачи, сотрудник ДПС ГИБДД.

МАТРОСОВА Л.Д.

АНАЛИЗ ВОЗМОЖНОСТЕЙ СОВРЕМЕННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ КАК СРЕДСТВА ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы анализа возможностей современных информационных технологий как средства повышения эффективности безопасностидорожного движения.

Применение современных информационных технологий и открытых информационных систем, рассчитанных на использование всего массива информации, доступной в данный момент обществу в определенной его сфере, позволяет усовершенствовать механизмы управления общественным устройством, способствует гуманизации и демократизации общества, повышает уровень благосостояния его членов. Процессы, происходящие в связи с информатизацией общества, способствуют не только ускорению научно-технического прогресса, интеллектуализации всех видов человеческой деятельности, но и созданию качественно новой информационной среды социума, обеспечивающей развитие творческого потенциала каждого человека.

Внедрение современных технологий обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе является одной из приоритетных направлений деятельности служб по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России. К сожалению, ситуация на дорогах остается, по-прежнему достаточно драматичной. Так, проанализировав статистические показатели проблемных направлений в области обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо отметить, что за 2015 год на дорогах России произошло 184000 ДТП (-8,2% к АППГ), в которых погибли 23114 человек (-14,7% к АППГ), за 2014 год – 200541 ДТП (-1,7% к АППГ), погибших 27105 (+0,3% к АППГ), за 2013 год – 204068 ДТП, число погибших составило 27028 человек. Только за период с января по февраль 2016 года абсолютная численность ДТП составила 11772, что на 49% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, число погибших составило 1317 (на 55% меньше, чем за аналогичный период прошлого года) [1]. Можно сделать вывод, что ситуация с аварийностью на дорогах нашей страны немного улучшилась, хотя, по нашему мнению, цифра достаточно внушительная.

Правительством РФ принят проект федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» [2], согласно которой, обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач обеспечения личной

безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

В связи с этим ведется активная деятельность по внедрению современных информационных технологий и в деятельность ГИБДД [3]. С 2011 года проводится модернизация федеральной информационной системы ФИС ГИБДД, в частности активно ведется разработка «Специализированной территориально распределенной автоматизированной системы Госавтоинспекции реального времени» (СТРАС ГИБДД РВ).

В октябре 2012 годапроведена опытная эксплуатация СТРАС ГИБДД РВ в Центре специального назначения по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России (ЦСН БДД МВД России), ГИБДД г. Москвы, Калужской и Тверской областей. По ее окончании работа системы признана удовлетворительной, и система запущена в промышленную эксплуатацию.В настоящее время внедряется СТРАС ГИБДД РВ в остальных регионах РФ.

СТРАС ГИБДД РВ предназначена для автоматизации деятельности Госавтоинспекции: соблюдения административных регламентов, организации в установленном порядке санкционированного доступа сотрудников органов внутренних дел и других правоохранительных органов, министерств, ведомств и организаций к информации по объектам учета, хранящейся в базах данных Госавтоинспекции.Кроме того, система поддерживает оказание госуслуг населению в режиме реального времени при соблюдении требований по защите информации.

Главная особенность СТРАС ГИБДД РВ, как нам представляется, заключается в том, что она является единой и комплексной системой. Она решает все задачи автоматизации деятельности Госавтоинспекции на федеральном, региональном и территориальном (абонентском) уровнях.

Несомненно, достоинством разработанной системы является единая технологическая платформа. Разработка СТРАС ГИБДД РВ осуществлялась на технологии InterSystems Caché. Это позволило обеспечить хранение большого объема информации (более 100 000 000 объектов), высокую производительность системы как при внесении информации, так и при поиске, включая поиск по вхождению подстроки в значение указанного поля.

Помимо этого, система управления базами данных СУБД Caché гарантирует отличную масштабируемость ее при увеличении объема хранимой информации, количества пользователей и рабочей нагрузки, а также низкие эксплуатационные расходы и минимальную стоимость владения, что, по нашему мнению, является еще одним глобальным преимуществом в связи со значительным увеличением количества транспортных средств.

Ко всем данным обеспечен оперативный доступ на всей территории Российской Федерации, а в зоне покрытия операторов сотовой связи обеспечивается мобильный доступ.Срок реакции на запрос - не более трех секунд. Комплексный анализ работы данной системы позволяет сделать вывод о существенном сокращении времени реакции системы на штатные запросы пользователей, теперь оно более чем удовлетворительно как при небольших объемах данных, так и при их значительном количестве. Например, поиск по вхождению подстроки в значение указанного поля в массиве утраченных документов, который содержит около 20 миллионов записей, осуществляется не более трех секунд.

Важнейшей особенностью СТРАС ГИБДД РВ является обеспечение мобильного доступа к информации в режиме онлайн везде, где это возможно. Реализовано два варианта мобильного решения. Одно из них - клиент, который устанавливается на мобильное устройство: телефон, смартфон, КПК, ноутбук с GPRS-доступом, при необходимости обращается к базам данных по каналам сотовой связи. В этом случае конфигурация мобильного устройства должна удовлетворять жестким требованиям по защите передаваемых данных. Второе решение - это патрульный автомобиль, оснащенный специальным программно-аппаратным комплексом на базе бортового компьютера. Такие автомобили уже работают в дорожных инспекциях Санкт-Петербурга, Москвы, Белгорода, Калуги, Рязани, Мурманска, Калининграда и других городов России.

В состав программных средств СТРАС ГИБДД РВ входят следующие программно-технические и информационные компоненты:

1. Система управления базами данных СУБД Caché, Adabas;

2. Специализированная информационная система реального времени;

3. Автоматизированные рабочие места:

✓ регистрация транспортных средств – АРМ «Автомобиль»;

✓ оформление водительских удостоверений – АРМ «Водитель»;

✓ учет административных правонарушений в области безопасности дорожного движения – АРМ «Адмпрактика»;

✓ учет дорожно-транспортных происшествий – АРМ «ДТП»;

✓ учет угнанных транспортных средств – АРМ «Розыск»;

✓ учет утраченных, похищенных и выбракованных документов и бланков специальной продукции ГИБДД – АРМ «Документ»;

✓ учет изготовленных, распределенных в подразделения Госавтоинспекции и израсходованных бланков специальной продукции ГИБДД – АРМ «Спецпродукция»;

✓ оформления паспорта транспортных средств – АРМ «ПТС»;

✓ обработки нарушений ПДД, зафиксированных работающими в автоматическом режиме техническими средствами фото-видео-фиксации –

АРМ «Фотофиксация»;

✓ поиск информации по заданным критериям – АРМ «Поиск».

Таким образом, задачи Госавтоинспекции, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, неразрывно связаны с применением информационных технологий, только комплексное научно обоснованное их использование позволит добиться наилучшего результата в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Госавтоинспекция МВД России: Статистические отчеты [Электронный ресурс] // URL: www.gibdd.ru (дата обращения 02.03.2016).

2.О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»:Постановление Правительства Рос. Федерации от 03.10.2013 № 864 (ред. от 29.10.2015) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41.Ст. 5183.

3.О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения:Приказ МВД РФ от 16 августа 2014 г. № 700.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Матросова Лидия Дмитриевна,начальник кафедры информационных технологий в деятельности органов внутренних делОрловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова,кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожно-транспортные происшествия; обеспечение безопасности дорожного движения; современные информационные технологии; автоматизированные информационные системы.

МИРОНОВ А. М., ТИШКОВ С. А.

СОВРЕМЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ УСТАНОВЛЕНИЯ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ СЕМЕЙСТВА ВАЗ ПО СЛЕДАМ ХОДОВОЙ ЧАСТИ, ОБНАРУЖЕННЫМ НА МЕСТЕ ДТП

Аннотация: авторами на примере автомобилей ВАЗ рассмотрена возможность получения розыскной информации о модели транспортного

средства, скрывшегося с места дорожно-транспортного происшествия, на основе изучения материальных следов ходовой части.

В настоящее время правоохранительные органы сталкиваются с достаточно активным противодействием расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств (далее – ТС). При этом оставление места происшествия является одной из распространенных форм противодействия расследованию. Данная форма наиболее часто применяется при дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), связанных с наездом на пешехода или велосипедиста. Это объясняется тем, что при указанном виде ДТП ТС, как правило, получает механические повреждения, не исключающие возможности дальнейшей эксплуатации, а водитель либо не получает телесных повреждений, либо получает незначительные телесные повреждения. Совокупность указанных факторов может спровоцировать недобросовестных водителей и иных связанных с ними лиц к осуществлению противодействия расследованию как в форме оставления места происшествия и сокрытия следов, так и иными способами [1, с. 25-26].

Содержание официальных статистических данных за январь 2016 года свидетельствует о значительном количества ДТП с участием неустановленного транспорта, при этом по 497 происшествиям (+0,4 %) транспортные средства установлены не были [2].

В этих условиях одним из основных, а при отсутствии очевидцев ДТП и данных видеозаписывающих устройств, основным источником получения разыскной информации о ТС, скрывшемся с места ДТП, являются материальные следы, обнаруженные на месте происшествия.

Практика расследования ДТП свидетельствует о том, что за последнее время типоразмеры материальных следов, оставляемых ТС семейства ВАЗ наместе ДТП, существенно изменились. Это является следствием того, что производителем автомобилей ВАЗ расширен модельный ряд выпускаемых ТС. Подобная тенденция, в свою очередь, требует новых исходных данных, применяемых при проведении предварительных и экспертных исследований, направленных на установление модели автомобилей ВАЗ, участвовавших в ДТП. В связи с этим, на сегодняшний день важную роль приобретает комплексное изучение, а так же проведение сравнительного анализа следов ходовой части ТС, обнаруженных на месте ДТП, с соответствующими справочными данными.

Детальный анализ совокупности следов ходовой части ТС на месте совершения ДТП позволяет правильно разобраться в механизме данного события, выдвинуть обоснованные версии произошедшего, определить возможную модель автомобиля ВАЗ, ставшего участником происшествия.

При расследовании ДТП наиболее часто встречаются следы торможения, механизм образования которых имеет ряд особенностей. Водитель при возникновении какой-либо опасности, как правило, совершает экстренное торможение путем резкого нажатия на педаль тормоза, приводящего к блокированию одного или нескольких колес. Заблокированное колесо начинает скользить по поверхности дорожного покрытия. Поскольку мгновенно заблокировать колеса ТС невозможно, то окраска начала следов экстренного торможения всегда менее насыщена, чем конец.

Изучая следы торможения, необходимо установить и зафиксировать их начало, длину и вид (сплошные, прерывистые), их интенсивность, расположение, а также различия в следах, оставленных передними, задними, правыми и левыми колесами.

Необходимо отметить, что в условиях современного города на месте ДТП чаще всего остаются лишь следы торможения в виде черных полос на асфальте, не передающих не только особенностей и дефектов, но и рисунка протектора. Однако из них можно извлечь разыскную информацию: зная направление движения ТС определить колею передних и задних колес, ширину беговой дорожки шин, длину окружности, а иногда, и базу автомобиля.

Во многих европейских странах на законодательном уровне запрещен выпуск автомобилей без антиблокировочной системы («ABS»), позволяющей сохранять устойчивость и управляемость автомобиля при его экстренном торможении или торможении на скользкой дороге путем предотвращения блокировки колес. Соответственно, ТС с установленной антиблокировочной системой тормозовне оставляют четко выраженных следов экстренного торможения при блокировке колес автомобиля.

Автомобили производства «АвтоВАЗ» помимо этого не имеют антипробуксовочной системы (она же ASC, ETC, ESR, TCS, STC, TRACS), предназначенной обеспечивать устойчивость автомобиля при резком старте или при движении в гору по скользкой поверхности за счет перераспределения крутящего момента двигателя на колеса, у которых в данный момент наилучшее сцепление с дорогой.

Следуя техническому прогрессу и требованиям безопасности на предприятии «АвтоВАЗа» модели автомашин, начиная с семейства ВАЗ 2110, по желанию покупателя могут быть укомплектованы системой «ABS» (например, «LADAGranta седан»).

Изучение справочных данных автомобилей ВАЗ показывает, что база и колея различных моделей отличается по величине. Это обусловлено различными конструктивными особенностями и техническими характеристиками узлов и механизмов ходовой части моделей ВАЗ. Так, самой малой является база модели ВАЗ 1111«Ока» (2180 мм), а самой большой – база ВАЗ 2190 «LADALargus» (2905 мм).

Необходимо отметить, что колея передних колес всех моделей, кроме ВАЗ 2119 Sport, больше колеи задних колес [3]. Например, для автомобилей «классических моделей ВАЗ» колея передних колес составляет 1365 мм, задних – 1321 мм. При этом необходимо учитывать, что размерные данные моделей одного семейства могут различаться, а размеры колеи конкретного ТС также будут зависеть от конструктивных особенностей колесного диска. Заводские габаритные характеристики ходовой части могут быть незначительно изменены при эксплуатации ТС с использованием деталей, не предусмотренных заводом-изготовителем.

Ширина шины определяется по ширине следа, причем в объемном следе она измеряется по его дну. Длина окружности измеряется между двумя последовательными отпечатками одной и той же индивидуальной особенности беговой дорожки протектора шины. Как правило, такой особенностью может быть какой-либо дефект на покрышке колеса (например, деформированный грунтозацеп или канавка), либо наличие следа камня, острого предмета, внедрившегося между частями протектора.

Диаметр колеса определяется как отношение длины окружности к постоянной величине 3,14. Анализ справочных данных автомобилей ВАЗ показал, что на различных моделях, а, в некоторых случаях, - и на одной модели ТС (например, ВАЗ-211 универсал) применяются колеса различного диаметра в зависимости от назначения ТС и его технических характеристик.

Следует иметь в виду, что частицы резины протектора, образующие след юза на покрытии дороги, по истечении некоторого времени могут быть смыты дождем либо выветриться, вследствие чего размерные характеристики следов торможения могут уменьшается.

Таким образом, проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что база и колея каждого семейства автомобилей ВАЗ имеет разное значение, что позволяет дифференцировать их по данному признаку, зафиксированному на месте ДТП со скрывшимся ТС.

Для установления модели автомобилей семейства ВАЗ по следам ходовой части, обнаруженным на месте ДТП, и оптимизации работы по розыску скрывшихся ТС, по нашему мнению, целесообразно обеспечить сотрудников ГИБДД актуальными справочными материалами (наглядными пособиями, альбомами), содержащими необходимую информацию о размерных данных ТС, разработать специализированные рабочие места и информационно-поисковые системы, а также алгоритмы использования информационных технологий в розыске скрывшегося транспорта.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бибиков А. А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации

транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Тула, 2005.
2. URL: http://www.gibdd.ru/stat/ (дата обращения: 06.02.2016).
3. URL: http://www.catalog-vaz.ru (дата обращения: 03.02.2016).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Тишков Сергей Александрович. Заместитель начальника кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВДОрловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат политических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

Миронов Александр Михайлович. Государственный инспектор дорожного надзора ОГИБДД, б/с, б/з.

ОМВД России по Киреевскому району Тульской области, г. Киреевск, ул. Дорожников, д. 5, 301260.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

ДТП, предварительное исследование, получение розыскной информации, следы ходовой части.

МИРОНОВ В.Л.

АНАЛИЗ УСЛОВИЙ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВ, СУЩЕСТВЕННО ВЛИЯЮЩИХ НА ТЯЖЕСТЬ ПОСЛЕДСТВИЙ ПРИ НАЕЗДАХ НА ПЕШЕХОДОВ

Аннотация: на основе анализа статистических данных определены основные факторы, влияющие на показатели аварийности с участием пешеходов.

Среди направлений совершенствования информационно-аналитического обеспечения деятельности подразделений Госавтоинспекции можно выделить двваосновных: во-первых, осуществление сбора и фиксации максимально полной и детализированной информации о причинах, условиях и обстоятельствах дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), и, во-вторых, использование современных информационных технологий как для получения информации о ДТП (проведение цифровой фотовидеосъемки, фиксация географических координат и др.), так и для ее последующего анализа.

Одним из важнейших шагов в этом направлении явилось создание многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее – МИАС) [2]. Эта система позволяет, в числе прочего, проводить анализ статистических данных с целью определения количественныхпоказателей, характеризующих условия и обстоятельства ДТП. Все эмпирические данные, используемые в данной работе, были получены в системе МИАС при использовании модулей «Отчеты» и «Конструктор запросов».

В Российской Федерации в период с 2004 по 2015 годы наблюдается практически ежегодное снижение основных показателей аварийности, связанных с наездами на пешеходов: число наездов на пешеходов сократилось с 90785 до 56645 (-37,6 %), количество погибших в этих ДТП уменьшилось с 14515 до 7138 (-51 %), а раненных с 82646 до 53718 (-35 %). Плавно снижается и тяжесть последствий (количество погибших из ста пострадавших)при наездах на пешеходов – с 14,9 до 11,7 (-21,5 %).

Проблема дорожно-транспортного травматизма пешеходов заключается не только в большом количестве пострадавших, но и их значительной долей в общем количестве жертв ДТП. По данным за 2015 год из 23114 человек, погибших в ДТП, 7138 (30,8 %) были пешеходами. Наезды на пешеходов уверенно занимают второе место в рейтинге самых распространенных видов ДТП – за последние пять лет их доля стабильно составляет около 30 %. Кроме того, тяжесть последствий при наездах на пешеходовпримерно на 25 % превосходит среднее значение тяжести последствий по всем ДТП.Данный факт вполне объективен и объясняется тем, что пешеходы не обеспечены средствами пассивной безопасности, то есть в момент наезда транспортного средства они абсолютно ничем не защищены.

На наш взгляд, решающим фактором, от которого напрямую зависит тяжесть последствий, является скорость транспортного средства в момент наезда на пешехода. Исследования, проведенные в ряде стран, показали, что чем выше скорость движения транспортного средства в момент столкновения, тем больше вероятность получения пешеходом серьезных, в том числе смертельных, травм [3].Вероятность гибели пешехода крайне мала при скорости в момент столкновения менее 30 км/ч. При столкновении на более высоких скоростях вероятность гибели стремительно увеличивается, а при скорости более 60 км/ч она близка к единице.

От каких же условий и обстоятельств в большей степени зависит скорость автомобиля в момент наезда на пешехода и, как следствие, тяжесть последствий. Наиболее существенными являются следующие:

1. Условия освещенности – светлое или темное время суток.

2. Место совершение наезда – на пешеходных переходах или вне их границ.

3. Место совершения наезда – в населенных пунктах или за их пределами.

4. Виновник ДТП – водитель или пешеход.

Изучив данные за 2013-2015 годы, мы пришли к выводу, что выявленные закономерности проявляются в любом из указанных годов, поэтому чтобы не перегружать статью количественными показателями ограничимся данными за 2015 год.

Итак, запомним число 11,7. Это тяжесть последствий при наездах на пешеходов по итогам 2015 года.

Результаты сравнения тяжести последствий наездов на пешеходов, совершенных в светлое и темное время суток, предсказуемо оказались не в пользу вечерних и ночных ДТП – более чем трехкратное увеличение тяжести последствий (6,1 и 18,7 соответственно). Основная причина заключается в недостаточной видимости пешеходов, что существенно сокращает время, отведенное водителю на предотвращение ДТП – он просто не успевает затормозить или объехать пешехода. Именно на улучшении видимости пешеходов направлена введенная с 01.07.2015 обязанность пешеходов вне населенных пунктов иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств[1]. Кроме того, сами пешеходы создают аварийные ситуации из-за того, что в условиях слабой освещенности неверно оценивают дорожную ситуацию. Например, ослепленный светом фар, пешеход может ошибочно предполагать, что водитель его хорошо видит и при необходимости притормозит. Также возможны ошибки в определении скорости движения автомобиля и расстояния до него. Неблагоприятные погодные условия (снег, дождь) лишь усугубляют проблему.

Далее попробуем ответить на вопрос «является ли пешеходный переход зоной безопасности пешехода?». Учитывая, что в 2015 году в результате наезда на пешеходном переходе по вине водителей погибло 1017 человек (14,2 % от всех погибших пешеходов или каждый седьмой), ответ будет конечно отрицательным. Но не так все однозначно. Тяжесть последствий таких ДТП (5,9) вдвое ниже обобщенной (11,7) по пешеходам. На наш взгляд это свидетельствует о том, что большинство водителей видит приближающийся переход и готовится к его пересечению (снижают скорость, внимательнее оценивают дорожную ситуацию и т.п.). Нередки случаи, когда не соблюдаются технические требования к обустройству пешеходных переходов, что дезориентирует как водителей, так и пешеходов. Также необходимо учесть, что 203 пешехода погибли на переходах по собственной неосторожности, причем тяжесть последствий в этом случае значительно выше (10,8).

Еще несколько фактов. Переход проезжей части по пешеходному переходу помогает сохранить жизнь пешеходов в темное время – тяжесть последствий снижается с 18,7 до 8,3.

Количество пешеходов, погибших на нерегулируемых пешеходных переходах в 2,8 раза больше, чем на регулируемых. Но тяжесть последствий отличается несущественно (6,0 и 5,6 соответственно).

Анализ наездов на пешеходов по виновнику ДТП показал, что пешеходы, по сути, губят сами себя – в двух случаях из трех (67 %, 4759 погибших, тяжесть последствий 18,8) они явились виновниками ДТП. В подавляющем большинстве случаев нарушение ПДД заключалось в переходе проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода, а также в неожиданном выходепешехода на проезжую часть из-за транспортных средств, деревьев и других объектов. В таких ситуациях водитель, зачастую, не имеет физической возможности не только предотвратить столкновение, но и существенно снизить скорость.

Весьма значительную роль играет чрезмерное употребление спиртных напитков – каждый десятый виновный в ДТП пешеход находился в состоянии опьянения.

Нередко пешеход при переходе дороги «отключается» от окружающей обстановки: активно использует мобильный телефон (разговаривает, набирает текст и т.п.), использует наушники, ограничивает свой обзор капюшоном. В такой ситуации он не способен адекватно воспринять опасную ситуацию и что-либо предпринять для того, чтобы избежать ДТП.

Серьезную озабоченность вызывают показатели дорожно-транспортного травматизма пешеходов вне границ населенных пунктов. Сравнительно небольшое количество таких ДТП (6766, 11,7 %) не должно вводить в заблуждение. Существует две проблемы. Первая заключается в том, что жертвами этих аварий стало 40 % от общего количества погибших пешеходов. Говоря о причинах, можем предположить, что при увеличившейся скорости движения водители, концентрируясь на управлении автомобилем и на поведении других транспортных средств, оказываются не готовыми к появлению пешеходов. Кроме того, при движении с высокой скоростью у водителя сокращается угол обзора, что не позволяет ему полноценно контролировать обочины.

Вторая проблема связана с очень высокой тяжестью последствий – 39,8, что, в первую очередь, объясняется значительной скоростью автомобиля в момент наезда на пешехода.

Подводя итог, определим основные условия и обстоятельства ДТП, значительно повышающие тяжесть последствий при наездах на пешеходов: темное время суток, нарушение пешеходами Правил дорожного движения и пренебрежение элементарными мерами

собственной безопасности, совершение наезда на пешеходов вне границ населенных пунктов.

ЛИТЕРАТУРА

1. О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации:Постановление Правительства Рос. Федерации от 14.11.2014 г. № 1197.

2. О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения:Приказ МВД России от 16.08.2014г. № 700.

3. Управление скоростью: Руководство по безопасности дорожного движениядля руководителей и специалистов. Женева: Глобальное партнерство дорожной безопасности; Издательство «Весь мир», 2008.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Миронов Вадим Леонидович, преподаватель кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования«Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя», г. Москва, ул. Академика Волгина, д.12, 117437.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Пешеход, дорожно-транспортное происшествие, наезд, тяжесть последствий.

МИШИНАЮ.В.

КВОПРОСУ О ПРЕКРАЩЕНИИ ДЕЙСТВИЯ ПРАВА НА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ НА ОСНОВАНИИ ВЫЯВЛЕННЫХ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ МЕДИЦИНСКИХ ПРОТИВОПОКАЗАНИЙ ИЛИ РАНЕЕ НЕ ВЫЯВЛЯВШИХСЯ МЕДИЦИНСКИХ ОГРАНИЧЕНИЙ К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

Аннотация: в статье рассматриваются некоторые вопросы, возникающие в правоприменительной деятельности при рассмотрении дел о прекращении действия права на управление транспортными средствами на основании выявленных в результате обязательного медицинского освидетельствования наличия медицинских противопоказаний или ранее

не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортными средствами.

Обязанность по созданию механизма защиты жизни и здоровья граждан Российской Федерации, включая обеспечение безопасности дорожного движения, возложена на государство. Государство гарантирует права граждан на безопасные условия движения по дорогам Российской Федерации, при этом реализация участниками дорожного движения своих прав не должна ограничивать или нарушать права других участников дорожного движения[1]. Вместе с тем, в условиях, когда транспортными средствами управляют лица, имеющие медицинские противопоказания к осуществлению этого вида деятельности, налицо существование потенциальной угрозы для жизни и здоровья неопределенного круга лиц участвующих в дорожном движении.

В соответствии с п. 1 ст. 28 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» одним из основанийпрекращения действия права на управление транспортными средствами является выявленное в результате обязательного медицинского освидетельствования наличие медицинских противопоказаний или ранее не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортными средствами в зависимости от их категорий, назначения и конструктивных характеристик.

Установление факта наличия прямого противопоказания к управлению транспортным средством, безусловно, свидетельствует о наличии непосредственной угрозы для безопасности дорожного движения, пресечение которой необходимо для реализации основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения. Таким образом, ухудшение состояния здоровья водителя, препятствующее безопасному управлению, выявление противопоказаний и ограничений к водительской деятельности (подтвержденное медицинским заключением) должно приводить к прекращению права управления транспортными средствами на основании судебных решений.

В настоящее время практикапрекращения в судебном порядке прав управления транспортными средствами различных категорий применяется и в Орловской области. В 2014 – 2015гг. в связи с наличием медицинских противопоказанийпрекращено право управления в 232 случаях. Не смотря на наличие правоприменительной практики, отдельные вопросы остаются неурегулированными. Удовлетворяя требования прокуроров о прекращении специального права в интересах неопределенного круга лиц, суды прекращают право управления транспортными средствами, возлагая обязанность по сдаче водительского удостоверения в Госавтоинспекцию на самого гражданина. Как итог – высокий процент лиц, добровольно не сдавших водительские удостоверения. Вместе с тем, обязанность по

принудительному изъятию водительских удостоверений на органы полиции действующим законодательством не возложена.

Анализ судебной практики показывает, что прекращение специального права осуществляется в основном при выявлении таких заболеваний, какалкоголизм, токсикомания, наркомания. Вместе с тем, в перечень медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством входят отдельные болезни нервной системы (например, эпилепсия), а в перечень медицинских ограничений – заболевания функций вестибулярного аппарата [2]. Получить информацию о возникновении такого рода заболеваний представляется затруднительным, поскольку выявлению лиц с противопоказаниями к управлению транспортными средствами не должно сопутствовать разглашение врачебной тайны и персональных данных граждан. Соответственно, в течение срока действия водительского удостоверения, лицо, страдающее заболеванием, управление транспортными средствами при котором противопоказано, имеет реальную возможность управлять транспортными средствами до момента прохождения обязательного медицинского освидетельствования.

Возврат водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами в настоящее время осуществляется в порядке, установленномПостановлением Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2014 года № 1191 «Об утверждении Правил возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами».В соответствии с данным Постановлением после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами в рассматриваемых случаях,водительское удостоверение возвращается подразделением Госавтоинспекциибез проверки при предъявлении паспорта или иного документа, удостоверяющего личность, и медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителя транспортного средства (кандидата в водители транспортного средства) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, выданного после прекращения действия права на управление транспортными средствами. Документ возвращают в подразделении, осуществлявшим его хранение после изъятия, либо в ином подразделении Госавтоинспекции при наличии соответствующего заявления.

Вместе с тем, законодатель не предусмотрел порядок возврата водительского удостоверения, если право управления восстановлено не для всех категорий. Так, например, лицо, страдающее алкоголизмом, может получить медицинское заключение об отсутствии медицинских противопоказаний к управлению транспортными средствами категории

«В»при стойкой ремиссии, однако указанный диагнозявляется противопоказанием для допуска к управлению транспортными средствами категорий «D» и «E»[3].

На сегодняшний день нет единой позиции судов по вопросу восстановления права управления транспортными средствами. Так,право управления транспортным средством К.,ранее прекращенноерешением Подольского городского суда Московской области в связи с наличием наркологического заболевания, было восстановлено им же[4].

В другом случае обращение в суд Ж. с исковым заявлениембыло оставлено без удовлетворения, ввиду того, что, по мнению суда, для восстановления права истца на управление транспортными средствами действует внесудебный порядок реализации указанного права, поскольку органом, уполномоченным решать вопрос о восстановлении ранее прекращенного права управления транспортными средствами, является соответствующее подразделение ГИБДД[5].

Безусловно, вопрос прекращения права управления транспортнымисредствами затрагивает интересы широкого круга лиц – участников дорожного движения. В связи с этим необходимо исключить пробелы как в нормативно-правовом регулировании в данной сфере, так и в толковании и реализации существующих норм.

ЛИТЕРАТУРА

1 О безопасности дорожного движения[Электронный ресурс]:Федеральный закон от 10 декабря 1995 года №196-ФЗ // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2 О перечнях медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством[Электронный ресурс]:Постановление Правительства РФ от 29.12.2014 №1604 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3 О реализации Закона Российской Федерации «О психиатрической помощи и гарантиях прав граждан при ее оказании»[Электронный ресурс]:Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 28 апреля 1993 г. №377 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4 Решение Невиномысского городского суда Ставропольского края по делу 2-715/2015 ~ М-540/2015[Электронный ресурс]//URL:https://rospravosudie.com/court-nevinnomysskij-gorodskoj-sud-stavropolskij-kraj-s/act-488290598/(дата обращения 2.03.2016г.).

5 Решение Подольского городского суда Московской области по делу 2-9315/2015 ~ М-8887/2015[Электронный ресурс]//URL: https://rospravosudie.com/court-podolskij-gorodskoj-sud-moskovskaya-oblast-s/act-501366193/(дата обращения 2.03.2016г.).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

МишинаЮлия Вячеславовна, преподаватель кафедры специальной подготовки Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, транспортное средство, судебное решение, управление, категория, срок действия, водительское удостоверение.

МОРОЗОВА Н.В.

ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ СО СЛЕДАМИ-ВЕЩЕСТВАМИ НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Аннотация: в статье рассматриваютсяособенности работы со следами-веществами на месте дорожно-транспортного происшествия.

Статистика дорожно-транспортных происшествий последних лет продолжает изобиловать неутешительными данными. Так, за 2014 год в России совершено 199720 дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП), в 2015 году количество ДТП составило около 184 тысяч, а в январе 2016 года на дорогах России уже совершено 11410 аварий [1].

В данных условиях не вызывает сомнений тот факт, что успех расследования дорожно-транспортных происшествий напрямую зависит от качества проведенных первоначальных следственных действий, основным из которых является осмотр места происшествия.

Именно осмотр места происшествия позволяет решить главные задачи расследования - составить объективную и точную картину события и определить механизм происшествия. В процессе осмотра места дорожно-транспортного происшествия следователь имеет возможность установления места, времени, причин и условий происшествия и его последствий, а также установить техническое состояние транспортных средств, участвующих в ДТП, обнаружить, зафиксировать и изъять все следы происшествия, которые в дальнейшем помогут понять механизм произошедшего происшествия.

Дорожно-транспортное происшествие предполагает наличие большого количества следов, предметов и объектов, имеющих значение для расследования.

В настоящей статье более детально мы остановимся на такой категории следов, возникающих в результате дорожно-транспортного происшествия, как следы – вещества.

Применительно к дорожно-транспортному происшествию следы-вещества можно охарактеризовать как жидкие, пастообразные или сыпучие субстанции или их следы, образование которых находится в причинно-следственной связи с событием преступления, или содержащие информацию о его подготовке, совершении или сокрытии. К ним относятся следы биологического происхождения (крови, спермы, пота, слюны и др.), горюче-смазочных материалов, лакокрасочных покрытий, химических реактивов, пыль, а также следы веществ, перевозимых в качестве груза (мука, зерно, молоко) и т.п.

В целом, следы-вещества могут быть самыми разнообразными. Их вид, природа, состояние и другие признаки зависят от того, какие вещества (материалы) оставили след, от того, при каком взаимодействии они возникли, и иных условий следообразования.

Исследование следов-веществ позволяет получать информацию об объектах следообразования, механизме, времени и особых условиях их взаимодействия, а также иных обстоятельствах, имеющих значение для расследования дорожно-транспортных происшествий.

Алгоритм работы со следами данной категории аналогичен порядку работы со следами в целом. Соответственно, этапами работы со следами преступления являются их: 1) обнаружение, 2) закрепление, 3) изъятие, 4) принятие мер по сохранению, 5) исследование (предварительное, а затем - экспертное).

Следует отметить, что в ходе осмотра места ДТП лицо, производящее осмотр, может столкнуться с самыми различными следами. При их обнаружении, фиксации, изъятии и упаковке следует руководствоваться следующими принципами:

1) фиксацию следа необходимо начинать с его описания и фотографирования в том виде, в котором он был обнаружен;

2) вначале применяются физические методы обнаружения и фиксации следов, и только в случае их неэффективности применяются химические методы;

3) изымать след следует, по возможности, вместе с предметом-носителем;

4) при изъятии следов с применением технических средств, могущих повлечь изменения в составе изымаемого вещества, следует получать контрольные образцы изымаемой среды и образцов материала применяемых технических средств;

5) упаковка изымаемого предмета должна соответствовать трем основным требованиям:

- обеспечивать сохранность следов;

- гарантировать невозможность извлечения упакованного предмета без повреждения упаковки;

- иметь надлежащее процессуальное оформление [2].

Рассматривая в рамках настоящей статьи именно следы-вещества остановимся более подробно на существенных особенностях работы с ними.

Во-первых, работа со следами-веществами осложняется тем, что они могут очень быстро изменяться, претерпевая изменения, что в свою очередь, делает невозможным их использование для решения идентификационных задач. Поэтому задача лиц, производящих осмотр состоит в активном поиске и фиксации именно этих следов, а затем уже других, в зависимости от обстановки осмотра и локализации следов.

Обнаружение объектов - веществ начинается с визуального осмотра местности, предметов, на которых они предположительно могут находиться. Осмотр необходимо проводить как при естественном, так и при искусственном косопадающем освещении. Встречаются случаи попыток уничтожения следов на месте происшествия, однако, как показывает практика, осуществить полностью это не удается. И в этом случае применение технических средств может оказать неоценимую помощь. К техническим средствам, позволяющим выявить такие следы, а также невидимые при визуальном осмотре микрообъекты, относятся: лупы, увеличительные стекла, осветительные приборы; переносные источники ультрафиолетового излучения и т.д.

Немаловажное значение для дальнейшего расследования имеет описание в протоколе осмотра места дорожно-транспортного происшествия месторасположения, физического состояния, цвета, количества, формы, радиуса распространения следов – веществ, ориентации следов по взаимному расположению, по отношению к другим предметам обстановки и предполагаемому источнику следов.

Фотографирование следов – веществ на месте происшествия выполняют по общим правилам: обзорная съемка общего вида места обнаружения следов, узловая съемка отдельных предметов со следами и детальная съемка отдельных следов и их групп.

Следующей стадией работы со следами-веществами является их изъятие. Как уже отмечалось выше, безусловно, лучшим, с точки зрения перспективы дальнейшей работы с ними, способом изъятия следа является изъятие со следовоспринимающей поверхностью.

Перед упаковкой следует убедиться в том, что вещество следа сухое. Если следы влажные, их просушивают при комнатной температуре, избегая агрессивного воздействия источников тепла.

Таким образом, например, изымаются чехлы с автомобильных кресел, на которых перекладывают чистыми листами бумаги, после чего упаковывают.

Также, если какое – либо вещество попало на землю, то вещество изымают вместе с частью земли, предварительно очистив ее от насекомых, дождевых червей, после чего помещают в стеклянную банку, закрыв ее бумагой или крышкой.

Однако если предметы в силу своей громоздкости не могут быть изъяты целиком со следами, то возможно производство вырезки или выпила участков с интересующими следами. Если же предметы представляют ценность для владельца, то производят соскоб вещества или смыв.

Необходимо помнить, что все манипуляции со следами – веществами необходимо производить в резиновых перчатках. В качестве инструментов для соскоба вещества применяются скальпели и пинцеты.

Производя соскоб, следует помнить, что эксперту для производства исследования необходим контроль материала следовоспринимающей поверхности, поэтому на экспертизу направляются как минимум два должным образом упакованных объекта.

Что касается осуществления смыва интересующего нас вещества, то обязательным условием является проведение его на чистые (стерильные) материалы (марля, тканевые салфетки). Дистиллированную воду для производства смывов наливают в чистую стеклянную посуду. Воду обновляют перед каждым осмотром, хранить ее нельзя.

Следы - вещества могут быть обнаружены на местах происшествий, как в сухом, так и в жидком виде. В зависимости от их состояния зависит способ изъятия. Так, следы в жидком состоянии с невпитывающих поверхностей собирают, промокнув куском чистой марли. Для изъятия сухих следов используется метод смыва. Смыв следа производят дистиллированной водой на чистые фрагменты марли, которые впоследствии высушиваются и вместе с контрольным образцом – отрезком чистой марли направляются на исследование. Параллельно проводят контрольный смыв с участка предмета - носителя, расположенного рядом с исследуемым веществом.

Таким образом, при работе со следами – веществами необходимо руководствоваться установленными требованиями, что обеспечит возможность качественного исследования обнаруженных следов – веществ на месте дорожно-транспортного происшествия, что самым благоприятным образом отразится на качестве расследования в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. URL:http://www.gibdd.ru/stat/archive/ (дата обращения 29.02.2016).

2. Соболевская С. И. Работа с биологическими следами на месте происшествия // Концепт. 2014. Спецвыпуск № 29. ART 14844.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Морозова Наталия Владимировна – старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожно-транспортное происшествие, следы, вещества, следователь.

МОСЬКИН С.А.

РОЛЬ СПЕЦИАЛЬНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД В ВЫПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНО-БОЕВЫХ ЗАДАЧ

Аннотация: в статье рассматриваетсяроль специальной физической подготовки сотрудниковГИБДД к выполнению служебно-боевых задач.

Научное изучение сферы физической подготовки позволило утверждать положение о том, что существуют определенные дисциплины, формирующие научную основу физической подготовки.

Так, выделяются следующие группы дисциплин:

1. блок теоретических знаний, охватывающий вопросы физической подготовки инспекторов ДПС: теория и методика физической подготовки, теория спорта;
2. специальные теории, позволяющие объяснить специфику компонентов физической подготовки сотрудников ДПС;
3. отрасли смежных наук, исследующие вопросы физической подготовки совместно с естественными и другими науками.

Теория специальной физической подготовки инспекторов ДПС, служащая основой при выполнении служебно-боевых задач, формируется в процессе обобщения имеющихся научных данных, а также аккумулирует вновь появляющиеся данные. В ходе данного процесса постоянно происходит развитие рассматриваемой отрасли науки, что в конечном итоге ведет к всестороннему исследованию изучаемого нами объекта [1].

Анализ повседневной деятельности инспекторов ДПС с точки зрения выделения фактических данных имеет определенные преимущества. Так, можно говорить о том, что:

- новые факты могут наглядно раскрыть значение применения специальных физических упражнений, та как они напрямую реализуются в ходеэффективных служебно-боевых действий, выполняемых инспекторами ДПС;
- описание и объяснение новых фактов ведет к введению новых терминов и, как следствие, к новому пониманию того или иного педагогического явления, что позволяет установить взаимосвязи с предшествующими научными знаниями;
- новые факты и сведения требуют того, чтобы для их объяснения была создана специальная методика, которая перешагнула бы через границы понимания прошлой системы специальной физической подготовки сотрудников ГИБДД. В этом случае может возникнуть конфликт между предыдущими и новыми теоретическими знаниями. Думается, что данные противоречия приведут к развитию педагогического подхода в области физической подготовки на более высоком уровне [2].

Следует отметить, что в последние годы в науке отмечаются взаимодействие и взаимопроникновение различных отраслей знаний. Данный процесс сопровождается появлением общенаучных методов познания, которые были бы применимы к каждой отрасли научного знания, могли бы применяться в различных областях и сферах. К таким общенаучным формам и методам познания относятся следующие: абстрагирование, анализ и синтез, индукция, дедукция, логико-математические, вероятностно-статистические методы, теоретическое моделирование, системный подход и т.п.

К настоящему времени накоплен достаточно обширный материал по системным исследованиям, касающийся различных областей человеческой деятельности. Так, системный анализ наел применение в социальных, биологических, психофизиологических, педагогических и других видах наук. При этом определению понятия «система» посвящено достаточное количество трудов философов, психологов, кибернетиков, биологов и специалистов других направлений [3].

Следует сказать о том, что система специальной физической подготовки инспекторов ДПС включает в себя различные элементы. Таковыми являются концептуальные основы, педагогический процесс физической подготовки и управление этим процессом. По отношению к «себе» каждый названный элемент (субсистема), является системой. Например, концептуальные основы представляют собой систему, в качестве элементов которой выступают цель, задачи и принципыспециальной физической подготовки для ведения эффективных действий в экстремальных условиях[4].

Перечисленные элементы объединяются в систему по наличию определенного признака – в зависимости от того, в какой степени они способствуют получению результата функционирования системы. Включенные в систему элементы определенным образом выстраиваются в иерархичном порядке, при этом основным инструментом является результат, который стабилизирует организацию системы. В рассматриваемом нами случае результатом является высокая эффективность действий инспекторов ДПС в экстремальных условиях[4].

Цель функционирования всей системы выражается в согласованном взаимодействии всех ее элементов, что ведет к цельному формированию данной научной отрасли. На высшем уровне формирования данная система становится моделью с наличием всех признаков и свойств будущего полезного результата, в связи с которым и ради которого происходило развитие процесса развития самой системы [1].

Логично указать, что задачи специальной физической подготовки инспекторов ДПС раскрывают и конкретизируют ее цель. При этом решение каждой задачи обуславливает достижение итоговой цели физической подготовки инспекторов ДПС с учетом специфических и неспецифических функций физической подготовки, а также требований, возникающих в связи с профессиональной деятельностью в различных условиях. Сравнение достигнутых успехов с первоначальной целью позволяет дать действительную оценку эффективности той или иной системы физической подготовки[5].

Обобщая имеющийся теоретический материал, исходя из имеющихся научных исследований, можно сформулировать следующее определение системы специальной физической подготовки сотрудников ГИБДД.

Система специальной физической подготовки сотрудников ГИБДД – это совокупность элементов физической подготовки, взаимодействие которых направлено на формирование функциональной, а также профессиональной высокой подготовленности сотрудника ГИБДД в обычных и экстремальных условиях профессиональной служебнойдеятельности[4].

В связи с этим следует указать, что для системы специальной физической подготовки инспекторов ДПС характерно решение как общих, так и специальных задач. При этом важно также то, что аксиомой в теории физической подготовки сотрудников полиции являются положения о том, что общие задачи должны быть направлены на:

- развитие и совершенствование основных физических качеств,
- формирование прикладных двигательных навыков,
- улучшение здоровья и закаливание организма.

Не вызывает сомнения тот факт, что именно приведенные выше положения и являются основой, формирующей функциональную

способность инспекторов ДПС для осуществления профессиональной служебной деятельности[2].

Таким образом, подводя итог вышеизложенному, можно утверждать, что наиболее важным педагогическим условием является наличие научно обоснованной педагогической методики. Присутствие данного условия неразрывно связано с уровнем эффективности системы специальной физической подготовки инспекторов ДПС к выполнению служебно-боевых задач. Кроме этого, немаловажным условием является необходимая и доступная материально-техническая база, позволяющая моделировать экстремальные условия служебно-боевойдеятельности и отрабатывать действия сотрудников ГИБДД в процессе учебных тренировок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алдошин А.В.Характеристика деятельности функциональных систем организма и риски утраты здоровья сотрудников ГИБДД в процессе служебной деятельности// Наука и практика. 2014. № 2 (59). С. 150-153. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова.2014.

2. Баркалов С. Н. Развитие профессионально значимых качеств сотрудников ГИБДДсредствами и методами физической подготовки // Наука и практика. 2012. № 1 (50). С. 128-131.Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова,2012.

3. Герасимов И.В. Роль физической подготовленности сотрудников ДПС ГИБДД в обеспечении личной безопасности при выполнении служебных обязанностей //Наука и практика. 2013. № 3 (56). С. 105-108. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова.2013.

4. Тихонович М.И. Некоторые особенности профессионально эстремально-психологической подготовки сотрудников ДПС ГИБДД //Наука и практика. 2013. № 3 (56). С. 123-127. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова,2013.

5. Еремин Р.В.Физическая подготовка как фактор, определяющий качество профессиональной деятельности и развития личности // Наука и практика. 2014. № 2 (59). С. 167-170. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова.2014.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Моськин Сергей Александрович, старший преподаватель кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Специальная подготовка, физическая подготовка, сотрудник ГИБДД,служебно-боевые задачи.

МУНХТАМГА Т., ЗЕЙНАЛОВ Ф.Н.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯВ РЕСПУБЛИКЕ МОНГОЛИЯ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: в статье рассматриваетсясравнительная характеристика административной ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в республике Монголия и Российской Федерации.

Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, осуществляемая соответствующими органами Российской Федерации и Республики Монголия является неотъемлемой частью деятельности по обеспечению национальной безопасности обоих государств. В различных странах деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения имеет свои специфические особенности, которые обусловлены историческими, политическими и иными внутренними и внешними факторами. Изучение данных особенностей, присущих какому-либо конкретному государству, представляет немалый интерес для обеспечения безопасности общественных отношений в указанной сфере. Повышенного внимания в данном контексте, на наш взгляд, требует анализ административно-правового регулирования общественных отношений в сфере дорожного движения.

Россию и Монголию связывают исторически сложившиеся обстоятельства. Именно благодаря взаимной помощи друг другу эти страны одержали победу во Второй мировой войне, обретали независимость,дальнейшее становление и развитие Монголиидлительное время находились под покровительством Советского Союза.

Распад СССР обусловил для Монголии наступление нового этапа - этапа расширения международных связей и охлаждения российско-монгольских отношений. В настоящий момент они носят дружественный характер, что является основой для развития сотрудничества между различными государственными органами двух стран, в том числе органами обеспечивающими безопасностьдорожного движения.

Отдельного внимания заслуживает действующее административное законодательство Республики Монголия и Российской Федерации

регламентирующее административную ответственность за правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В кодексах об административных правонарушениях Республики Монголия и Российской Федерации есть ряд схожих составов административных правонарушений, так например, часть первая статьи 12.1 КоАП РФ «Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке», -влечет наложение административного штрафа в размере от пятисот до восьмисот рублей. В Республике Монголия за управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке накладывается административный штраф, на граждан в размере 50 % одногоМРОТ, что в российских рублях составит около 3560 руб, на юридическое лицо будет наложен административный штраф в размере одного МРОТ, что в российских рублях составляет около 6875 руб.

В Российской Федерации повторное совершение административного правонарушения, предусмотренногочастью 1 статьи 12.1 КоАП -влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев.

В Республике Монголия повторное совершение этого административного правонарушения отдельно не выделяется, а штраф накладывается в том же порядке, как и по первой части рассматриваемой статьи.

Вторая часть статьи 12.1 КоАП РФ за управление легковым такси, автобусом или грузовым автомобилем, предназначенным и оборудованным для перевозок людей, с числом мест для сидения более чем восемь (кроме места для водителя), специализированным транспортным средством, предназначенным и оборудованным для перевозок опасных грузов, которые не прошли государственный технический осмотр или технический осмотр предусматривает наложение административного штрафа в размере от пятисот до восьмисот рублей.

В Республике Монголия за управление легковым такси, автобусом или грузовым автомобилем, не прошедшим государственный технический осмотр или не допущенным в установленном порядке предусмотрено наложение административного штрафа на физическое лицо в размере 50% от одногоМРОТ, что в российских рублях составит около 3560 рублей, на,юридическое лицо накладывается штраф в размере одного МРОТ.

Продолжая далее анализировать составы административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения прописанных в Кодексах об административных правонарушениях Республики Монголия и Российской Федерации, следует остановиться на статье 12.2. КоАП РФ, «Управление транспортным средством с

нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков».

Часть первая этой статьи предусматривает за управление транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками, предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей.

В Республике Монголия за управление транспортным средсвом с нечитаемыми государственными регистрационными знаками или ухудшающими читаемость покрытиями, неправильно установленными или отсутствующими на установленных местах номерными знаками накладывается административныйштраф, на физические лица в размере 25%МРОТ, что приравнивается к 1742 российским рублям, на юридические лица в размере одного МРОТ.

Часть вторая рассматриваемой статьи в КоАП РФ предусматривает за управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков, аравно управление транспортным средством без установленных на предусмотренных для этого местах государственных регистрационных знаков либо управление транспортным средством с государственными регистрационными знаками, видоизмененными или оборудованными с применением устройств или материалов, препятствующих идентификации государственных регистрационных знаков либо позволяющих их видоизменить или скрыть, административный штраф в размере пяти тысячрублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев.

Административное законодательство Республики Монголия за управление транспортным средстом без государственных регистрационных знаковили за управление транспортным средством с закрытыми знаками - влечет наложение административного штрафа на физические лица в размере 50% одного МРОТ (3560российских рублей), на юридические лица в размере двух МРОТ(14000 российских рублей).

Часть третья рассматриваемой статьи за установку на транспортном средстве заведомо подложных государственных регистрационных знаков предусматривает наложение административного штрафа на граждан в размере двух тысяч пятисот рублей; на должностных лиц, ответственных за эксплуатацию транспортных средств, - от пятнадцати тысяч до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц - от четырехсот тысяч до пятисот тысяч рублей.

Законодательство Монголии за управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками предусматривает лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года. Кроме того, в Административном кодексе Монголии за управление транспортным

средством с заведомо подложными государственными регистрационными знакамипредусмотрена административная ответственность в виде штрафа, для физических лиц в размер одного МРОТ (6875 российских рублей),лишение права управления транспортными средствами на срок до одного года. Для юридических лиц административный штраф предусмотрен в пятикратном размере – 5 МРОТ, что составляет около 34тысяч 800 рублей в российском эквиваленте.

Отдельного внимания заслуживает анализ статьи КоАП РФ 12.3. «Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения». Часть первая этой статьи за управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе регистрационных документов на транспортное средство, а в установленных случаях документов, предусмотренных таможенным законодательством Таможенного союза, с отметками таможенных органов, подтверждающими временный ввоз транспортного средства, предусматривает уплату административного штрафа в размере пятисот рублей. В законодательстве Республики Монголия ответственность за это не предусмотрена. В то же время, часть вторая статьи 12.3 КоАП РФ, предусматривающая за управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им, страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства, влекущая предупреждение или наложение административного штрафа в размере пятисот рублей, имеет схожую фабулу с нормой законодательства Монголии, за исключением ответственности, в Монголии за совершение такого нарушения на нарушителя будет наложен административный штраф в размере четверти МРОТ, российский эквивалент - 1742 руб.

За перевозку пассажиров и багажа легковым транспортным средством, используемым для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, водителем, не имеющим при себе разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, российское законодательство предусматривает административный штраф в размере пяти тысяч рублей. В административном кодексе Монголии за это ответственность не предусмотрена.

Передача управления транспортным средством лицу, не имеющему при себе документов на право управления им в соответствии с КоАП РФ наказываетсяадминистративным штрафом в размере трех тысяч рублей. В Монголии за передача управления транспортным средством лицу, не имеющему при себе документов на право управления им - влечет наложение административного штрафа в размере десяти процентов МРОТ, что в российском эквиваленте составляет 697 рублей.

Считаем также уместным провести анализ административной ответственности двух государств за административное правонарушение

связанное с управлением транспортным средством водителем, не имеющим права управления таковым. В Российской Федерации это правонарушение и ответственность за его совершение изложены в статье 12.7 КоАП РФ. Часть первая, за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды), предусматривает наложение административного штрафа в размере от пяти тысяч до пятнадцати тысяч рублей. В Монголии за подобное правонарушение предусмотрен административный штраф в размере одного МРОТ.

За передачу управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенному такого права, в Российской Федерации наказывается административным штрафом в размере тридцати тысяч рублей.

Монгольское законодательство за подобное правонарушение предусматривает наложение административного штрафа в размереодного минимального размера оплаты труда, что в российских рублях составляет около 6875 рублей.

В обозначенном контексте можно судить об определенном сходстве содержания Законов двух стран в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В то же время, российское административное законодательство по ряду статей КоАП РФ предусматривает более суровую административную ответственность, а так же более разнообразные ее виды.

Следует отметить, что, несмотря на некоторые отличия в ее достижении, общая цель административного законодательства регламентирующего административную ответственность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и заключающаяся в предупреждении совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами, административным законодательством обеих стран,с успехом достигается.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Мунхтамга Тумур, старшина полиции Республики Монголия, слушатель факультета подготовки иностранных специалистов Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с,б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

Зейналов Фазил Назим оглы, старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института

МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Сравнительная характеристика, правовые нормы, Республика Монголия, РоссийскаяФедерация, обеспечение безопасности дорожного движения.

НЕЛЮБИН Р.В.

МЕТОДЫ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

Аннотация: в статье рассматриваютсяметоды оказания первой помощи при дорожно-транспортном происшествии.

В соответствии с главой 3 статьи 12 Федерального закона «О полиции» от 07.02.2011 № 3-ФЗ на полицию возложена обязанность по оказанию первой помощи лицам, пострадавшим от преступлений, административных правонарушений и несчастных случаев, а также лицам, находящимся в беспомощном состоянии либо в состоянии, опасном для их жизни и здоровья, если специализированная помощь не может быть получена ими своевременно или отсутствует. Сотрудники органов внутренних дел одни из первых оказываются на месте происшествия, и от их способности качественно и своевременно оказать первую помощь во многом зависит сохранение жизни пострадавшего или значительное уменьшение тяжести последствий травмы для него.

Для надлежащего оказания первой помощи сотруднику органов внутренних дел необходимо знать методику оказания помощи, владеть навыками определения состояния пострадавшего, вида полученной травмы, степени её тяжести и опасности, уметь непосредственно оказывать первую помощь.

В соответствии с частью 1 статьи 31 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ "Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации"первая помощь, до оказания медицинской помощи, оказывается гражданам при несчастных случаях, травмах, отравлениях и других состояниях и заболеваниях, угрожающих их жизни и здоровью, лицами, обязанными оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальным правилом и имеющими соответствующую подготовку, в том числе сотрудниками органов

внутренних дел Российской Федерации, сотрудниками, военнослужащими и работниками Государственной противопожарной службы, спасателями аварийно-спасательных формирований и аварийно-спасательных служб [1, с. 1].

Первая помощь представляет собой комплекс простейших мероприятий, направленных на спасение жизни и сохранение здоровья человека, проводимых до прибытия медицинских работников.

Сейчас постараемся установить основные задачи первой помощи:

1. Проведение необходимых мероприятий по ликвидации угрозы для жизни пострадавшего;
2. Предупреждение возможных осложнений;
3. Обеспечение максимально благоприятных условий для транспортировки пострадавшего, в наиболее сжатые сроки.

Сотрудники полиции обязаны оказать пострадавшему первую помощь быстро и профессионально, так как противоречивые советы со стороны других людей, суета, споры и растерянность при чрезвычайных ситуациях, ведут к потере драгоценного времени, которое так важно для спасения жизни человека. В то же время, вызов врача или доставка пострадавшего в медпункт либо больницу, должны быть выполнены незамедлительно.

Для достижения определенных результатов и спасения жизни людей, каждый из сотрудников органов внутренних дел должен строго соблюдать определенный алгоритм действий по спасению жизни и сохранению здоровья пострадавшего. Необходимо правильно проводить весь комплекс экстренной реанимационной помощи, проконтролировать эффективностьпроводимых мероприятий, с учетом состояния пострадавшего; уметь правильно и по назначению накладывать повязки, шины при переломах костей, вывихах.

Дорожно-транспортное происшествие часто является событием, которое в зависимости от степени своей тяжести, так или иначе, влияет на судьбу его участников. При возникновении ДТП у его участников могут возникать различные телесные травмы и повреждения.

Часто полученные травмы ведут к смертельному исходу. Если обратить внимание на статистику, то ежегодно в России в среднем получают различные травмы и повреждения при ДТП около 300 тысяч человек и около 30 тысяч человек погибают в ДТП. Эта печальная статистика свидетельствует о том, что в ДТП погибает каждый десятый среди тех участников ДТП, кто получил повреждения различной степени.

В 2013 году на российских дорогах погибло более 27 тыс. человек. Несмотря на внушительную цифру, число жертв ДТП в прошлом году снизилось на 3,5 % по сравнению с 2012 годом. На российских дорогах в 2013 году произошло 204068 серьезных ДТП с пострадавшими и погибшими. Это на 0,2 % больше, чем за аналогичный период 2012 года.

При этом число погибших в автокатастрофах за год снизилось на 3,5 % до 27025 человек. Основное требование при оказании первой помощи: НЕ НАВРЕДИТЬ!

Многие люди погибают, илиимеют слишком тяжелые последствия при различных авариях, катастрофах,лишь только по той причине, что им не была своевременно оказана первая помощь другими участниками дорожно-транспортного происшествия, а также людьми, по случаю оказавшихся рядом. Это происходитне потому, что эти люди не хотели оказать помощь пострадавшим, а потому, что не знали и не умели такую помощь оказывать. Многие из людей могут смотреть,как умирает близкий им человек и не могутничем помочь из-за отсутствия самых элементарных, но очень необходимых знаний по оказанию первой помощи [2, с. 34].

Лица, по вине которых произошло дорожно-транспортное происшествие, обязаны принять все возможные меры для оказания первой помощи пострадавшим. Неправильно оказанная первая помощь может еще более навредить пострадавшему, и даже стать причиной смерти. Именно поэтому обладать первичными навыками оказания первой помощи должен каждый человек. Только наличие таких знаний и умений может снизить тяжесть последствий ДТП и сохранить жизнь пострадавшим.

Первая помощь является первым из трех этапов оказания помощи пострадавшим. Проводится она на месте ДТП в порядке самопомощи и взаимопомощи водителем и пассажирами транспортного средства, которые не пострадали или получили более легкие травмы.

Сотрудники органов внутренних дел, учитывая специфику выполняемой работы, должны в полном объеме владеть методами оказания первой помощи пострадавшим, а также методами оказания само - и взаимопомощи в любых экстремальных ситуациях, включая и возможные боевые условия.

Теоретические знания о возможностях первой помощи позволят им: объективно оценить состояние пострадавшего и степень возникшей угрозы для его жизни и здоровья; определить тяжесть и степень полученных повреждений; правильно установить и провести основные и вспомогательные мероприятия по оказанию необходимой первой помощи; провести при необходимости доступные методы доврачебной реанимации пострадавшего, находящегося в терминальном состоянии; произвести доступными средствами иммобилизацию, организовать транспортировку пострадавшего с места происшествия в стационар; квалифицированно изложить специалистам-медикам ситуацию, при которой было получено повреждение.

Сотрудники органов внутренних дел должны определять вид кровотечения, владеть способами его экстренной остановки; определять вид раны, владеть способами ее изоляция от внешней среды герметичной

стерильной повязкой; оказывать первую помощь при ожогах, отморожениях; накладывать фиксирующую повязку при повреждении органов опорно-двигательной системы; владеть приемами искусственной вентиляции легких и непрямого массажа сердца, оказывать первую помощь при чрезвычайных ситуациях. Знание этих вопросов позволит своевременно и качественно осуществить мероприятия по оказанию первой помощи.

Развитие общества не стоит на месте, появляются новые иусовершенствованные методы и технологии, которые вносят огромный вклад в развитие государства,и личностив целом. Поэтому владение навыкамиоказания первой помощи важно и необходимо, так как высока вероятностьнеожиданноговозникновения ситуации, которая потребует быстрых, взвешенныхрешений для спасения людей.

Умение квалифицированно оказывать первую помощь повышает профессиональную компетентность сотрудника органов внутренних дел, а также обеспечивает правильноеи грамотное исполнение своих служебных обязанностей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Приказ Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 4 мая 2012 г. № 477 н.

2. Евдокимов Н.М. Оказание первой доврачебной медицинской помощи /М., 2001. 256 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Нелюбин Роман Владимирович, старший преподаватель кафедры тактико-специальной подготовки Уральского юридического института МВД России, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования«Уральский юридический институт МВД России», г. Екатеринбург, ул. Корепина, д. 66, 620057.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожно-транспортное происшествие, травматизм, первая помощь, сотрудники полиции, пострадавший, спасение жизни.

НИЗАМЕТДИНОВ А.М.

К ВОПРОСУ О СОВЕРШЕНИИ РЕГИСТРАЦИОННЫХ ДЕЙСТВИЙВ ОТНОШЕНИИТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИМЕЮЩИХ ИЗМЕНЕННУЮ ИЛИ УНИЧТОЖЕННУЮ МАРКИРОВКУ В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕМОНТНО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ ПОСЛЕ ДТП ЛИБО В РЕЗУЛЬТАТЕ КОРРОЗИЙНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ ЕСТЕСТВЕННОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы о совершении регистрационных действийв отношениитранспортных средств, имеющих измененную или уничтоженную маркировку в результате ремонтно-восстановительных работ после ДТП либо в результате коррозийных воздействий естественного происхождения.

По данным ГУОБДД МВД России за 2015 год в Российской Федерации в Госавтоинспекции состоит на учете 5 6616354 автомобилей, из них: иностранных марок 25176059 автомобилей;44253108 -легковых автомобилей (21862008 составляютиностранные марки)[1].

Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определены правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения. В соответствии с пунктом 3 статьи 15 данного Федерального закона допуск транспортных средств, предназначенных для участия в дорожном движении на территории Российской Федерации, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации путем регистрации транспортных средств и выдачи соответствующих документов. Регистрация транспортных средств без документа, удостоверяющего его соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения, запрещается.

Таким образом, автотранспортные средства, изготовленныев Российской Федерации, а также ввозимые автомобили на таможенную территорию Российской Федерации в целях их эксплуатации, должны соответствовать техническим нормативам, установленным Техническим регламентом [2].В силу положений статьи 2 Федерального закона от 27 декабря 2002 года №184-ФЗ "О техническом регулировании", технический регламент, принятый в установленном порядке, является документом, который устанавливает обязательные для применения и исполнения требования к объектам технического регулирования. Таким образом можно констатировать, что регистрация транспортных средств без документа, удостоверяющего его соответствие установленным требованиям безопасности дорожного движения, запрещается [3].

Порядок регистрации автомототранспортных средств в Госавтоинпекции установлен Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, утвержденными приказом МВД России от 24 ноября 2008 года № 1001.

В соответствии с требованиями четвертого абзаца пункта 3 Правил регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД РФ, утвержденных приказом МВД России от 24.11.2008 года № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств», зарегистрированным в Минюсте России 30.12.2008 года за № 13051 и пункта 24 Административного регламента МВД России по предоставлению государственной услуги по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним, утвержденного приказом МВД России от 07 августа 2013 года № 605, не подлежат регистрации в Госавтоинспекции и не производятся регистрационные действия с транспортными средствами имеющими скрытую, поддельную, измененную или уничтоженную идентификационную маркировку.

«Идентификационная маркировка» - нанесенный организацией-изготовителем идентификационный номер (VIN) на транспортное средство (шасси), не менее чем в одном месте на раме или на не легкосъемной части кузова, нанесенный четко, способом, обеспечивающим его долговечность и исключающее легкое изменение его знаков [4].

Анализируяправоприменительную практикув части отказов территориальными органами ГИБДД МВД Россиисобственникам транспортных действий с совершениирегистрационныхдействий, особое место занимаютотказы по причинеуничтожения идентификационной маркировки, нанесенной организацией-изготовителей в результате ремонтно-восстановительных работпосле дорожно-транспортногопроисшествия либо в результатекоррозийных воздействий естественного происхождения.

По мнению автора в«группе потенциального риска»машины с единственным местом заводской маркировки «по металлу», например, Renault Logan первого поколения, Renault Koleos, автомобиликорейских марок Hyundai и Kia, а также внедорожники Toyota Land Cruiser.

Выявление признаков изменения идентификационная маркировка, нанесенного организацией-изготовителем, исключает возможность идентификации транспортного средства, в связи с чем прекращается (аннулируется) конкретное регистрационное действие и все последующие. При этом, в случае изменения идентификационной маркировки номера шасси из-за коррозийных воздействий естественного происхождения возникают аналогичные последствия. Подобные требования обусловлены тем, что регистрация транспортного средства является не только

механизмом допуска его к участию в дорожном движении, но и способом контроля за эксплуатацией источника повышенной опасности. Несоответствие маркировочных обозначений, имеющихся на автомобиле, данным паспорта транспортного средства (далее - ПТС) создает невозможность идентификации транспортного средства, то есть не позволяет достоверно установить его соответствие данным, указанным в ПТС, а потому влечет запрет допуска к участию в дорожном движении, то есть регистрацию в органах Госавтоинспекции.

Таким образом,можно констатировать, чтофакт отсутствия маркировочного обозначения в любом случае является основанием для отказа в совершении регистрационных действий. Методы воздействия на маркировочное обозначение, повлекшие за собой их уничтожение (химический, термический, механический, физический), равно как и причины, значения не имеют; наличие или отсутствие умысла, направленного на изменение маркировочного обозначения, на решение о совершении регистрационных действий не влияет.

Однако в большинстве случаев, в частности, при отсутствиидоказательства изменения или уничтожения заводской маркировки вследствие неправомерных действий отсутствуют, а именно когда ремонт транспортного средства осуществляетсяофициальным дилером по технологиизавода-изготовителя, где предусмотрена замена поврежденной маркируемой детали на не маркируемую деталь,что по мнению авторане усматриваетсяправовых оснований для его отмены.Формальный подход к разрешению спорной ситуации приведет к произвольному лишению собственника возможности осуществлять пользование и распоряжение своим имуществом.

Изменения или уничтожения заводской маркировки вследствие неправомерных действийустанавливаютсядолжностными лицами территориальныхоргановМВД России в строгом соответствии с нормами УПК РФ.Следует отметить, что по результатамисследования маркировочных обозначений транспортных средств, вызывающих сомнения в подлинности маркировочных обозначений экспертами Экспертно-криминалистических подразделенийделаются, следующие выводы:

- из-за коррозийных воздействий естественного происхождения частично и полностью утрачены знаки номера шасси;

несмотря на частичную утрату рельефа, в целом, начертания просматривающихся знаков маркировки, а также технология их изменения (с учетом изменений, вызванных коррозионным воздействием) соответствует заводскому исполнению;

в районе нанесения маркировки следов механической обработки, связанной со снятием слоя металла с целью изменения и уничтожения символов, не обнаружено;

имеющиеся символы маркировочного обозначения шасси на раме изменению не подвергались.

в процессе проведения ремонтных работ, маркируемая панель кузова (например брызговик переднего правого колеса) представленного автомобиля, с нанесенной на ней рельефной маркировкойидентификационного номера транспортного средства была заменена аналогичной деталью, изготовленной в качестве запасной части. Фрагмент маркируемой панели кузова, содержащийрельефную маркировку идентификационного номера TCV был установлен(с помощью сварки) в восстановленную маркируемую панель.

На основании проверочных материалов, а также по результатам исследования транспортного средстватерриториальным органомМВД России выноситсяпостановление об отказе в возбуждении уголовного дела по признакам изменения маркировочныхобозначений в связи с отсутствием события преступления, предусмотренного статьей 326 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Однако руководителями МРЭО ГИБДДМВД России как правило принимаютсярешенияоб отказе в совершении регистрационных действий на основаниивышеуказанных нормативных актов МВД России по причине обнаружения признаков изменения, уничтожения идентификационной маркировки, нанесенной организацией-изготовителем.

Необходимо отметить, что в процессе исследования рассматриваемых автотранспортных средств, экспертыидентифицируют транспортное средство по иным маркировочным обозначениям, которые указаныв одобрении типа транспортного средства.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что не подлежат регистрации в органах ГИБДД МВД России только те транспортные средства, идентификационная маркировка которых была умышленно скрыта или подделана с целью сокрытия совершенных в отношении данных транспортных средств преступлений, либо умышленно или по неосторожности изменена или уничтожена. При этом имеются в виду действия владельцев транспортных средств или иных лиц, повлекшие скрытие, подделку, изменение или уничтожение маркировки указанных транспортных средств. Соответственно, утрата идентификационной маркировки, имевшейся на транспортном средстве, произошедшая не вследствие умышленных или неосторожных действий его владельца или иных лиц, а в связи с заменой маркируемой детали на не маркируемую в результате ремонтно-восстановительных работ (технологические регламенты завода-изготовителя по осуществлению восстановительного ремонта ТС после ДТП), либо вызванныместественным износом (коррозией) металлических частей данного транспортного средства, не может быть квалифицирована как ее уничтожение.

Таким образом совокупное толкование вышеприведенных нормативных правовых актов позволяет утверждать, что регистрационные действия с транспортными средствами, имеющими признаки изменения нанесенной на них маркировки вследствие восстановительного ремонта по технологии завода-изготовителя , а также в следствииестественного износа, коррозии, могут быть совершены на основании постановлений об отказе в возбуждении уголовного дела и справок (заключений) экспертно-криминалистических подразделений территориальных органов МВД Россииоб исследовании маркировочных обозначений, подтверждающих данное изменение.

Особо следует подчеркнуть, что в настоящее время ГУОБДД МВД Россииподготовленпроект приказа, которымвносятся изменения в части установления правового механизма и единого порядка совершения регистрационных действий в отношении транспортных средств, имеющих измененные идентификационные номера, порядка совершения регистрационных действий связанных с заменой кузова, рамы или составляющей части конструкции.

ЛИТЕРАТУРА

1 О техническом регулировании:Федеральныйзакон от 27 декабря 2002 года №184-ФЗ.

2О безопасности колесных транспортных средств:Техническийрегламент Таможенного союза, ГОСТ Р-51980-2002 Транспортные средства, Маркировка, общие технические требования.

3 О порядке регистрации транспортных средств:Приказ МВД России от 24.11.2008 года № 1001.

4Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним:Приказ МВД России от 7 августа 2013 г. № 605.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Низаметдинов Ансар Месумович,доцент кафедры административной деятельности ОВД Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования«Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя», г. Москва, ул. Академика Волгина, д.12, 117437.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспортное средство, Госавтоинспекция, маркировочное обозначение транспортных средств, регистрация и учет автотранспортных средств в ГИБДД МВД России.

НОВГОРОДОВ Д.А.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕСУРСОВ СЕТИ ИНТЕРНЕТ В ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассмотрены возможности пропаганды дорожного движения посредством ресурсов сети Интернет. Обосновывается необходимость использования в пропаганде уже существующих ресурсов сети, путем создания тематических сообществ, или активного участия в уже существующих группах.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста [1].

Представители всех стран озабочены обострением ситуации, резким увеличением во всем мире числа людей, погибших или получивших травмы в результате дорожно-транспортных происшествий. По данным ООН, ежегодно в результате ДТП в мире погибает более одного миллиона человек [6, с. 3].

Обеспечение безопасности дорожного движении является важным условием осуществления гражданами конституционных прав и охраняемых законом интересов, личной и общественной безопасности [5. с. 127]. Одним из основных направлений повышения безопасности дорожного движения и уменьшения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий является пропаганда безопасности дорожного движения.

За последние несколько летинформационное поле посвященное проблемам безопасности движения значительно расширилось. В газетах,журналах и на радиостанциях появились новые рубрики. Популярностью пользуются телепередачи «Главная дорога», «Наука на колесах», «Дорожные войны». Не осталась без внимания информационно-телекоммуникационная сеть Интернет, в которой функционируют сайт Госавтоинспекции [7], сайт Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» [8], сайт «Безопасные дороги» [9].

Сеть Интернет стала неотъемлемой частью жизни человека. Люди ежедневно проводят много времени в сети, читая новости, осуществляя поиск и размещении информации. Это подтверждается и статистическими исследованиями, так пользователями Интернета в России являются 82 миллиона россиян или 66% населения России в возрасте 12 - 64 лет [10].

Среди такого большого количества пользователей сети Интернет, существует не малая доля, которая интересуется проблемами безопасности дорожного движения. Например, проведенный мониторинг социальных сетей в Интернете Л.Х. Галишиным и И.Р. Салимгариевымипоказал: «наличие множества групп активных пользователей, объединенных дорожными проблемами, такие как «Главная дорога – Первая передача», «Дорожная безопасность в Уфе», «Дорожный контроль в г. Нижнекамск» и многие другие. В некоторых группах количество подписчиков уже превышает сотню тысяч, например, «Юридическая грамотность автомобилистов ДПС ГИБДД» с 198 тысячами подписчиками или «Дорожный Мурманск» с 94 тысячами подписчиков, актуальность дорожных проблем и желание всех участников способствовать решению данных проблем» [2, с. 13].

Это свидетельствует о том, что достаточно большое количество пользователей сети Интернет беспокоят проблемы безопасности дорожного движения, и данный факт не остался без внимания. В Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» [1] (далее - ФЦП) говорится о необходимости разработки специализированного Интернет-портала по обучению безопасному участию в дорожном движении, в том числе с использованием инновационных образовательных продуктов и современных компьютерных технологий.

Следует согласится с предложением Ю.Н. Калюжного и В.С. Хромова, что для достижения целей ФЦП необходимо: «Создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения. Обеспечить проведение целенаправленной работы по формированию в молодежной среде участников дорожного движения правового сознания и устойчивой психологической мотивации на соблюдение требований ПДД, используя СМИ и ресурсы Интернета»[4, с. 35].

Возможности использования ресурсов сети Интернет в пропаганде безопасности дорожного движения достаточно разнообразны, тут мы согласимся с С.А. Евенко [3, с. 238-239], который выделяет следующие Интернет-ресурсы для пропаганды: банерная реклама, специализированные сайты, видеохостинги, социальные сети.

В связи со сложной финансово-экономической ситуацией в стране и в мире, и сокращением расходов на реализацию ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах», в

частности в 2015году, с 40 млн. до 36 млн. рублей снизились расходы на проведение информационно-пропагандистских кампаний [11].А так же учитывая, что создание и поддержка работы интернет-ресурса достаточно дорогостояща процедура, считаем целесообразным рекомендовать заинтересованным лицам и организациям, в том числе подразделениям ГИБДД и образовательным организациям МВД России осуществлять пропаганду безопасности дорожного движения посредством уже существующих ресурсов сети Интернет. А именно, используя социальные сети «В контакте», «Одноклассники», «Твиттер», видеохостинги «Ютуб», «Рутуб».

Использование социальных сетей и видеохостингов для пропаганды дорожного движения, по нашему мнению наиболее перспективно, так как данные ресурсы ежедневно посещают миллионы интернет-пользователей, аспециализированные интернет-ресурсы посещают в основном только лица заинтересованные в пропаганде дорожного движения в связи с исполнением своих служебных или должностных обязанностей.

Таким образом, для осуществления пропаганды безопасности дорожного движения необходимо создавать в существующих ресурсах сети Интернет группы или сообщества по пропаганде безопасности дорожного движения, или принимать активное участие в уже созданных проектах. В указанных Интернет-ресурсах размещать информационные материалы пропаганды, в виде текста, слайдов, видеороликов, а так же отчеты о проведенных мероприятиях, обмениваться опытом, и подключать к работе по пропаганде заинтересованных людей и волонтеров.

ЛИТЕРАТУРА

1.О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»:Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 // Собр. законодательства Рос. Федерации от 14 октября 2013 г. № 41 Ст. 5183.

2. Галишин Л.Х., Салимгариев И.Р. Пропаганда безопасности дорожного движения в социальных сетях // Вестник НЦБЖД. 2014. № 4 (22).

3. Евенко С.А. Актуальные вопросы использования инновационных форм пропаганды безопасности дорожного движения // Вестник Адыгейского государственного университета. Серия 1: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. 2015. № 3 (163).

4. Калюжный Ю.Н., Хромов В.С. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 3.

5. Николаев О.Э., Сидоров Э.Т., Синяжников Д.А., Темняков Д.А. Административная деятельность полиции // Том. Часть 2. Учебное пособие. Руза, 2015.
6. Тарасов А.Ю., Миронов В.Л., Новгородов Д.А. Организация деятельности ГИБДД // Альбом схем. Руза, 2015.
7. URL: http://www.gibdd.ru (Дата обращения 22.01.2016).
8. URL: http://www.fcp-pbdd.ru (Дата обращения 22.01.2016).
9. URL: безопдор.рф (Дата обращения 22.01.2016).
10. URL: http://www.bizhit.ru/index/users_count/0-151 (Дата обращения 16.11.2015).
11. URL: http://www.gazeta.ru/auto/2015/06/01_a_6741273.shtml (Дата обращения 22.01.2016).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Новгородов Дмитрий Александрович, преподаватель кафедры административного права и оперативно-разыскной деятельности ОВДМосковского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования«Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя», г. Москва, ул. Академика Волгина, д.12, 117437.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Пропаганда, Интернет, дорожное движение, безопасность, социальная сеть.

НОВИКОВ А. Н., ЖАНКАЗИЕВ С.В.

ОПЫТ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ПРИОКСКОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы инновационного подхода к подготовке специалистовпо обеспечению безопасности дорожного движения, реализованные в Приокском государственном университете. Приводится описание структуры системы обучения на различных уровнях. Описаны направления научной деятельности.

Одним из основных направлений государственной политики РФ является сохранение жизни и здоровья граждан, поэтому снижение смертности от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) можно назвать главной задачей в области безопасности дорожного движения (БДД) [1].

В 2012 году Министерством транспорта РФ разработан проект концепции транспортной стратегии на период до 2030 г. Реализация транспортной стратегии будет проходить в два этапа [2]: 1 этап (до 2020 г.) – завершение целевой программы; 2 этап (до 2030 г.) – интенсивное инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям.

Организация и БДД является комплексной задачей, успешное решение которой зависит от эффективного взаимодействия всех уровней власти, профильных ведомств, хозяйствующих субъектов, общественности, СМИ [1]. Уже сейчас во многих регионах существует положительный опыт такого взаимодействия. Однако для качественной реализации данных мер необходимо наличие соответствующих специалистов в области организации и БДД.

Анализ рынка труда показывает дефицит кадров, так по данным кадровых агентств, соотношение вакансий и резюме по позициям в рассматриваемой сфере находятся в пределах 3-5 вакансий на 1 резюме. В государственных и частных проектных и научных институтах занято не более 3 тыс. специалистов, способных разрабатывать комплексные документы транспортного планирования (более 30 % из них находятся в предпенсионном и пенсионном возрасте). Потребность в специалистах в автомобильном комплексе страны на 2016 год составляет: в автомобильном транспорте – более 700 тыс. человек; в дорожном хозяйстве – более 130 тыс. человек.

Основная роль в области подготовки специалистов для инновационного развития транспортного комплекса отводится высшим учебным заведениям. Основным направлением высшего образования в области БДД является подготовка бакалавров и магистров по направлениям 23.03.01 и 23.04.01 – «Технология транспортных процессов». В России и странах СНГ освоение данного направления осуществляется в 120 ВУЗах (23 из них в ЦФО), в число которых входит Приокский государственный университет (ПГУ).

Направления деятельности выпускников по направлению подготовки бакалавров 23.03.01 – «Технология транспортных процессов» в области БДД включают в себя: совершенствование систем управления на транспорте; разработка и внедрение систем безопасной эксплуатации транспорта и организации движения транспортных средств; контроль за соблюдением экологической безопасности транспортного процесса; разработка планов развития и повышение эффективности функционирования систем организации движения и БДД; разработка моделей процессов функционирования транспортно-технологических систем и транспортных потоков и др. [4]

ПГУ занимается подготовкой кадров для автомобильного транспорта 15 лет. В университете реализуются следующие основные направления в области подготовки специалистов по обеспечению БДД [2]: 1.

Гарантированная подготовка необходимого числа специалистов, обладающих нужным уровнем квалификации и востребованных компетенций; 2. Обоснование содержания автотранспортного образования, его учебно-методического обеспечения с учетом использования новейших информационных технологий, подготовка и издание современных учебников и учебных пособий; 3. Управление и развитие материально-лабораторной базы, экспериментальной, научной, учебно-практической базыс учетом повышенных требований к освоению новой техники и технологий, а так же развитию инновационных инженерных навыков выпускников; 4. Задачи инновационного развития транспортной системы России, поставленные в транспортной стратегии, требуют формирования новых подходов к научному обеспечению транспортной отрасли.

За 15 лет работы удалось сформировать высококвалифицированную команду преподавателей, которая успешно реализует комплексный подход в многоуровневом образовании. При необходимости освоения дополнительных компетенций или квалификаций – по дополнительным профессиональным программам. Для руководителей подразделений, имеющих инженерное образование возможно освоение дополнительных компетенций или квалификаций в рамках дополнительных профессиональных программ.

Университетом осуществляется сотрудничество с ведущими предприятиями и организациями региона в сфере организации БДД. Ежегодно студенты вуза проходят практики в организациях, реализующих современные подходы к совершенствованию организации транспортного процесса и снижению аварийности на улично-дорожной сети.

Для осуществления качественной подготовки специалистов университетом постоянно совершенствуется материально-техническая база. Процесс обучения студентов организован с применением современного технологического оборудования, наглядных пособий узлов и агрегатов автомобиля, программных и аппаратных средств мультимединого отображения информации, которыми оснащены 11 лабораторий.

Для реализации программ подготовки кадров высшей квалификации (кандидат и доктор наук) в университете открыты аспирантура, докторантура и диссертационный совет Д 999.030.03 по защите докторских и кандидатских диссертаций по специальностям: 05.22.08 - Управление процессами перевозок и 05.22.10 - Эксплуатация автомобильного транспорта. В совете защитили диссертационные работы более 40 соискателей со всей страны.

С целью оперативного отражения научных достижений в университете учрежден и успешно развивается научно-технический журнал «Мир транспорта и технологических машин», включенный в перечень изданий, рекомендованных ВАК РФ и входящий в ТОП-20

научных журналов по тематике транспорт (по данным портала elibrary.ru). Редакционная коллегия представлена ведущими российскими и зарубежными учеными.

Преподавателями ПГУ за последние годы изданы 20 монографий и более 50 учебных пособий, затрагивающих проблемы автомобильного транспорта, с грифами УМО и Минобрнауки РФ.

Современный, качественный образовательный процесс немыслим без активного вовлечения студентов в инновационное развитие автотранспортного комплекса [3]. С этой целью в университете открыто студенческое конструкторское бюро (СКБ) «Молодежь и транспорт.

Целью создания СКБ является: вовлечение студентов в инженерное творчество и их адаптации к инженерной деятельности в реальных производственных условиях; продвижение на рынок разработок в области БДД.

В целях заимствования передового зарубежного опыта ВУЗом налажено сотрудничество с зарубежными университетами в рамках образовательных и научных программ, а также участия в международных грантах, конференциях, симпозиумах и семинарах. Кафедра «Сервис и ремонт машин» сотрудничает с 8 высшими учебными заведениями Европы.

За 15 лет работы подготовлено 82 специалиста в области организации и БДД. Выпускники ВУЗа пользуются спросом у работодателей, так, например, среди выпускников 2015 года направления подготовки 23.03.01 –«Технология транспортных процессов» трудоустроено 86 %, а 14 % - продолжили обучение в магистратуре.

Представленные подходы к созданию системы подготовки специалистов в области организации БДД, могут быть внедрены в образовательный процесс учебных заведений высшего профессионального образования путем разработки и реализации образовательных программ, а Приокский государственный университет полностью готов принять активное участие реализации государственных программ по организации безопасности дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Доклад президента РФ В.В. Путина на заседании президиума Госсовета по безопасности дорожного движения от 14 марта 2016 г. [Электронный ресурс]:URL: http://kremlin.ru/events/president/news/51506.

2. Голенков В.А.,Новиков А.Н., Катунин А.А. Подготовка кадров для инновационного развития транспортного комплекса //Мир транспорта и технологических машин. 2013. № 3 (42). С. 100-106.

3. Новиков А.Н.,Букалова Г.В. Профессиональное мышление технического профиля как элемент образовательного нормирования // Мир транспорта и технологических машин. 2012. № 3. С. 100-102.

4. Уровень высшего образования бакалавриат направление подготовки 23.03.01 – Технология транспортных процессов: ФГОСТ ВО: Утвержден приказом Минобрнауки РФ от 06.03.2015 № 165.

5. Букалова Г.В.,Новиков А.Н. Профессиональная компетентность как дидактическая категория образовательного процесса // Мир транспорта и технологических машин. 2009. № 3 (26). С. 104-109.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Новиков Александр Николаевич,заведующий кафедрой «Сервис и ремонт машин»,заслуженный работник высшей школы РФ,доктор технических наук, профессор.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Приокский государственный университет», г. Орел,Наугорское шоссе, 29, 302020.

Жанказиев Султан Владимирович,заведующий кафедрой «Организация и безопасность движения»,доктор технических наук, доцент.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)», г. Москва,А-319, Ленинградский проспект, дом 64, 128829.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Подготовка кадров, Приокский государственный университет, безопасность дорожного движения, бакалавр, магистр.

НОГОВИЦИНА Е.Н.

ДЛЯЩЕЕСЯИНЕДЛЯЩЕЕСЯ АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВОНАРУШЕНИЕ, ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ

Аннотация: в статье рассматриваются проблемы правоприменительной практики.

Статья 4.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [1] (далее – КоАП РФ) определяет сроки давности привлечения к административной ответственности, что имеет важное практическое значение для судебной практики и юрисдикционной деятельности административных органов и является предметом

постоянного внимания юридической науки [2], законодательных органов и правоприменителей.

В современном правоведении давность привлечения к административной ответственности следует рассматривать как право, предоставляемое лицу, совершившему правонарушение, по истечении определенного времени с момента его совершения не быть преследуемым. С одной стороны это обеспечивает, правовую защищенность лица, исключая неопределенную продолжительность его правового положения в связи с совершенным правонарушением, а с другой стороны такие действия со стороны государства направлены на поддержание существующего правопорядка.

Однако, одним из проблемных вопросов практики применения положений статьи 4.5 КоАП РФ, к административным правонарушениям совершаемых физическими, юридическими лицами и должностными лицами остаются – отсутствие понятий и требований по применению длящегося и не длящегося административных правонарушений.

Законодатель в одном случае (ч. 1 ст. 4.5 КоАП РФ) определил исчисление сроков давности привлечения к административной ответственности в зависимости от вида административного правонарушения, за которые КоАП РФ установлена административная ответственность, содня совершения административного правонарушения.

При длящемся административном правонарушении сроки, предусмотренные ч. 1 рассматриваемой статьи, начинают исчисляться со дня обнаружения административного правонарушения [1].При этом КоАП РФ не содержит ни определения понятия длящихся административных правонарушений, ни их перечня.

Истечение этих сроков, являющихся по своему правовому характеру пресекательными, исключает возможность привлечения физических, юридических, должностных лиц к административной ответственности и является обстоятельством, исключающим производство по делу об административном правонарушении (п. 6 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ) [3].

В науке административного права отмечается, что длящееся правонарушение отличается непрерывным осуществлением состава в течение определенного периода времени. Можно выделить два вида таких правонарушений [4]:

1) возникающие с момента совершения деяния (действия, бездействия), события;

2) возникающие по истечении определенного срока (такой состав признается, когда установленный срок для правомерного исполнения соответствующей обязанности истек).

В соответствии с п. 14 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных

правонарушениях» - длящимся является такое административное правонарушение (действие или бездействие), которое выражается в длительном непрекращающемся невыполнении или ненадлежащем выполнении предусмотренных законом обязанностей [5].

Анализ правоприменительной практики позволяет сделать вывод о росте доли длящихся административных правонарушений в общем количестве выявленных проступков [4]. Представляется, что причиной указанной тенденции является не только расширение количества составов длящихся правонарушений, содержащихся в КоАП РФ (признак длящегося прямо включен в значительное количество составов), но и сравнительная простота возможности реагирования на данные нарушения (с момента обнаружения, а не с момента совершения), а также вытекающая из этого заинтересованность должностных лиц, уполномоченных возбуждать дела, в доказывании именно длящегося характера выявленного нарушения. Сказанное подтверждает необходимость пристального внимания правоведов к проблеме правовой природы длящихся правонарушений.

В КоАП РФ есть ряд составов, по которым должностные лица ГИБДД МВД России уполномочены возбуждать производство по делам об административных правонарушениях (составлять протоколы об административных правонарушениях) предусмотренных КоАП РФ, (например: 11.29, 12.1, 12.21.1, 12.21.2, 12.31, ч. 1 ст. 19.4,ч. 1 ст. 19.5, 19.7, 19.22 и др.) в которых содержатся нормы, предусматривающие административную ответственность, как за нарушение установленного порядка, так и нарушение срока.

При этом в большинстве случаев объективная сторона данных административных правонарушений состоит в бездействии (поведение, выражающееся в несовершении действия, которое лицо обязано было совершить в силу указания правовой нормы. В связи с чем, сложно определить закрытый перечень соответствующих противоправных действий (бездействия), который позволил бы однозначно отнести соответствующий деликт к длящимся.

Так ст. 12.1 КоАП РФ «Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра» частью 1 устанавливает административную ответственность физических лиц за управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке. Объективная сторона состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12, выражается в невыполнении водителем транспортного средства требований п. 1 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного

движения», и п. 3 Постановления Правительства РФ от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации», Приказа МВД России от 24.11.2008 № 1001 (ред. от 13.02.2015) «О порядке регистрации транспортных средств» (вместе с «Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», «Административным регламентом Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним»), согласно которым собственники транспортных средств либо лица, от имени собственников владеющие, пользующиеся или распоряжающиеся на законных основаниях транспортными средствами (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.), обязаны зарегистрировать их или изменить регистрационные данные в ГИБДД:

- в течение срока действия регистрационного знака «ТРАНЗИТ»;
- в течение 10 суток после:
- приобретения транспортных средств;
- выпуска транспортных средств в свободное обращение в соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза и законодательством Российской Федерации о таможенном деле;
- замены номерных агрегатов;
- возникновения иных обстоятельств, потребовавших изменения регистрационных данных.

Поэтому представляется, что признать окончание формирования состава правонарушения в рассматриваемом аспекте, можно только после истечения соответствующего срока для исполнения обязанности, что подтверждается и п. 14 Постановления ПВС № 5, гдесодержится четкая рекомендация: «В случае совершения административного правонарушения, выразившегося в форме бездействия, срок привлечения к административной ответственности исчисляется со дня, следующего за последним днем периода, предоставленного для исполнения соответствующей обязанности» [5].

Согласно части 2 статьи 4.5 КоАП РФ при длящемся административном правонарушении сроки, предусмотренные частью первой этой статьи, начинают исчисляться со дня обнаружения административного правонарушения. При применении данной нормы необходимо исходить из того, что длящимся является такое административное правонарушение (действие или бездействие), которое выражается в длительном непрекращающемся невыполнении или ненадлежащем выполнении предусмотренных законом обязанностей [5].

При этом следует учитывать, что такие обязанности могут быть возложены и иным нормативным правовым актом, а также правовым актом ненормативного характера, например представлением прокурора, предписанием органа (должностного лица), осуществляющего государственный надзор (контроль). Невыполнение предусмотренной названными правовыми актами обязанности к установленному сроку свидетельствует о том, что административное правонарушение не является длящимся. При этом необходимо иметь в виду, что днем обнаружения длящегося административного правонарушения считается день, когда должностное лицо, уполномоченное составлять протокол об административном правонарушении, выявило факт его совершения [5].

Актуальным остается вопрос о моменте обнаружения длящегося административного правонарушения, поскольку ч. 2 ст. 4.5 КоАП РФ связывает определение срока давности привлечения к административной ответственности именно с моментом обнаружения указанного правонарушения [6], а часть 1 настоящей статьи с днем совершения административного правонарушения.

Важность рассматриваемого вопроса, как иисчисление срока давности привлечения к административной ответственности определяется тем, что «...наложение административного взыскания без учета времени совершения правонарушения и сроков давности привлечения к административной ответственности противоречит публично-правовым принципам назначения наказания за административное правонарушение» [7].

В повседневной практике привлечения юридических лиц к административной ответственности значительное число вопросов правоприменительной практики связано с определением того, является ли административное правонарушение совершенным или длящимся.

Разграничение административных правонарушений на совершенные и длящиеся важно потому, что установленные ст. 4.5 КоАП РФ сроки давности привлечения к административной ответственности являются пресекательными и в случае их пропуска суд принимает решение об отказе в привлечении к административной ответственности.

По сути дела, истечение срока давности привлечения к административной ответственности является основанием для прекращения производства по делу об административном правонарушении (п. 6 ст. 24.5 КоАП РФ) [8].

Особенность сложившейся ситуации состоит в том, что КоАП РФ не содержит определения длящегося правонарушения, поэтому важную роль в решении этого вопроса занимает судебная практика.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 15.02.2016 г., с изм. от 17.02.2016 г.) [Электронный ресурс]: Официальный интернет-портал правовой информации.URL: http://www.pravo.gov.ru.

2. Салищева Н.Г. О некоторых тенденциях развития законодательства об административной ответственности в России в современный период [Электронный ресурс]: Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Гуменюк Т.А. Правовая конструкция длящегося и недлящегося административного правонарушения: проблемы правоприменительной практики [Электронный ресурс]: Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Бахрах Д.Н. Проблемы длящихся правонарушений[Электронный ресурс]: Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]:Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 (ред. от 19.12.2013) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. Андреева Т.К., Антонов И.В., Бациев В.В. и др. Правовые позиции Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации: избранные постановления за 2008 год с комментариями / под ред. А.А. Иванова. М. [Электронный ресурс]: Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

7. Заявление о признании незаконным и отмене постановления удовлетворено правомерно, поскольку административный орган не доказал ни наличия в действиях заявителя состава правонарушения, ни совершения правонарушения в пределах сроков, установленных КоАП РФ для привлечения к административной ответственности. [Электронный ресурс]:Постановление ФАС Поволжского округа от 08.02.2005 № А65-16407/04-СА1-36 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. Суд правомерно удовлетворил заявление о признании незаконным и отмене ненормативного акта о привлечении к административной ответственности за нарушение порядка ведения кассовых операций, т.к. истек срок давности привлечения к административной ответственности. [Электронный ресурс]:Постановление ФАС Московского округа от 21.01.2005 № КА-А41/12999-04 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ноговицина Елена Николаевна, старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД Орловского Юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Законодательство, административное правонарушение, длящееся, не длящееся, сроки давности.

ОРЕШИН Н.А., ЧАЛЕНКО А.О.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МОДЕЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УЧАСТНИК ДОРОЖНОГОДВИЖЕНИЯ – ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – ДОРОГА – ПРОСТРАНСТВО»

Аннотация: предложена обобщенная модель дорожно-транспортной системы "Участник дорожного движения – транспортное средство – дорога – пространство", отличающаяся от известных моделей элементами "Участник дорожного движения", "Транспортное средство" и "Пространство". Разработанная модель наиболее полно отражает факторы, влияющие на безопасное функционирование дорожно-транспортной системы и на развитие ее в целом.

Современное общество как живой организм, все стороны которого находятся во взаимосвязи, можно рассматривать как территориально-распределенную систему. Жизнь этого организма возможна лишь в результатеперемещения в пространстве людей, вещества, культурных и материальных благ. Очевидно, что такое перемещение немыслимо без создания дорожно-транспортной системы, обеспечивающей необходимые условия доступа всех участников дорожного движения к единому пространству, обустроенному, приспособленному и используемому для движения транспортных средств [1].

Основными задачами дорожно-транспортной системы, являются:

– формирование единого транспортного пространства в интересах всех участников дорожного движения;

– обеспечение перемещения людей, а также транспортировки грузов и оборудования с помощью транспортных средств и без таковых;

– обеспечение защиты движения участников дорожного движения и транспортных средств от угроз возникновения дорожно-транспортного происшествия.

В современной литературе по дорожному движению наиболее широко используются следующие виды моделей дорожно-транспортных систем: "Водитель–автомобиль"; "Водитель–автомобиль–дорога"; "Водитель–автомобиль–дорога–среда", "Человек–автомобиль–дорога"; "Человек–автомобиль–дорога–среда" (рис.1–5) [2].

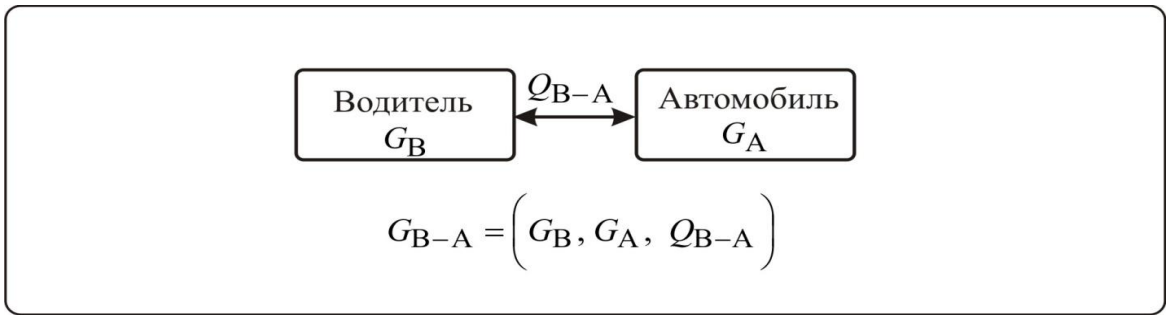


Рисунок 1. Модель дорожно-транспортной системы "Водитель–автомобиль"

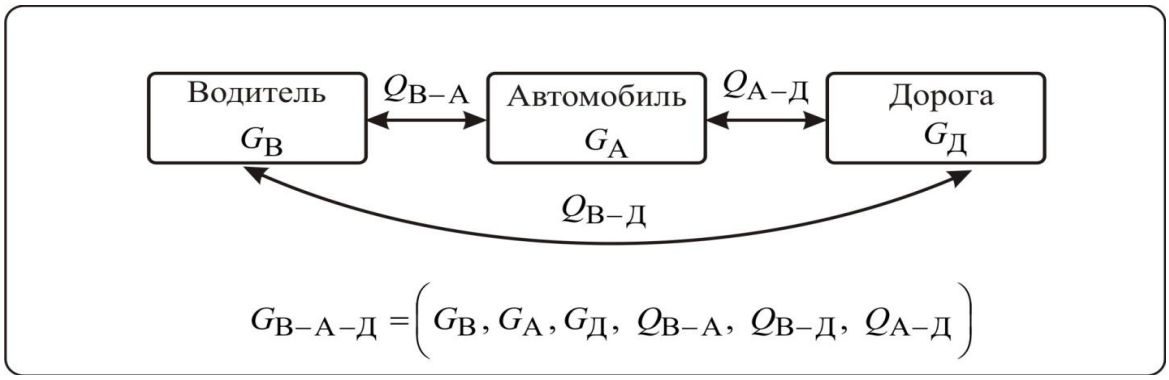


Рисунок 2. Модель дорожно-транспортной системы "Водитель–автомобиль–дорога"

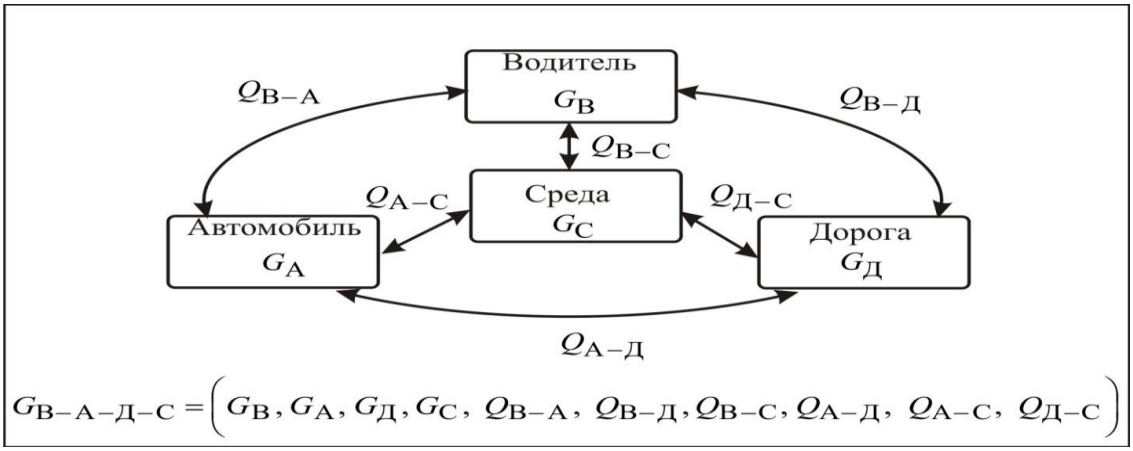


Рисунок 3. Модель дорожно-транспортной системы "Водитель–автомобиль–дорога–среда"

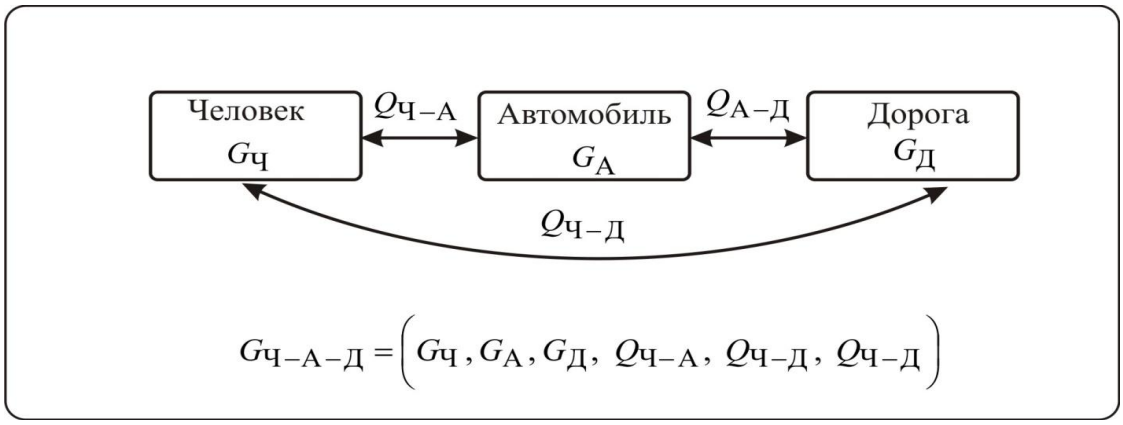


Рисунок 4. Модель дорожно-транспортной системы "Человек–автомобиль–дорога"

Эти модели представлены множествами:

$G_{Â-À}$ – водитель–автомобиль;

$G_{Â-À-Ä}$ – водитель–автомобиль–дорога;

$G_{Â-À-Ä-Ñ}$ – водитель–автомобиль–дорога–среда;

$G_{×-À-Ä}$ – человек–автомобиль–дорога;

$G_{×-À-Ä-Ñ}$ – человек–автомобиль–дорога–среда

и при исследовании проблем обеспечения безопасности дорожного движения позволяют учитывать факторы, влияющие на взаимодействии элементов системы "Человек"; "Водитель"; "Автомобиль "; "Дорога", "Среда", и определены следующими множествами

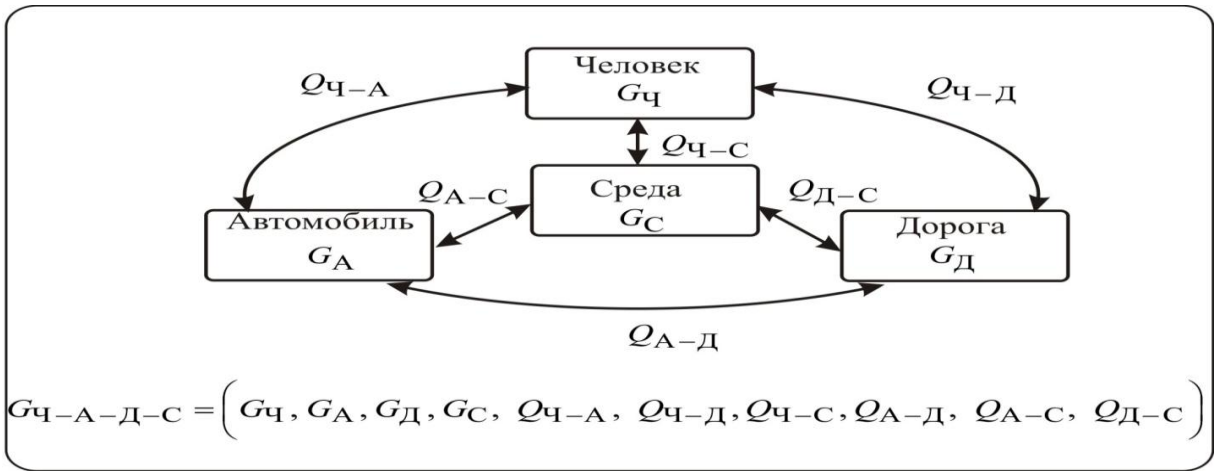


Рисунок 5. Модель дорожно-транспортной системы "Человек–автомобиль–дорога–среда"

В данных моделям приняты следующие обозначения. Символами $G_{Â}, G_{À}$, $G_{Ä}$, $G_{Ñ}$ обозначены множества, характеризующие соответственно следующие элементы дорожно-транспортной системы:

водитель, автомобиль, дорога, среда. Символами $Q_{\hat{A}-\grave{A}}, Q_{\hat{A}-\ddot{A}}$, $Q_{\grave{A}-\ddot{A}}$, $Q_{\hat{A}-\tilde{N}}$, $Q_{\grave{A}-\tilde{N}}$, $Q_{\ddot{A}-\tilde{N}}$, $Q_{\times-\grave{A}}$, $Q_{\times-\ddot{A}}$, $Q_{\times-\tilde{N}}$ обозначены операторы, отражающие взаимодействие элементов дорожно-транспортной системы.

Поскольку дорожно-транспортная система предназначена не только для движения автомобилей, но и других транспортных средств и участников дорожного движения, а также, учитывая существенное влияние физических, географических, биологических, социальных, культурных, политических и юридических условий на форму и характер существования самой системы, предлагается при моделировании рассматривать такие элементы как "Участник дорожного движения" "Транспортное средство" и "Пространство" (рис. 6).

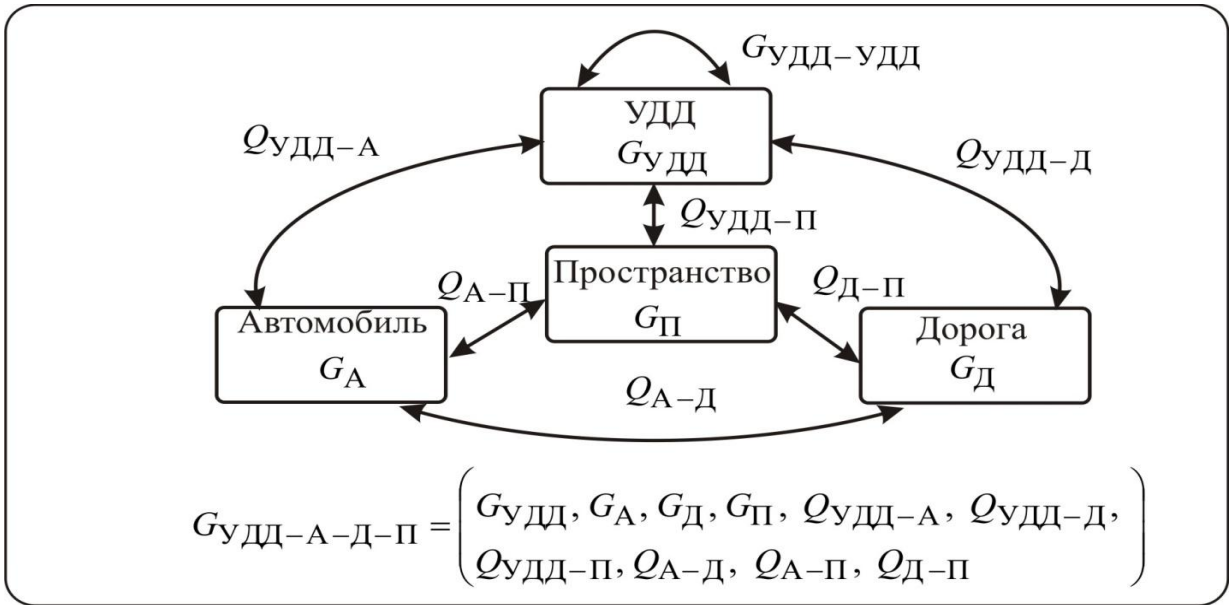


Рисунок 6. Модель дорожно-транспортной системы

"Участник дорожного движения–транспортное средство–дорога–пространство"

Предложенная модель представлена множеством $G_{\acute{O}\ddot{A}\ddot{A}-\grave{A}-\ddot{A}-\ddot{I}}$ и позволяет при исследовании проблем обеспечения безопасности дорожного движения учитывать факторы, влияющие на взаимодействии элементов системы "Человек"; "Водитель"; "Автомобиль "; "Дорога", "Среда", "Участник дорожного движения", "Пространство", "Транспортное средство".

ЛИТЕРАТУРА

1. Правила дорожного движения Российской Федерации: утв. Советом Министров – Правительством Российской Федерации 23.10.1993 г.: по состоянию на 07.04.2015 г. М.: Мир Автокниг, 2015. 64 с.: ил.

2. Котиков Ю. Г. Основы системного анализа транспортных систем: учеб. пособие. СПб.: СПбГАСУ 2001. 264 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Орешин Николай Алексеевич, сотрудник Академии ФСО России, кандидаттехнических наук, профессор.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

Чаленко Антон Олегович, сотрудник Академия ФСО России, б/с, б/з.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Территориально-распределенная система, дорожно-транспортная система, участник дорожного движения, дорога, пространство, транспортное средство.

ПАВЛОВА Е.В.

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ СТАНОВЛЕНИЯ СИСТЕМЫ ГИБДД КАК ЭЛЕМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье анализируются исторические аспекты становления и формирования системы государственных органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения; вклад конкретных личностей в современный облик ГИБДД, а также формулируются предложения по повышению эффективности подготовки кадров для подразделений ГИБДД.

В современный период развития государственности обеспечение безопасности дорожного движения является одним основных направлений деятельности Российской Федерации. Управление обеспечением безопасности дорожного движения представляет собой сложную систему, которая включает в себя, целый комплекс взаимодействующих организационных, правовых, социально-экономических, профилактических, контрольно-надзорных и иных мер, осуществляемых специально уполномоченными на то государственными органами. Кроме того, данная система, в настоящий период, включает в себя совокупность общественных организаций, основная цель деятельности которых

предотвращение дорожно-транспортных происшествий, повышение уровня защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Появление этой системы не было спонтанным явлением, в своем развитии деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения прошла определенные этапы, в ходе которых сформировались предпосылки формирования такой системы, в которой особая роль принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – ГИБДД). Исторически сложившиеся система не сможет эффективно сосуществовать без постоянного процесса модернизации и развития, вместе с тем данная деятельность должна осуществляться в неразрывной связи с ретроспективными положительными аспектами, сформировавшими современный облик ГИБДД.

Важно учесть, что в настоящий период осуществляется значительное количество мер, которые направлены на повышение эффективности системы безопасности дорожного движения.

Следует оговориться, что комплекс принимаемых мероприятий в рассматриваемой сфере, в современный период развития государственности достигает определенных положительных результатов.

Так 25 января текущего года в Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России состоялось межведомственное совещание, на котором были подведены итоги работы Госавтоинспекции в ушедшем году и определены приоритетные задачи на ближайшую перспективу.Руководитель российской Госавтоинспекции генерал-лейтенант полиции Виктор Нилов, говоря об итогах года, отметил, что предварительные данные статистики свидетельствуют о снижении всех основных показателей аварийности, главный из которых – число погибших в дорожно-транспортных происшествиях – удалось сократить по сравнению с 2014 годом более чем на 15%. Это значит, что на российских дорогах были сохранены жизни свыше 3,5 тыс. участников дорожного движения. Сегодня отмечается сокращение количества ДТП с участием водителей в состоянии опьянения на 4,2%. Одновременно на 17,7% уменьшились случаи отказа от прохождения медицинского освидетельствования. В целом количество ДТП, связанных с управлением с признаками опьянения, снизилось на 7,7%. [1].

Период второй половины 60-х - середины 80-х гг. XX века характеризуется комплексным подходом к проблеме безопасности дорожного движения, а предпринимаемые государством в этом направлении меры отличались системностью, что определило их достаточную эффективность. В условиях усиления административно-командных методов руководства и управления страной количество задач, возлагаемых на Госавтоинспекцию, неуклонно возрастало, а система

обеспечения безопасности дорожного движения, которая сложилась к середине 60-х гг., уже не справлялась возложенными на нее задачами [2].

Таким образом, во второй половине 60-х - середине 80-х годов XX века руководством страны ведется комплексная крупномасштабная организационно-правовая работа по улучшению безопасности дорожного движения. В этот период создается правовая база системы обеспечения безопасности дорожного движения. К решению проблем безопасности дорожного движения было привлечено подавляющее число министерств и ведомств, а также общественных организаций. Основными направлениями деятельности государственных органов и общественных организаций по обеспечению безопасности дорожного движения стали техническое совершенствование конструкций производимых автомобилей и создание условий для их качественного технического обслуживания, дорожное строительство и улучшение оснащенности дорог средствами организации движения, улучшение подготовки водительских кадров, пропаганда безопасности дорожного движения.

Следует оговориться, что на становление и развитие ГИБДД оказывали влияние конкретные исторические личности. Значительный вклад в формирование современного облика подразделений ГИБДД внес Валерий Витальевич Лукьянов. Именно он первым обратил внимание, что безопасность на дороге проблема комплексная и определяется «триадой»: человек – автомобиль – дорога [3]. По его инициативе были созданы первые строевые подразделения дорожно-патрульной службы, которые сразу же доказали свою полезность, практически с нуля была организована служба дорожного надзора, началась работа по внедрению автоматизированных систем регулирования уличного движения.

Именно для подготовки кадров в новые подразделения дорожно-патрульной службы и оказалась необходимой специальная подготовка. В.В. Лукьянову благодаря его энергии и напору удалось убедить руководство Министерства в необходимости создания специальной образовательной программы для подготовки кадров дорожно-патрульной службы.

Исходя из проведённого исторического анализа развития подразделений ГИБДД, нам представляется, что для успешного проведения работы по обеспечению безопасности дорожного движения необходимо: чёткое нормативное закрепление проводимых мероприятий; регламентированное законом участие в этой работе государственных органов и общественных организаций; осуществление комплекса организационных и практических мер, направленных на совершенствование функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения; осуществление пропагандистской работы; выявление основных причин, проблем и закономерностей аварийности, а также социологические исследования и

опросы общественного мнения по выяснению причин и условий, способствующихсовершению ДТП, в т.ч. эффективностипроводимых мероприятий. При осуществлении перечисленных мероприятий, следует учитывать положительные аспекты в деятельности подразделений ГИБДД в разные исторические моменты, использовать патриотическое воспитание как важный элемент поднятия престижа сотрудника ГИБДД. Поэтому, важное значение должно уделяться подготовке кадров для системы Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Современный облик и перспективы развития Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова отражают общий системный подход государства к решению задачи по обеспечению безопасности дорожного движения. В рамках реализации государственной политики в сфере образования, обеспечения безопасности дорожного движения, а также указаний руководства МВД России, Департамента государственной службы и кадров МВД России, Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России процессы модернизации и инновации стали неотъемлемой частью образовательного процесса института.

Сегодня в институте инновации представляют собой процесс совершенствования педагогических технологий, методов, приемов и способов обучения и воспитания, внедрение новых форм организации совместной деятельности преподавателя и слушателя. Инновационная деятельность не только определяет направления профессионального роста профессорско-преподавательского состава, его творческого поиска, но и способствует личностному росту обучающихся, создает базис для эффективного формирования компетенций необходимых выпускнику вуза в последующей профессиональной деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1.Российская Госавтоинспекция подвела итоги работы в прошедшем году и определила дальнейшие перспективы[Электронный ресурс] // URL:www.gibdd.ru (дата обращения 19.02.2016).

2.Россинский Б.В. Организационно-управленческие проблемы функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения / М., 1993. С. 65.

3. Кирьянов В.Н. Жизнь на переднем крае. Памяти В.В. Лукьянова. М. 2008 г. С.8

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Павлова Евгения Васильевна, заместитель начальника кафедры административного права и административной деятельности ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Исторические этапы развития системы ГИБДД, безопасность дорожного движения, подготовка кадров для системы ГИБДД, личностный вклад в становление системы безопасности дорожного движения.

ПАРАХИН В.В.

ОПЫТ РАБОТЫ ПО ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ УМВД РОССИИ ПО ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ К ОКАЗАНИЮ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ

Аннотация: в статье рассматриваетсяопыт работы по подготовке сотрудников Госавтоинспекции УМВД России по Липецкой области оказанию первой помощи.

Каждый год на дорогах мира погибает примерно 1, 24 млн. человек,и еще от 20 до 50 млн. получают в дорожно-транспортных происшествиях несмертельные травмы.

Дорожно-транспортные травмы занимают восьмое место в списке основных причинсмертности в мире и являются главной причиной смерти молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет, тех которые могли вступить в наиболее продуктивный период жизни. Современные тенденции дают основания предполагать, что ДТП к 2030 году займут пятое место среди основных причин смертности [1, с. 1].

Согласноевропейским исследованиям, примерно в 50% случаев смерть в результате дорожно-транспортныхпроисшествий наступает в течение нескольких минут либо на месте аварии, либо по пути следования в больницу [2, с. 52]. Быстрая, качественная догоспитальная помощь может спасти жизни многих пострадавших, а смертельный исход, который становится следствием ДТП, можно предотвращать, если повышать качество помощипострадавшим.

Европейская Комиссия заявила, что в Евросоюзе можно было бы спасти несколько тысяч жизней, сократив время реагирования спасательных служб и усовершенствовав другие компоненты медицинского обслуживания участников ДТП. Анализ данных за 1970-1996 годы в ряде стран, входящих в ОЭСР (организацию экономического сотрудничества и развития) показал, что доля от 5% до 25% от общего

сокращения смертностина дорогах могла быть получена за счет улучшения медицинского обслуживания и технологий [3, с. 102].

Очевидно, что резерв в борьбе с тяжелыми последствиями ДТП лежит в своевременной госпитализации пострадавших при полном объеме медицинской помощи на местепроисшествия и на этапах госпитализации. Потеря времени может иметь трагические последствия для пострадавших. Оказание эффективной первой помощи в первый час от момента травмы принято называть «золотым часом».

Как известно, первая помощь на месте происшествия включает оказание само- и взаимопомощи лицами, оказавшимися на месте происшествия. Объем и характер помощи пострадавшим в результате ДТП зависит от уровня подготовки лиц, оказывающих эту помощь (водители и пассажиры автомашин, сотрудники ГИБДД и МЧС, работникидорожных служб и др.). К сожалению, следует констатировать, чтопервую помощь пострадавшим в ДТП оказывают в редких случаях. Люди боятся ответственности. Малокто знает, что уголовное и административное законодательство не признают правонарушением причинение вреда охраняемымзаконом интересам в состоянии крайней необходимости.В некоторых станах мира имеются законы «добрых самаритян», которые освобождают от ответственности людей, оказавших помощь пострадавшим независимо от того, имеется ли в стране закон, вменяющий это в обязанностьочевидцев– оказать помощь в случае острой необходимости [2, с.79].

В ряде стран население активно привлекают к оказанию первой помощи и проведению начальных мероприятий догоспитальной помощи.Действует эффективная система использования парамедиков, которые проходят качественную многоуровневую и систематическую подготовку по оказанию первой помощи.

В России Федеральный закон от 21.11.2011 №323 «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» устанавливает общее право оказывать добровольную первую помощьлюбому человеку при наличии у них соответствующей подготовки и (или) навыков. Этим законом определяется специальное правило об обязательном оказании первой помощи рядом должностных лиц, в частности сотрудниками органов внутренних дел.

Обязанность сотрудника Госавтоинспекции по оказанию первой помощи пострадавшим в ДТП конкретизируется в Федеральном законе от 07.02.2011 №3-ФЗ «О полиции», в Положении о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел российской Федерации, утвержденномУказом Президента РФ от 15.06.1998 № 711.За неоказание первой помощи для сотрудников полиции предусмотрена юридическая ответственность от дисциплинарнойдо уголовной.

Учитывая, что сотрудникиГосавтоинспекции одними из первых оказываются на месте дорожно-транспортного происшествия, актуализируется вопрос их качественной подготовки по оказанию первой помощи пострадавшим. От правильноговладения ими приемами и навыками первой помощи зависят жизнь и качество здоровья пострадавших.

Подготовка сотрудников Госавтоинспекции по оказанию первой помощи пострадавшим осуществляется в рамках первоначального и дополнительного профессионального обучения сотрудников органов внутренних дел, а также на занятиях по профессиональной служебной подготовке. Соответствующий порядок, объемы и программы подготовки утверждаются нормативно-правовыми актами МВД России.

Например, на курсах первоначальной подготовки сотрудники Госавтоинспекцииизучают основы анатомии и физиологии человека, основные органы и системы его организма, учатсяоказывать первую помощь пострадавшим, тренируются в транспортировке пострадавших. По завершению обучения сотрудники Госавтоинспекции по данной дисциплине сдают зачеты.

Необходимо также иметь ввиду, чтомногие сотрудники Госавтоинспекции приходят на службу в органы внутренних дел, уже имея определенных базу знаний по данному вопросу, полученную при обучении в общеобразовательных организациях, учреждениях среднего и высшего профессионального образования, а также по образовательным программам подготовки водителей.

В Липецкий области имеется опыт обучения сотрудников Госавтоинспекции на базе Липецкого территориального центра медицины катастроф. Центр медицины катастроф оснащен самым современным оборудованием, имеет квалифицированных специалистов. Данные мероприятия проводились в рамках реализации областных целевых программ.

Суспехом для сотрудников Госавтоинспекции Липецкой области прошли курсы первой помощи, проведенные Российским Красным Крестом совместно с Глобальным партнерством по безопасности дорожного движения (GRSP) в рамках реализации международного проекта «Безопасность дорожного движения в десяти странах «RS-10».

Эти каскадные тренинги прошли очень интересно, познавательно и эффективно. Высококвалифицированные специалисты Красного Креста комбинировали традиционные преподавательские методики и современные технологии, в частности симуляционные. Используя последние достижения науки, доказательную медицину, современные симуляторыони наглядно демонстрировали навыки и приемы оказания первой помощи. Имитируя ситуацию дорожно-транспортного происшествия с использованием манекенов-имитаторов, они перед

сотрудниками Госавтоинспекции ставили задачи приближенные к реальным дорожным условиям.

Первоначальную подготовку по курсу «Базовые навыки оказание первой помощи» прошли 24 сотрудника Госавтоинспекции. Причем началось обучение с изучения организационно-правовых аспектов. Здесь рассматривалось и определение самого понятия «первая помощь», и разъяснение обязанностей тех, кто эту помощь оказывает, и изучение правовой базы. Все обучение было разделено на тематические разделы. Как оценить общее состояние пострадавшего, транспортировать его, что делать при остановке дыхания или сердца, сердечном приступе или кровотечении и шоке, утоплении или ожоге - эти и многое другие вопросы объяснили инструкторы Красного Креста, используя самые современные наглядные средства обучения. После изучения теоретического блока каждый из обучающихся на семинаре мог попрактиковаться на специальных манекенах,идентичныхвзрослому человеку иребенку. Закрепляли навыки оказанияпервой помощи друг надруге, при этомиспользуя все необходимые для этого средства. Причем, практические занятия проходилив условиях, приближенным к реальным. Пострадавших надо было извлечь из автомобиля и правильно оказать им первую помощь. Большое внимание было уделено не только тому, чтобы физически помочь попавшему в беду человеку, но и психологически поддержать его.В заключении каждого занятияподводились итоги,все действия вместе тщательно анализировали, обсуждали спорные вопросы, разбирали ошибки и успехи проведенного занятия. Все участники семинара сдали зачет, а по итогам обучающего курса получили соответствующее удостоверение, которое дает его обладателю право оказывать помощь пострадавшим людям в любой стране мира.

Следующим этапом обучения сотрудников Госавтоинспекции стал инструкторский семинар Российского Красного Креста.Занятия строились по принципам «равный обучает равного» и «тренер тренирует тренера». Из первоначальной группы было отобрано 12 участников, которые прошли подготовку для инструкторов.После этого, в соответствии с утвержденным графиком, инструкторы в течение двух месяцевпровели обучающие тренинги по оказанию первой помощи для своих коллег. В общей сложности было проведено 24 тренинга, в каждом из которых участвовалопо 8-10 сотрудников Госавтоинспекции.

Завершающим этапом подготовки сотрудников Госавтоинспекции стали выездные семинары, где инструкторы продемонстрировали свои педагогические способности по обучению своих коллег приемам оказания первой помощи. Экзаменовали работу инструкторов и оказывали им методическую помощь наставники из Российского Красного Креста. Такие выездные мастер-классы прошли в г. Ельце и г. Лебедяни. Все инструкторы получили сертификаты, дающие право обучать навыкам

оказанияпервой помощи. По итогам двух лет работы в Липецкой области из числа сотрудников Госавтоинспекции обучены 12 инструкторов первой помощии более 200 сотрудниковдорожно-патрульной службы.Для дальнейшегообучения сотрудников Госавтоинспекции и повышения их квалификациивУГИБДД УМВД России по Липецкой области Российский Красный Крест передал два манекена Амбуи 500 экз. учебных пособий по оказанию первой помощи.В настоящее время данные пособия и манекеныиспользуются для обучения сотрудников Госавтоинспекциив рамках профессиональной служебной подготовки.

О качестве и эффективности данных курсов может свидетельствовать тот факт, чтообученный одним из инструкторовсотрудник Госавтоинспекции Липецкой области в 2012 году стал победителем Всероссийского конкурса среди сотрудников Госавтоинспекции в номинации «Оказание первой помощи». Ну а главное достижение курсов - это полученные знания, которыепомогут сотрудникам Госавтоинспекции еще не раз оказать более квалифицированную помощь пострадавшим ДТП.

На наш взгляд заслуживает внимания еще один аспект, связанный с организацией работы по оказанию первой помощи пострадавшим. Это деятельность по созданию системы пропаганды и мотивации оказания первой помощи. В Липецкой области в этом направлении Госавтоинспекцией накоплен определенный опыт работы.

В рамках просветительской работы Госавтоинспекции управление ГИБДД УМВД России по Липецкой области ежегодно совместнос областным управлением образования и науки и Липецким территориальным центром медицины катастроф организует и проводит воспитательные мероприятия среди школьников. Теоретические и практические задания по оказанию первой помощи пострадавшим являются отдельным конкурсным испытанием для учащихся общеобразовательных организаций в рамках проведения олимпиады школьников по основам дорожной безопасности «Дорожная азбука» (более 20 тыс. участников), конкурса юных велосипедистов «Безопасное колесо» (более 10 тыс. участников), областного слета юных инспекторов движения «Мы выбираем жизнь» (более 200 участников). Специальные игровые сценыо важности знаний приемов оказания первой помощи стали основной частью театрализованныхпредставлений, проходящих в учреждениях культуры. Ежегодно такие спектакли просматривают более 10 тыс. школьников. Многие детитемами своих художественных, декоративно-прикладных и литературных произведений выбирают сюжеты по оказанию первой помощи пострадавшим и представляют их наобластной конкурс детского творчества по вопросам безопасности дорожного движения«Дорога глазами детей». Данные мероприятия

проводятся в рамках реализации областной подпрограммы «Обеспечение безопасности дорожного движении в Липецкой области».

Особое место в пропаганде значимости своевременного и правильного оказания первой помощи занимает работа с молодежью. Госавтоинспекция совместно с Липецкой общественной детско-юношеской организацией «Союз юных инспекторов движения» иЛипецким территориальным центром медицины катастроф уже два года подряд организуют профилактическую акцию «Маршруты безопасности», в рамкахкоторой проходят автопробеги с дальнейшим проведением в городах и крупных населенных пунктах области Дней безопасности дорожного движения и оборудованием там работы специальныхплощадок. Центральное место в работе площадок занимает площадка «Первая помощь». На месте мероприятия работают реанимобили, проводятся мастер-классы по оказанию первой помощи с использованием манекенов, компьютерное тестирование, показывают специальные учебные фильмы.

Стоит отметить, что работа аналогичнойплощадки была организована при проведении мероприятий, приуроченных к Всемирному дню оказания первой помощи, который отмечается ежегодно во вторую субботу сентября. Но наиболее массовое посещение людьми данной площадки состоялось в рамках работы мобильного молодежного центра безопасности дорожного движения.Открытие данного центра прошло в ходепрямого включения врежимевидео-конференц-связи на пленарном заседании Пятого Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», проходившего в г. Санкт - Петербург.

В конце текущего года Госавтоинспекция и Союз юных инспекторов движениязапускают новый проект. В ноябре в Липецкой области открывает работу волонтерский центр по безопасности дорожного движения,одно из основных направлений его работы - пропаганда и обучение оказанию первой помощи пострадавшим. Центр будет работать в течение года. В началеон подготовит 40 волонтеров по пропаганде иобучению оказания первой помощи, а затем эти волонтерыпроведут более 20 специальных мероприятий в этом направлении, на которыхбудет задействовано более тысячи человек.

ЛИТЕРАТУРА

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире - 2013: поддержать десятилетие действий. Женева:Всемирная организация здравоохранения, 2013. 303 с.

2. Совершенствование законодательства в области безопасности дорожного движения: руководство для стран по использованию методов и ресурсов. Женева:Всемирная организация здравоохранения, 2013. 88 с.

3. Стремление к нулю: высокие задачи и системный подход к безопасности дорожного движения. ISBN 978-92-821-0264-0, ОЕСД/ITF, 2009, 292 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Парахин Владимир Васильевич, начальник отделения пропаганды безопасности дорожного движения УГИБДД УМВД России по Липецкой области, б/с, б/з.

УГИБДД УМВД России по Липецкой области, г. Липецк, ул Неделина, д 2, 398059.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Госавтоинспекция, первая помощь, золотой час, пострадавший, дорожно-транспортное происшествие, Липецкая область, Центр медицины катастроф, Евросоюз.

ПОДГАЙНЫЙ А.М.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматривается проблема в области обеспечения безопасности дорожного движения. Особое внимание уделено мерампо предупреждению и пресечению административных правонарушений вэтой сфере, а также выявлению и устранению причин и условий, способствующих совершению административных деликтов.

На современном этапе развития общества все предупредительные меры в области обеспечения безопасности дорожного движения строятся на принципе осуществления мероприятий, прогнозирующих сам факт ДТП с целью нейтрализации экстремальных условий, и на принципе реализации мероприятий, направленных на снижение уровня травматизма от ДТП. Первый принцип действует на опережение с совершением аварийной ситуации, второй же имеет место в момент между возникшей аварийной ситуацией и наступившими последствиями, и именно от него порой зависит исход дальнейших событий по привлечению лиц к административной ответственности. Поэтому нельзя отдать приоритет какому-то одному принципу, так как они взаимосвязаны и действуют во благо человечества.

Видный правовед-административист А.П. Шергин одной из ключевых функций административной юрисдикции называет

охранительную, основной задачей которой является защита общественных отношений от правонарушений. Юрисдикция предупредительно воздействует на правонарушителя, и основным средством здесь выступает правовая санкция, одной из целей которой является предупреждение правонарушений [1].

Обосновывая концепцию административной политики Российской Федерации, А.П. Шергин в качестве главного направления деятельности государства по сдерживанию административной деликтности выделяет обеспечение приоритета предупреждения административных правонарушений и создание действенного механизма нейтрализации факторов, определяющих их совершение[2].

Данный теоретический посыл отражается в нормах законодательства об административной ответственности, а именно Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Согласно ст. 1.2 КоАП РФ одной из задач законодательства об административных правонарушениях является предупреждение административных правонарушений. Частью 1 ст. 3.1 КоАП РФ предусматривается, что административное наказание является установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения и применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами.

В соответствии с положениями утвержденной Президентом Российской Федерации Концепции общественной безопасности в Российской Федерации одним из механизмов реализации данной Концепции обозначено совершенствование национального законодательства в части, касающейся предупреждения правонарушений, установления административной ответственности за правонарушения в сфере общественной безопасности, а также совершенствование единой государственной системы профилактики правонарушений.

Уместно заметить, что в лексическом смысле под глаголом "предупредить" понимается "заранее принятыми мерами отвратить что-либо"[3].

Особенно остро вопрос предупреждения административных правонарушений проявляется в области дорожного движения. Вызывает обоснованное беспокойство рост числа граждан, привлекаемых к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения (ПДД). В условиях, когда в год выявляется более 70 млн. административных дорожных деликтов и за счет этого сдерживается рост аварийности, то следует констатировать не хорошую работу органов внутренних дел или излишнюю придирчивость должностных лиц, а крайне низкий уровень правосознания участников движения и неудовлетворительную постановку предупредительно-профилактической работы.

Рост административных правонарушений в данной сфере обусловлен рядом объективных причин.

В законодательстве об административной ответственности в области дорожного движения присутствует избыточность административно-правовых составов, прямо не влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения, что является одной из причин роста административной деликтности. Ужесточение санкций становится основным способом решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Размеры действующих наказаний не обоснованы научными исследованиями. При этом не всегда целесообразно наличие "вилок" в санкциях статей КоАП РФ. Многочисленные и постоянно вносимые в законодательство новеллы, поправки и дополнения не оказывают положительное влияние на состояние административной юрисдикции и качество работы государственных органов в области обеспечения безопасности дорожного движения[4].

Говоря о научно обоснованной концепции предупреждения административных правонарушений в области дорожного движения, реализуемой в профилактической деятельности органов внутренних дел, можно сформулировать следующее его определение.

Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения - это осуществление подразделениями, службами и отдельными сотрудниками в пределах своей компетенции мер по предотвращению и пресечению административных правонарушений, выявлению и устранению их причин и условий, а также активному воздействию на лиц с устойчивой антиобщественной, противоправной ориентацией в целях недопущения совершения ими правонарушений.

При этом в качестве основного субъекта деятельности по предупреждению административных правонарушений в области дорожного движения следует назвать органы внутренних дел Российской Федерации.

В развитие положений КоАП РФ и Концепции полагаем целесообразным высказать следующие предложения по дополнению нормативных правовых актов и реализации мер практического характера.

Как представляется, необходимо дополнение Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", являющегося правовой основой обеспечения безопасности дорожного движения.

В ст. 5 вышеназванного закона абзац 6 после слов "по безопасности дорожного движения" следует дополнить словами", а также по профилактике дорожно-транспортного травматизма" и, кроме того, дополнить данную статью новым абзацем следующего содержания: "разъяснения законодательства Российской Федерации в области

обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе в средствах массовой информации"[5].

Так же представляется необходимым исключить из ч.1 ст.9 Положения о Госавтоинспекции МВД России[6]слова "нарушителей правил дорожного движения", т.к. данная конструкция фактически дублирует уже имеющиеся показатели.

Вкупе с этими новациями необходимо дополнение и КоАП РФ. Полагаем, следует ввести статью, аналогичную ст. 7 КоАП РСФСР "Предупреждение административных правонарушений", которая бы предписывала государственным органам, общественным организациям и трудовым коллективам разрабатывать и осуществлять мероприятия, направленные на предупреждение административных правонарушений, выявление и устранение причин и условий, способствующих их совершению, на воспитание граждан в духе, строгого соблюдения законов. Такая норма, полагаем, станет логическим развитием положений ст. 1.2 КоАП РФ.

Кроме того, представляется целесообразным внесение в КоАП РФ изменений, предусматривающих ответственность за систематическое совершение лицом административных правонарушений. При этом допустимо установить либо количественный порог, либо балльную систему учета нарушений, предусмотрев санкцию в виде лишения специального права управления транспортными средствами. Таким образом, реализация предлагаемых мер позволит оказать значительный профилактический эффект на девиантное поведение лиц, систематически нарушающих требования ПДД [7].

Одновременно следует обратиться к институту освобождения от административной ответственности и прекращения производства по делу об административном правонарушении на основании амнистии [8]. Амнистия по делам об административных правонарушениях, предусмотренная п. 4 ч. 1 ст. 24.5 и п. 1 ст. 31.7 КоАП РФ, за все время существования КоАП РФ ни разу не объявлялась.

Вместе с тем, по мнению авторов, амнистия сама по себе является весьма действенным предупредительным инструментом. Любой акт об амнистии является выражением гуманизма и милосердия со стороны государства в отношении наказанных граждан. Нельзя отрицать и тот очевидный факт, что определенная часть амнистированных участников движения после освобождения от наказания будет в дальнейшем воздерживаться от нарушения ПДД.

Наиболее значимыми профилактическими мерами предупреждения ДТП в России являются те, которые относятся к категории общесоциальных. К ним, можно отнести: усиление контроля сотрудниками ГИБДД за безопасностью дорожного движения (профилактические беседы с водителями, встречи с представителями СМИ), снабжение их всеми

необходимыми техническими измерительными и фиксирующими средствами (радары, видеорегистраторы); совершенствование практики следственных органов расследования и рассмотрения уголовных дел о совершении автодорожных преступлений; установление строгого контроля за расходованием денежных средств, выделенных государством ответственным службам на текущий и капитальный ремонт дорог, а также за качеством их обслуживания; пресечение фактов недоброкачественного ремонтного обслуживания транспортных средств (например, подмены новых деталей автомобиля на уже использованные) и выпуска неисправных транспортных средств производителями в эксплуатацию; улучшение качества профессиональной подготовки будущих водителей; усиление борьбы с пьянством, алкоголизмом и наркоманией среди водителей; привлечение общественности к проблеме ДТП путем создания возможности открыто предоставлять последним информацию по любым нарушениям Правил дорожного движения их участниками.

К не менее важным профилактическим мероприятиям рассматриваемой категории стоит отнести меры, реализуемые в рамках специальной профилактики. Как представляется, в настоящее время объективная потребность в повышении эффективности административной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения однозначно свидетельствует о необходимости разработки проблематики предупрежденияадминистративныхправонарушений в этой сфере.

ЛИТЕРАТУРА

1. Шергин А.П. Административная юрисдикция. М., 1979. С. 23 - 24.

2. Шергин А.П. О Концепции административной политики // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник тезисов статей. М., 2013. С. 15.

3. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений / Российская академия наук; Институт русского языка им. В.В. Виноградова. М.: Издательство ЭЛПИС, 2015. С. 582.

4. Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 4 - 5.

5. Молчанов П.В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»: вопросы и пути совершенствования // Административное право и процесс. 2014. № 7. С. 61 - 65.

6.О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения:Указ Президента РФ от 15.06.1998г.№711.

7. Быков А.И. Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011.

8. Молчанов П.В. Административная амнистия для нарушителей правил дорожного движения // Право и государство: теория и практика. 2009. № 10 (58). С. 103 - 106.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Подгайный Андрей Михайлович, старший преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел Краснодарского университета МВД России, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования«Краснодарский университет Министерства внутренних делРоссийской Федерации», г. Краснодар, ул. Ярославская д. 128,350005.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Предупреждение административных правонарушений, безопасность дорожного движения, причины и условия, способствующие совершению административных правонарушений.

ПОДРЕЗОВ И.Н.

ВЫНОСЛИВОСТЬ КАК ПРОФЕССИОНАЛЬНО ЗНАЧИМОЕ КАЧЕСТВО ДЛЯ СОТРУДНИКОВ ГИБДД, СРЕДСТВА И МЕТОДЫ ЕЕ РАЗВИТИЯ

Аннотация: в статье рассматриваетсявыносливость, как профессионально значимое качество для сотрудников ГИБДД, средства и методы ее развития.

Наиболее важные средства и методы тренировки, направленные на повышение физической подготовленности сотрудников ГИБДД, основываются на требованиях к двигательной и функциональной подготовке. Для эффективной тренировки, надо знать, что тренировать икак тренировать

Выносливость - главнейшее физическое качество человеческого организма, определяющееся в профессиональной, спортивной деятельности и в обыденной жизни людей. Она отражает общий уровень работоспособности человека.

Выносливость как универсальноекачество человеческого организма, объединяет в себе множествопроцессов, происходящих на различных уровнях: от клеточного и до целостного организма. Тем не менее, как показывают результатыисследований, в преобладающем большинстве случаев лидирующая роль в проявлениях выносливости принадлежит факторам энергетического обмена и вегетативным системам его

обеспечения – дыхательной и сердечно -сосудистой, а также центральной нервной системе.

В методике и теории физической культуры выносливость определяют, как способность поддерживать необходимую для обеспечения профессиональной деятельности, мощность нагрузки и противостоять утомлению, возникающему в процессе выполнения работы. Вследствие этого, выносливость определяется двумя основными формами:

1. Продолжительностью работы до наступленияпервых признаков выраженного утомления, на заданном уровне мощности.

2. Снижениемскорости работоспособности организма при наступлении утомления.

Итак, начиная тренировки, важно рассмотреть и уяснить задачи, постепенно решая которые,можноподдерживатьипостоянно совершенствоватьсвоюпрофессиональную работоспособность.Главной целью этих задач является целенаправленное воздействие средствамифизическойподготовкинамножество факторов,обладающихспецифическимиособенностями, которые обеспечивают необходимый уровень развития работоспособности в каждомвиде профессиональной деятельности. Они решаются в процессе общефизической и специальнойподготовки. Следовательно, выделяютобщую и специальнуювыносливость.

Под общей выносливостью принято понимать совокупность функциональных возможностей организма, определяющих его умение к продолжительному выполнению с высокой эффективностью работы умеренной интенсивности и составляющих неспецифическую основу проявления работоспособности в различных видах спортивной или профессиональной деятельности.

Специальная выносливость - это способность спортсмена к длительному перенесению нагрузок, присущих для конкретного вида профессиональной деятельности. Специальнаявыносливость-сложное,многокомпонентноедвигательное качество. Меняя параметры выполняемых процедур, допустимо подбиратьнагрузкудляразвитияисовершенствованияопределенныхеё компонентов. Для каждой профессии или групп аналогичных профессий могут быть свои сочетания этих компонентов[1].

Исходя из этого, можновыделитьи проанализировать несколько видов специальной выносливости: к сложнокоординированной, силовой, скоростно-силовой и гликолитической, анаэробной работе; статическуювыносливость, связанную с длительным пребыванием в вынужденной позе в условиях ограниченной подвижности или малого пространства; выносливость к продолжительному выполнению работы умеренной и малой мощности; к длительной работе переменной мощности; а также к работе в условиях недостатка кислорода (гипоксии);

сенсорную выносливость - способность быстро и предельно точно реагировать на внешние воздействия среды без снижения эффективности профессиональных действий в условиях физической перегрузки или утомления сенсорных систем организма. Сенсорная выносливость зависит от устойчивости и надёжности функционирования анализаторов: визуального, вестибулярного, слухового,двигательного, тактильного[3].

Различные методы тренировки, применяемые для формирования выносливостиможно подразделить на несколько групп: интервальный и непрерывный, а такжесоревновательный (или контрольный) методы тренировки.

Каждый из методов имеет свои особенности и применяется для усовершенствования тех или иных компонентов выносливости в зависимости от параметров выполняемых упражнений. Такиевидыупражненийкакбег, ходьба, плавание, лыжи, упражнения с отягощением или на снарядах. С помощью продолжительности и интенсивности (мощности работы, величины отягощений, скорости движений), количества повторений упражнения, а также продолжительности и характера отдыха (или восстановительных интервалов), можно менять физиологическую направленность выполняемой работы.

Во-первых, выделяют интервальный метод тренировки. Он состоит из повторного дозированного выполнения упражнений небольшой длительности (обычно до 120 секунд), через строго ограниченные промежутки отдыха. Представленный метод используется для развития специфической выносливости к какой-либо определённой работе. Более широко применяется в спортивной тренировке, например, легкоатлетами, пловцами (представителями циклических видов спорта). Если изменить интенсивность выполнения упражнения, продолжительность, величину интервалов отдыха и количество повторений, можно воздействовать как на аэробную, так и на анаэробную выносливость.

Во-вторых, переменный непрерывный метод.Присущий,например, для спортивных, подвижных игри единоборств.Заключается в непрерывном выполнение работы при периодическом изменении интенсивности. В лёгкой атлетике такая работа называется «игрой скоростей» («фартлек»). В процессе длительного бега на местности -кросса - выполняются ускорения на отрезках от 100 до 500метров. Работа переменной мощности характерна для бега по холмам, или на лыжах по сильно затрудненной местности.Считается, что для развития как общей, так и специальной выносливости, переменный непрерывный метод рекомендуется для хорошо подготовленных людей. Он развивает аэробные возможности и способности организма переносить гипоксические состояния, а также кислородные «долги», возникающие в ходе выполнения ускорений и устраняемые при последующем снижении интенсивности

упражнения, приучает занимающихся «терпеть», т. е. воспитывает волевые качества [2].

В-третьих, равномерный непрерывный метод. Заключается в однократном равномерном выполнении упражнений малой и умеренной мощности продолжительностью от 15-30 минут и до 1-3 часов, то есть в диапазоне скоростей от обычной ходьбы до темпового кроссового бега и подобных по интенсивности других видов упражнений.

ЛИТЕРАТУРА

1. Верхошанский Ю.В. Основы специальной силовой подготовки в спорте // Советский спорт, 2013. 216 С.

2. Зимкина Н.В. Физиологическая характеристика и методы определения выносливости в спорте // Физкультура и спорт. 2015. 273 С.

3. Фискалов В.Д. Спорт и система подготовки спортсменов: учебник. М.: Советский спорт, 2010. 392 С.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Подрезов Игорь Николаевич, преподаватель кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/с, б/з

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Выносливость, качество сотрудников ГИБДД, средства, методы, развитие.

ПОТАПЕНКОВА И.В.

АДМИНИСТРАТИВНО - ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРОВЕДЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваютсяадминистративно - процессуальные аспекты проведения административного расследования по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Проведение административного расследования по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения

должностными лицами органов внутренних дел направлено на установление объективных обстоятельств дела, позволяющих в соответствии с нормами Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях[1] (далее КоАП РФ) выявить состав административного правонарушения. Решение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования принимается должностным лицом, уполномоченным в соответствии со статьей 28.3 КоАП РФ составлять протокол об административном правонарушении, в виде определения, а прокурором в виде постановления немедленно после выявления факта совершения административного правонарушения.

Административное расследование назначается только в тех случаях, когда осуществляются экспертиза или иные процессуальные действия, требующие значительных временных затрат. В соответствии со ст. 26.10 КоАП РФ такими процессуальными действиями могут бытьнаправление поручений и запросов по делу об административном правонарушении, истребование сведений (информации) и т.д. Кроме того, значительных временных затрат может потребовать осуществление практически любого из процессуальных действий, предусмотренных главой 26 КоАП РФ, поскольку законодатель не требует немедленного их проведения по факту выявленного правонарушения[2].

Нельзя не согласиться с мнением Ю.Н. Калюжного о том, что порядок проведения административного расследования органами внутренних дел (полицией) по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения обеспечивается не только правоприменительной деятельностью, но и правоустановительной, нормотворческой деятельностью, выраженной в разработке соответствующих нормативных правовых актов, регламентирующих порядок проведения расследования, процессуальное оформление составляемых документов[3].

Конкретный перечень статей, по которым осуществляется проведение административного расследования в статье 28.7. КоАП РФ не указывается, регламентируется лишь необходимость осуществления экспертизы или проведение иных процессуальных действий, требующих значительных временных затрат в рассматриваемой области общественных отношений. Таким образом, можно констатировать, что административное расследование проводится по фактам дорожно-транспортных происшествий, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, а административная ответственность предусмотрена по следующим статьям КоАП РФ:

- статья 12.24 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего»;

- ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего».

По данным ГУОБДД МВД России за 2015 год по ч.1 ст. 12.24 КоАП РФ возбуждено 77058 административных дел, по ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ возбуждено 30461 административных дела, по ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ возбуждено 413 административного дела[4].

Проведение административного расследования по фактам дорожно-транспортных происшествий, при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью, связано с рассмотрением исключительно материальных составов, где кроме осознанного противоправного поведения деликвента требуется установить и его неосторожную форму вины. Если же, в процессе расследования будет установлено желание деликвентом наступления вредных последствий, то это обстоятельство является основанием для рассмотрения вопроса об уголовном преследовании[5], так как умышленное причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью человека квалифицируется как уголовное преступление (ст.ст.112, 115 УК РФ)[6].

Административное правонарушение, предусмотренное ст. 12.30 КоАП РФ по отношению к нарушению Правил дорожного движения имеет также двойную форму вины, умысел или неосторожность, а в отношении наступивших последствий, предусмотрена только одна форма вины - неосторожной.

С. Н. Дмитриев полагает, что порядок выполнения неотложных действий, связанных с последствиями дорожно-транспортных происшествий, должны быть одинаковыми. Для их установления, как правило требуются: предварительная детальная фиксация обстановки места происшествия в особой форме протокола и схеме; исследование большого объема фактических данных, раскрывающих механизм ДТП; проведение судебно-медицинского освидетельствования; назначения автотехнической, трасологической и др. экспертиз, проверка показаний участников происшествия и свидетелей, а также следственные эксперименты[7].

Решение о проведении административного расследования принимается для установления фактических обстоятельств дела, что в последствие позволяет установить лицо, нарушившее Правила дорожного движения, повлекшее легкий или средней тяжести вред здоровью.

Согласно сведениям о дорожно-транспортных происшествиях, которыеформируются ежемесячно в соответствии с требованиями приказа Росстата[8] можно сделать вывод о том, что общее количество дорожно-транспортных происшествий, при которых причинен легкий или средней

вред здоровью пострадавшему, снижается. Так, например, по ч. 1 ст.12.24 КоАП РФ: в 2014 г.- возбуждено 699 дел, в 2015 г.- 1019 дел, в 2016 – 551 дела; по ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ: в 2014 –возбуждено 341дела; в 2015 г. – 242 дела; в 2016 – 138 дела.

В настоящее время при проведении административного расследования по фактам дорожно-транспортных происшествий, при которых причинен легкий либо средней тяжести вред здоровью потерпевшему, должностные лица Госавтоинспекции все чаще используют материалы, полученные с помощью средств автоматической фиксации. Установленные технические требования к комплексам видеофиксации позволяют установить детали дорожно-транспортного происшествия и выявить нарушения Правил дорожного движения участниками дорожного движения. Так, например, расширяются виды выявляемых правонарушений в области дорожного движения (фиксация средней скорости движения ТС, проезд ж/д переездов, движение по встречной полосе, по обочине, проезд на запрещающий сигнал светофора и другие). Активное применение системы контроля за дорожным движением, особенно средств распознавания государственных регистрационных знаков, в сочетании с комплексами автоматической фиксации нарушений ПДД, позволяет сотрудникам Госавтоинспекции оперативно выявлять и задерживать водителей, совершивших дорожно-транспортные происшествия и скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия.

Большое значение для проведения административного расследования имеет надлежащее составление протоколов осмотра места совершения административного правонарушения и осмотра транспортного средства, так как сведения, отражаемые в данных протоколах, наглядно показывают причинно-следственную связь между обстоятельствами правонарушения и наступившими последствиями, указывая на характер вины.

Качественный осмотр места совершения административного правонарушения в области дорожного движения, а также полная и правильная фиксация его результатов имеют решающее значение для установления причин и обстоятельств происшествия[9]. Они служат основой, на которой строится последующая работа как лиц, осуществляющих проведение административного расследования, так и экспертов, специалистов, судьи.

В соответствии с нормами КоАП РФ административное расследование, как форма производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения при которых пострадавшим причинен легкий или средней тяжести вред здоровью проводится при осуществлении соответствующих экспертиз.

Назначение и производство экспертиз является процессуальным действием, состоящим в принятии решения о привлечении в рамках

административного производства лица, обладающими специальными знаниями, для производства исследования и формулирования выводов по поставленным вопросам, а также в проведении соответствующего исследования с последующим вынесением заключения.

Виды экспертиз, назначаемых по делам об административных правонарушениях, производство по которым осуществляется в форме административного расследования, в каждом конкретном случае определяются с учетом обстоятельств, подлежащих доказыванию и характера специальных познаний, необходимых для разрешения вопросов, возникающих в ходе проведения административного расследования.

Необходимо отметить, что при осуществлении административного расследования по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения назначается судебно-медицинская экспертиза.

Необходимость в назначении судебно-медицинской экспертизы по делам об административных правонарушениях, производство по которым осуществляется в форме административного расследования, в области дорожного движения возникает, в первую очередь, для определения тяжести вреда здоровью, а также для воссоздания обстоятельств происшедшего, связанных с механизмом причинения травм в целом и отдельных ее этапов.

При проведении судебно-медицинской экспертизы порядок определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человек, установлен Правительством Российской Федерации[10].

Медицинские критерии, по которым определяется степень вреда здоровью, регламентированы приказом Минздравсоцразвития РФ от 24 апреля 2008 № 194 «Об утверждении медицинских критериев определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека».

Согласно нормам приказа, легкий вред здоровью — это временное нарушение функций органов и (или) систем (временная нетрудоспособность) продолжительностью до трех недель от момента причинения травмы (до 21 дня включительно) (далее — кратковременное расстройство здоровья), незначительная стойкая утрата общей трудоспособности — стойкая утрата общей трудоспособности менее 10 %.

Поверхностные повреждения, в том числе ссадины, кровоподтеки, ушибы мягких тканей, включающие кровоподтек и гематому, поверхностные раны и другие повреждения, не влекущие за собой кратковременного расстройства здоровья или незначительной стойкой утраты общей трудоспособности, расцениваются как повреждения, не причинившие вред здоровью человека.

Медицинскими критериями квалифицирующими признаки средней тяжести вреда здоровью являются: временное нарушение функций органов и (или) систем (временная нетрудоспособность) продолжительностью свыше трех недель (более 21 дня) (далее — длительное расстройство

здоровья), значительная стойкая утрата общей трудоспособности менее чем на одну треть — стойкая утрата общей трудоспособности от 10 до 30 % включительно.

Необходимо отметить, что действующее законодательство не устанавливает обязанность потерпевшего в дорожно-транспортном происшествии пройти комплекс судебно-медицинских процедур по установлению степени вреда здоровью.

Основной причиной, по нашему мнению, неявки потерпевшего в бюро судебно-медицинской экспертизы является «договоренность» потерпевшего с виновным лицом в совершении дорожно-транспортного происшествия, повлекшего легкий и средней тяжести вред потерпевшего. Такая «договоренность» выражается, как правило, в возмещении морального и материального вреда потерпевшему со стороны виновного.

Действующие нормы Федерального закона от 25 апреля 2002 года №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» регламентируют порядок выплат страховой премии за причинение вреда здоровью в части возмещения необходимых расходов на восстановление здоровья потерпевшего. Данные выплаты производятся на основании документов, выданных уполномоченными на то должностными лицами полиции, подтверждающих факт дорожно-транспортного происшествия, а также медицинских документов, представленных медицинскими организациями, которые оказали потерпевшему медицинскую помощь в связи со страховым случаем, с указанием характера и степени повреждения здоровья потерпевшего. Размер страховой выплаты в части возмещения необходимых расходов на восстановление здоровья потерпевшего определяется в соответствии с нормативами и в порядке, которые установлены Правительством Российской Федерации, в зависимости от характера и степени повреждения здоровья потерпевшего в пределах страховой суммы[11]. Практика показывает, что сумма страховой выплаты по факту возмещения полученного физического вреда, как правило не позволяет потерпевшему возместить расходы на излечение в полном объеме.

Такая «негативная правоприменительная практика» имеет место быть и позволяет виновному лицу уйти от административной ответственности в полном объеме, а потерпевшему, с учетом, полученным травм возместить материальный и моральный вред.

На основании изложенного, по нашему мнению, установленная нормами КоАП РФ и нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти правовая регламентация административного расследования как формы производства по делам об административных правонарушениях по фактам дорожно-транспортных происшествий, при которых пострадавшим причинен легкий или средней

тяжести вред здоровью способствует в определенной мере точному и своевременному выявлению административных правонарушений в рассматриваемой области, а также привлечения виновных лиц к административной ответственности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

2. Зрелов А. Административное расследование // Право и экономика. 2004. № 7; Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Ред. кол. И. И.Веремеенко, Н. Г.Салищева, Е. Н.Сидоренко, А. Ю. Якимов – изд. второе, прераб. и доп. М., 2002. С. 800.

3.Калюжный Ю.Н. Административно-юрисдикционная деятельность Госавтоинспекции в области дорожного движения: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2014. 92 с.; Об утверждении административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения. (в ред. Приказов МВД России от 31.12.2009 № 1023, от 13.08.2012 № 780, от 03.10.2014 № 857, от 22.12.2014 № 1123, с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ от 27.03.2012 №АКПИ12-245):Приказ от 2 марта 2009 г. № 185.

4. Аналитический отчет ГУОБДД МВД России за 2015 год.

5.Калюжный Ю.Н. Административно-юрисдикционная деятельность Госавтоинспекции в области дорожного движения: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2014. 92 с.

6. Россинский Б.В. Административная ответственность за нарушения в области дорожного движения: Постатейный комментарий. М., 2002. С. 164.

7. Дмитриев С.Н. Правовые, организационные и тактические проблемы деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения:дис.... док. юрид. наук.М., 2003. С. 271.

8.Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения о дорожно-транспортных происшествиях:Приказ Федеральной службы государственной статистики от 21 мая 2014 № 402.

9. Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба. Пособие для сотрудников ГИБДД. М., 2005. С. 267.

10.Об утверждении правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 17 августа 2007 г. №522 (в ред. Постановлений Правительства РФ от 24.03.2011 №206, от 17.11.2011 №938,с изм., внесенными Определением Верховного Суда РФ от 09.12.2010 №КАС10-611) //Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

11.Об утверждении правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего [Электронный ресурс]:ПостановлениеПравительства Рос.Федерации от 15 ноября 2012 г. № 1164 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Потапенкова Ирина Викторовна., старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД Московского университета МВД России имени В.Я.Кикотя, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования«Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя», г. Москва, ул. Академика Волгина, д.12, 117437.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Административный процесс, проведение административного расследования административные правонарушения в области дорожного движения.

РАЗДОБУДИНА А.А.

ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГИС ГМП С ИНФОРМАЦИОННЫМИ СИСТЕМАМИ ЕЁ УЧАСТНИКОВ И КАК РЕЗУЛЬТАТ ЭТОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ – НАЛИЧИЕ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО РАНЕЕ ОПЛАЧЕННЫМ АДМИНИСТРАТИВНЫМ ШТРАФАМ ЗА НАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматривается проблемы взаимодействия ГИС ГМП с информационными системами участников, а также как их следствие - наличие задолженности по ранее оплаченным административным штрафам за нарушения в области дорожного движения.

С 1 января 2013 года на основании п.2 ч.1 ст. 7 Федерального закона от 27.07.2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления

государственных и муниципальных услуг» органы, предоставляющие государственные услуги, не имеют права требовать от заявителей документы, которыми подтверждается факт внесения оплаты за услугу, включая оплаты государственной пошлины, взимаемой за предоставление государственных и муниципальных услуг. Сведения об оплате теперь должны браться из Государственной информационной системы о государственных и муниципальных платежах (ГИС ГМП).

ГИС ГМП – это централизованная система, обеспечивающаяприем, учет и передачу информации между ее участниками, которыми являются администраторы доходов бюджета, организации по приему платежей, порталы, многофункциональные центры, взаимодействие которых с ГИС ГМП производится через систему межведомственного электронного взаимодействия. ГИС ГМП позволяет физическим и юридическим лицам получить информацию о своих обязательствах перед бюджетами бюджетной системы Российской Федерации по принципу «единого окна».

ГИС ГМП - это своего рода единый источник сведений о фактах уплаты заявителями платежей при получении платных государственных и муниципальных услуг, без требования с заявителя документов, которые подтверждают оплату. В данной системе размещается информация об уплате физическими и юридическими лицами:

- платежей за оказание государственных и муниципальных услуг,
- платежей за оказание услуг, предоставляемых государственными и муниципальными учреждениями и другими организациями, в которых размещается государственное задание (заказ) или муниципальное задание (заказ),
- платежей за оказание услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственных и муниципальных услуг,
- платежей, являющихся источниками формирования доходов бюджетов бюджетной системы Российской Федерации,
- иных платежей, в случаях, предусмотренных федеральными законами[1].

Участниками Государственной информационной системы о государственных и муниципальных платежах являются:

1. Федеральное казначейство, оно же - оператор системы, которыйотвечает за создание, развитие и обслуживание ГИС ГМП, определяет правила её использования[2].
2. Администраторы доходов, которые сообщают о начислениях. К ним относятся— предприятия ЖКХ, ФНС, ГИБДД, ФССП и другие ведомства, автономные учреждения.
3. Агенты, принимающие платежи, на них возложена обязанность сообщать об оплате платежей. Это банки и расчётно-кассовые центры, платёжные терминалы, отделения Почты России.

4. Портал государственных услуг, многофункциональный центр, на которых возложена обязанность предоставления гражданам информацию о начислениях и платежах.

До создания ГИС ГМП, в силу особенностей учёта денежных средств на бюджетных счетах, большинство платежей физических и юридических лиц в адрес государства были не распознаны. Так,оплата в одном субъекте страны могла быть не видна в другом. Существовала проблема скрытых, точнее нераспознанных штрафов ГИБДД при передаче банками информации о поступлении платежей. Это в разы затрудняло их автоматическую сортировку, она была практически сведена на нет. Данная ситуация приводила все к тому, что уполномоченные органы не видели факт оплаты штрафов, пошлин и других платежей, для чего и имелась необходимость предоставления копий квитанций для подтверждения факта оплаты.

Последствием этого стало постоянное направление на принудительное исполнение в Федеральную службу судебных приставов России ранее оплаченных штрафов. Также данная ситуация давала толчок для развития коррупционной составляющей работы уполномоченных лиц, а также фальсификации платежныхдокументов.

Цель создания ГИС ГМП – это ведение и поддержание в актуальном состоянии единого реестра данных платежей, который облегчитидентификации платежей и соответствующего упрощения работы, его участников к единым стандартам.

На сегодняшний день на сайте Государственной автоинспекции МВД России www.gibdd.ru существует сервис, который позволяет владельцам транспортных средств, получать информацию обо всех нарушениях, совершенных на данном транспортном средстве на всей территории Российской Федерации, штраф за которые не был уплачен. Для получения данной информации владельцу ТС необходимо ввести государственный регистрационный знак ТС и номер свидетельства о его регистрации.Ежедневно тысячи людей пользуются данным сервисом.

Большое число водителей, по каким-либо причинам не оплатившие квитанции вовремя, платят штраф через интернет. Однако возникают проблемные ситуации, когда водитель обнаруживает на сайте ГИБДД штрафы, которые ранее были им оплачены. Это порождает негодование автолюбителей и соответственно рост обращений граждан в Госавтоинспекцию. Хотя вина за такие «долги» лежит на банках и расчётно-кассовых центрах, платёжных терминалах, отделениях Почты России, которые вовремя не передают информацию.

В соответствии с частью 8 статьи 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях с 1 января 2013 года банки и иные кредитные организации обязаны незамедлительно передавать информацию об уплате административного штрафа лицом,

привлечённым к административной ответственности, в Государственную информационную систему о государственных и муниципальных платежах (ГИС ГМП). ГИБДД в свою же очередь ежедневно передает ГИС ГМП информацию обо всех наложенных на граждан штрафах, а это более двухсот тысяч постановлений каждые сутки[3].

Каждая оплата, информация о которой своевременно передана банком в ГИС ГМП, незамедлительно сопоставляется с полученной от ГИБДД информацией о назначении данного штрафа и в течение суток попадает в базу данных Госавтоинспекции, после чего данный штраф пропадает из списка «долгов» водителя сайте Госавтоинспекции и на Едином портале государственных услуг.

В соответствии с Федеральным законом «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» (ст. 21.3, п. 4) с 1 января2013 года расчетные банки обязаны незамедлительно передавать информацию об оплате в ГИС ГМП, а ГИБДД обязано получать информацию об оплате из ГИС ГМП (всоответствии с пунктом 2 части 1 статьи 7 Федерального закона от27.07.2010 года № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг») [1].

В случае если же банк не выполнил установленную законом обязанность и не передал сведения об уплате гражданином штрафа в ГИС ГМП, штраф продолжает числиться в «долгах» и на сайте Госавтоинспекции, и на Едином портале госуслуг. В сложившейся ситуации гражданину следует подать жалобу в банк, где производилась оплата штрафа, или в органы, осуществляющие надзор за деятельностью банка, которые могут принять соответствующие меры. Ответственность за непредставление или несвоевременное представление в государственный орган (должностному лицу) сведений (информации), представление которых предусмотрено законом и необходимо для осуществления этим органом (должностным лицом) его законной деятельности, а равно представление в государственный орган (должностному лицу) таких сведений (информации) в неполном объеме или в искаженном виде определена статьей 19.7 КоАП РФ.

Также гражданин имеет право обратиться в любое подразделение Госавтоинспекции с предоставлением информации об уплате штрафа и подтверждающими этот факт документами (копией квитанции), или направить такое обращение через интернет-сайт ГИБДД, откуда информация будет направлена в территориальное подразделение ГИБДД, которым был наложен данный штраф, чтобы гражданин был исключен из базы неплательщиков.

С 5 октября 2015 года на официальном сайте Госавтоинспекции (www.gibdd.ru) прекратил работу временный сервис по направлению в Госавтоинспекцию документа, подтверждающего уплату штрафа, когда на

сайте это не отображается. Теперь при поступлении обращения от граждан сотрудник подразделения ГИБДД не может внести отметку об уплате штрафа, без наличия сведений в ГИС ГМП. При их отсутствии он обязан направить официальный запрос в банк. Но опять же, штраф будет числиться непогашенных до исполнения своих обязанностей банком.

Каждая оплата, информация о которой своевременно передана банком в ГИС ГМП, в течение суток попадает в базу данных Госавтоинспекции, после чего данный штраф удаляется из списка неуплаченных штрафов как на сайте ГИБДД МВД России (www.gibdd.ru), так и на Едином портале государственных услуг (www.gosuslugi.ru).

Для исключения проблемных ситуаций и уверенности в том, чтоинформация об уплате штрафа своевременно поступит в банк данных ГИБДД, необходимо перед оплатой административных штрафов уточнять в банке, выполняет ли он требования законодательства о передаче сведений о принятых платежах в ГИС ГМП.

Чтобы не допустить передачу постановления о наложении административного штрафа в службу судебных приставов - исполнителей также необходимо правильно заполнять платежные документы. Так как неверное заполнение квитанции об оплате может повлечь несвоевременную передачу или непередачу совсем сведений об оплате штрафа, а соответственно непроставление отметки в Информационной базе ГИБДД.

При заполнении квитанции об уплате штрафа необходимо в обязательном порядке указывать номер УИН (уникальный идентификатор начисления), в соответствии с которым наложен административный штраф. Для уплаты административного штрафа в отделениях банков, платежных терминалах необходимо иметь копию постановления с указанными в ней банковскими реквизитами. При использовании банкомата необходимо без ошибок набрать все двадцать цифр самостоятельно, а также не забыть прибавить к сумме штрафа сумму комиссионного сбора банка. Одна ошибка может привести к потере информации о платеже.

ЛИТЕРАТУРА

1. Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг:Федеральный закон от 27.07.2010 года № 210-ФЗ.

2. Об утверждении порядка ведения Государственной информационной системы государственных и муниципальных платежах:Приказ Федерального казначейства от 30.11.2012 г. № 19н.

3. Кодекс об Административных правонарушениях Российской Федерации. текст с изм. и доп. на 01 января 2016 г.М.: Эксмо, 2016.512с.(Законы и кодексы).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Раздобудина Анастасия Альбертовна, инспектор по исполнению административного законодательства отделения по обеспечению исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях ЦАФ АПОДД (дислокация г. Краснодар) ГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю, б/с, б/з.

ЦАФ АПОДД (дислокация г. Краснодар) ГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю, г. Краснодар, ул. Старокубанская, 86, 350058.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Административное правонарушение, административный штраф, Государственная информационная система о государственных и муниципальных платежах, Федеральное казначейство, Госавтоинспекция.

РУЗИН Ю.В., ПЕТРОВ В.Е.

АЛГОРИТМИЗАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ ЛИЧНОГО СОСТАВА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ НЕКОТОРЫХ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ

Аннотация: в статье рассматриваютсяалгоритмизация действий личного состава Госавтоинспекции при возникновении некоторых чрезвычайных ситуаций.

В соответствии со статьей 1 Федерального закона Российской Федерации от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» чрезвычайная ситуация – это обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей. Данное понятие позволяет выделить наиболее характерные признаки чрезвычайной ситуации. Под них подпадаютни некоторых ситуации, типичные для деятельности органов внутренних дел, в частности, для Госавтоинспекции. В первую очередь, к чрезвычайным ситуациям следует отнести, например, обстановку, сложившуюся в результате дорожно-транспортного происшествия (событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения), аварии при перевозке опасных грузов, нарушения газо- и нефте-транспортных систем,

линий электропередач и иных элементов инфраструктуры, угрожающих безопасности дорожного движения [1, 2, 3].

Проведенный нами анализ программ обучения в образовательных организациях МВД России показал, что особенностью профессиональной подготовки сотрудников подразделений Госавтоинспекции является ее направленность на обеспечение несения службы в штатных условиях. Однако помимо вышеуказанного, несомненно, важнейшего вектора профессионализации личного состава ОВД в настоящее время перед Госавтоинспекцией стоит задача обеспечения высокой мобилизационной готовности к действиям при различных чрезвычайных ситуациях.

Применительно к сфере деятельности ГИБДД в условиях возникновения чрезвычайных ситуаций (далее – ЧС) подразделения Госавтоинспекции на региональном и территориальном уровнях во взаимодействии с другими подразделениями ОВД осуществляют следующие специальные мероприятия:

- восстановление и поддержание установленного общественного порядка, безопасности дорожного движения, предупреждение и своевременное пресечение преступлений и иных противоправных действий;
- информирование (оповещение) органов управления служб, ведомств и организаций, участвующих в ликвидации ЧС, о факте и характере происшествия;
- содействие беспрепятственному проезду в зону ЧС транспортных средств служб, ведомств и организаций, участвующих в её ликвидации;
- принятие мер по оказанию первой помощи пострадавшим;
- принятие мер по эвакуации пострадавших;
- оповещение участников дорожного движения об опасности, вызванной происшествием, введении ограничения или запрещении движения на участке дороги и маршрутах его объезда;
- организация движения в зоне ЧС, направление транспортных средств в объезд;
- оказание содействия в проведении аварийно-спасательных и восстановительных работ;
- охрана имущества (транспортных средств и иных средств транспортной инфраструктуры), оставшегося без присмотра.

На этапе общей профилактики и подготовки к действиям при ЧС подразделения ДПС Госавтоинспекции:

- проводят анализ, позволяющий выявить зоны и элементы улично-дорожной сети, потенциально подверженные воздействию при ЧС, угрожающие безопасности и эффективности дорожного движения;
- осуществляют подготовительные мероприятия (резервные схемы транспортных потоков) по организации дорожного движения,

определению постов и маршрутов патрулирования (предварительное планирование);

- рассчитываются трафики и устанавливаются маршруты движения автотранспорта в объезд потенциально опасных зон и элементов улично-дорожной сети;
- определяются узловые элементы улично-дорожной сети для размещения постов дорожно-патрульной службы с целью организации отвода транспортных потоков на маршруты объезда опасных участков;
- разрабатывается система оповещения владельцев автотранспорта (многопозиционные дорожные знаки, информационные щиты, средства масс-медиа и т.д.) о дорожной ситуации и ЧС, введении временного ограничения движения на участках улично-дорожной сети и маршрутах объезда опасных участков;
- анализируются маршруты движения специального транспорта к месту возникновения ЧС;
- рассчитывают привлекаемые Госавтоинспекцией силы и средства для ликвидации последствий ЧС, определяется дислокация постов и маршрутов патрулирования, уточняются режим работы личного состава и другие организационные аспекты;
- осуществляют подготовку личного состава к действиям в ЧС, добиваются слаженности взаимодействия с иными ведомствами и службами, принимающими участие в ликвидации аварии, катастрофы или стихийного бедствия;
- формируют психологическую готовность сотрудников Госавтоинспекции к действиям в экстремальных ситуациях, повышают их морально-психологическую устойчивость и надежность деятельности.

На этапе участия в ликвидации последствий ЧС подразделения ДПС реализуют широкий спектр мер по временному ограничению или запрещению движения на отдельных участках дорог при условии:

- обнаружения неисправности инженерных систем (канализации, водо- и газопровода, обрывов проводов воздушных линий электропередач и т.п.), имеющей значение для ликвидации ЧС;
- осложнениях в дорожном движении, возникших в результате обвалов, селей, снежных заносов и сходов лавин, гололеда, затоплений, стихийных бедствий, эпидемий, эпизоотии, пожаров, крупных производственных аварий (катастроф);
- разрушении дорожного полотна, дорожных сооружений (мостов, эстакад, тоннелей, подземных и надземных пешеходных переходов, др.) и железнодорожных переездов;
- совершения дорожно-транспортного происшествия, вследствие которого затруднено или невозможно движение автотранспорта по проезжей части, либо когда соответствующее место окружено толпой;

- обнаружения представляющих опасность для населения неразорвавшихся авиабомб, снарядов, мин, других взрывных устройств, взрывчатых веществ;
- вынужденной остановке транспортного средства или дорожно-транспортном происшествии, при которых повреждена тара (упаковка) перевозимого опасного груза, могущее вызвать или вызвавшее его утечку;
- групповых нарушениях общественного порядка, проведении несанкционированных массовых мероприятий, приведших к затруднению дорожного движения или блокированию дороги.

Особая роль при организации действий Госавтоинспекции на региональном уровне в зоне ЧС отводится:

- должностному лицу подразделения Госавтоинспекции, принявшему решение о введении временного ограничения движения на отдельном участке дороги при обнаружении причин, угрожающих безопасности дорожного движения;
- дежурной части строевого подразделения Госавтоинспекции (органа внутренних дел);
- органам управления Госавтоинспекции на региональном уровне;
- личному составу подразделений ГИБДД.

В рамках имеющихся полномочий должностное лицо подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне, принявшее решение о введении временного ограничения движения:

- в случае необходимости организует объезд транспортными средствами опасного участка улично-дорожной сети;
- информирует дежурную часть строевого подразделения Госавтоинспекции (органа внутренних дел) о ЧС, а также введенных ограничениях.

Дежурная часть строевого подразделения Госавтоинспекции (органа внутренних дел):

- докладывает о возникшей ЧС руководству Госавтоинспекции территориального ОВД на региональном уровне (органа внутренних дел), в органы исполнительной власти, оповещает посты и наряды дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции и других служб ОВД, дорожные, коммунальные, транспортные, железнодорожные и иные органы;
- принимает меры к передислокации сил дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции и других служб ОВД при необходимости в зону ЧС;
- организует, в случае необходимости, проезд специального транспорта к месту возникновения ЧС.

Органы управления Госавтоинспекции на региональном и территориальном уровнях по получении информации о возникновении ЧС и введении временного ограничения движения:

▪ контролируют деятельность дорожно-эксплуатационных организаций по оборудованию участка улично-дорожной сети, на котором введено временное ограничение движения, дорожными знаками, информационными щитами о возникшей опасности для движения и маршрутах объезда;

▪ осуществляют регулирование дорожного движения, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных и восстановительных работ;

▪ информируют население через средства массовой информации о введении временного ограничения движения на участке улично-дорожной сети и маршрутах объезда этого участка.

При чрезвычайных ситуациях, в т.ч. сопровождающихся блокированием дорог и других объектов, а также при массовых беспорядках, выделение необходимого количества нарядов ДПС определяет начальник органа внутренних дел (руководитель оперативного штаба, руководитель Госавтоинспекции).

В этих условиях основное внимание уделяется вопросам:

а) оперативного развертывания и оборудования контрольно-пропускных пунктов для обеспечения режима чрезвычайного положения, выставления на них сотрудников ОВД и организации взаимодействия с представителями соответствующих ведомств, служб;

б) организации работы временных стоянок для задержанных транспортных средств и определения порядка их хранения;

в) разработки новых схем организации движения транспортных средств.

По миновании надобности временного ограничения движения органы управления Госавтоинспекции контролируют проведение работ по снятию временных дорожных знаков, информационных щитов и восстановление существовавшей ранее схемы организации дорожного движения.

Центральным звеном обеспечения безопасности дорожного движения при ЧС по праву является сотрудник ДПС. На предусмотренных дислокацией постах и маршрутах патрулирования он:

1) оказывает содействие в беспрепятственном проезде транспортных средств, осуществляющих перевозку сотрудников ОВД, войсковых нарядов, а также транспортных средств аварийно-спасательных служб, принимает участие в осуществлении мероприятий по обеспечению режима чрезвычайного положения;

2) принимает меры к обеспечению общественного порядка, предупреждению и пресечению преступлений, административных правонарушений, осуществляет наблюдение за поведением граждан в зоне обслуживаемой территории;

3) информирует старшего наряда (дежурную часть) обо всех изменениях оперативной обстановки и допущенных правонарушениях в области безопасности дорожного движения;

4) оказывает помощь другим постам и нарядам полиции в пресечении правонарушений;

5) проводит работу по ликвидации последствий, связанных с проведением несанкционированных мероприятий, и в первую очередь восстановлению бесперебойного движения транспортных средств.

При угрозе нападения на патрульный наряд, стационарный пост ДПС, КПП сотруднику следует немедленно доложить об этом дежурному, в случае необходимости вызвать подкрепление. При несении службы на стационарном посту, действия каждого сотрудника ДПС по выполнению своих должностных обязанностей должны осуществляться в поле зрения других сотрудников наряда (обязательный визуальный контакт). Необходимо исключать случаи, когда сотрудник ДПС остается один на один с проверяемыми.

Как минимум один сотрудник должен осуществлять чисто страховочные функции – наблюдение за действиями проверяемых лиц и окружающей обстановкой в готовности к отражению нападения, пресечению попыток избавиться от вещественных доказательств, в то время как другой (другие) сотрудник наряда производит проверку, оформляет необходимую документацию.

Тактика действий сотрудника ДПС различается в зависимости от ЧС. Рассмотрим особенности профессиональных действий личного состава при основных типах ЧС.

Тактика действий на месте дорожно-транспортного происшествия. О всяком, ставшем известном сотруднику ДПС, чрезвычайном происшествии, включая случаи, когда оно совершено вне его поста или маршрута патрулирования, он докладывает в дежурную часть строевого подразделения (органа внутренних дел) и в дальнейшем действует в соответствии с полученными указаниями.

При непосредственном получении сообщения о происшествии сотрудник ДПС обязан внимательно выслушать заявителя и зафиксировать: фамилию, имя, отчество, адрес и номер телефон лица, сообщившего о происшествии; место, время, вид и обстоятельства происшествия; сведения о пострадавших; сведения об оказании пострадавшим медицинской помощи; в какие медицинские организации и кем направлены пострадавшие; тип, марку, цвет и государственные регистрационные знаки транспортных средств, на которых были отправлены пострадавшие; сведения о транспортных средствах, причастных к данному происшествию.

По прибытии на место совершения ДТП необходимо, прежде всего, установить наличие опасных факторов. Ими могут быть: интенсивное

движение, большая скорость движения транспортного потока, опасный груз транспортных средств, участвующих в ДТП, угроза загорания поврежденных автомобилей и т.д. Далее следует определить необходимость оказания экстренной помощи пострадавшим в ДТП, в том числе находящихся в деформированных транспортных средствах.

Когда место ДТП находится в населенном пункте, имеющем спасательные службы, сотрудник ДПС должен решить следует ли самому пытаться оказывать помощь либо дождаться их прибытия. В любом случае он должен принять меры по прибытию медицинских работников и спасателей на место происшествия, освободить подъездные пути для транспортных средств этих служб.

Алгоритм действий сотрудника ДПС по прибытии на место происшествия, в котором пострадали люди до прибытия экстренных (спасательных) служб следующий:

1) определить число пострадавших; сравнительно оценить степень тяжести их состояния, принять меры по прекращению действия повреждающих факторов (освобождение пострадавшего из-под автомобиля, тушение очагов возгорания и задымления и т.д.);

2) в случае необходимости лично оказать первую помощь, вызвать скорую медицинскую помощь или, при невозможности ее вызова, организовать доставку пострадавших в медицинские организации на имеющемся служебном или попутном транспортном средстве, выяснив предварительно их фамилии, имена, отчества, место жительства (место работы) и записав установочные данные водителя и транспортного средства;

3) установить водителей, транспортные средства которых участвовали в происшествии, и других причастных к нему лиц, осуществить проверку документов участников происшествия; обеспечить присутствие указанных лиц на месте происшествия до прибытия следственно-оперативной группы;

4) выявить свидетелей происшествия, записать их установочные данные;

5) принять меры к сохранности и фиксации вещественных доказательств, следов, имущества и других предметов, имеющих отношение к происшествию;

6) доложить прибывшему на место происшествия руководителю следственно-оперативной группы (прокурору, следователю, сотруднику, осуществляющему дознание) сведения о причастных к происшествию лицах и свидетелях, передать вещественные доказательства и в дальнейшем действовать по его указанию;

7) выяснить, если водитель на транспортном средстве с места происшествия скрылся, вероятное направление его движения, марку, тип,

государственный регистрационный знак, цвет, а также особые приметы транспортного средства и водителя.

8) полученные при осмотре места происшествия и опросе свидетелей данные о скрывшемся транспортом средстве и водителе, сотрудник ДПС должен немедленно доложить дежурному строевого подразделения (органа внутренних дел), в дальнейшем действовать в соответствии с его указаниями.

Необходимо по возможности оградить место аварии. Для ограждения места ДТП используется светоотражающая лента, другие специальные средства (знаки, барьеры), патрульный автомобиль.

Необходимо заранее оповещать участников дорожного движения о приближении к месту ДТП. Чем выше допустимая и фактическая скорость движения, тем на большем расстоянии от места происшествия следует предупреждать водителей о нем, и тем большее пространство должно быть огорожено. В некоторых случаях (при низкой интенсивности транспортного потока, наличии объездных путей) при совершении ДТП с тяжкими последствиями допускается временно полностью перекрывать проезжую часть в направлении, на котором произошло ДТП.

Если движение перекрывается частично (канализируется), место пропуска транспортного потока необходимо оборудовать техническими средствами организации дорожного движения и другими сигнальными устройствами (источниками света, проблесковыми сигнальными устройствами служебных автомобилей ДПС, дорожных служб). Необходимо по возможности снизить скорость транспортных средств, следующих мимо. Этим достигается относительная безопасность работающих на месте совершения ДТП. В темное время суток место происшествия следует максимально осветить.

Тактика действий на месте происшествия с участием транспортного средства, перевозящего опасные грузы. Сотрудник ДПС обязан:

1) проконтролировать правильность обозначения места ДТП или вынужденной остановки транспортного средства способами, предусмотренными пунктом 7 Правил дорожного движения Российской Федерации;

2) сообщить в дежурную часть строевого подразделения время и место происшествия, его причины и последствия (техническая неисправность транспортного средства, повреждение тары либо упаковки груза, вызвавшее его утечку), число пострадавших лиц и характер полученных ими травм, наименование опасных грузов, их количество и далее действовать по указанию дежурного;

3) оказать содействие в ликвидации причин и последствий вынужденной остановки транспортного средства;

4) в случае невозможности установления опасных свойств перевозимых грузов перекрыть движение на дороге на расстоянии не

менее 300 метров от места происшествия и не допускать к месту происшествия посторонних лиц;

5) докладывать в дежурную часть строевого подразделения об изменении обстановки на месте происшествия.

При выявлении нарушений правил перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов сотрудник ДПС запрещает дальнейшее движение указанных транспортных средств до получения соответствующего указания от руководства строевого подразделения или дежурного, по возможности приняв меры к отводу таких транспортных средств с проезжей части.

Тактика действия при обнаружении взрывных устройств или подозрительных посторонних предметов. При получении информации от граждан и должностных лиц об обнаружении взрывоопасных или других подозрительных предметов сотруднику ДПС следует:

- немедленно доложить дежурному и принять меры по выявлению лиц, имеющих к ним отношение, при этом установить и записать все установочные данные о заявителях, подозреваемых лицах и др. информацию, имеющую значение для раскрытия преступления, сообщить ее дежурному по подразделению;
- безотлагательно проверить любую информацию граждан и должностных лиц о наличии подозрительного предмета, не прикасаясь к нему;
- обращать внимание на транспортные средства, припаркованные в людных местах и возле объектов вероятных террористических акций, проверять их на причастность к розыску;
- при непосредственном получении от граждан находок (сумки, свертки и т.п.) в случае подозрения, на наличие в них взрывоопасных предметов, необходимо поместить их в наиболее безопасное место и изолировать доступ к ним посторонних лиц.

Если взрывное устройство обнаружено в общественном транспорте, – остановить транспортное средство и попросить пассажиров покинуть его, удалить их на безопасное расстояние от объекта минирования.

При обнаружении бесхозных, подозрительных предметов сотруднику необходимо:

1) провести визуальный осмотр предмета, не касаясь его;

2) сообщить о предмете, его внешних признаках, местонахождении и времени обнаружения дежурному;

3) обеспечить охрану места обнаружения подозрительного предмета до прибытия специалистов, организовать удаление посторонних лиц на безопасное расстояние, не допуская паники;

4) по прибытию на место происшествия следственно-оперативной группы доложить об известных обстоятельствах происшествия, предпринятых мерах.

Категорически запрещается осуществлять какие-либо действия с обнаруженным взрывоопасным предметом.

После имевшего место взрыва сотруднику ДПС следует**:**

1) принять меры для задержания лиц, подозреваемых в совершении преступления;

2) сообщить дежурному о масштабах и последствиях взрыва;

3) оказать первую помощь пострадавшим;

4) обеспечить охрану места взрыва;

5) принять меры к установлению свидетелей и очевидцев взрыва.

Тактика действий при обнаружении обрыва воздушных проводов высокого напряжения.Сотруднику ДПС необходимо:

1) доложить дежурному и по возможности вызвать на место происшествия аварийную бригаду. Помнить, что любой оборванный провод, лежащий на земле, может находиться под напряжением;

2) если провод обнаружен в месте движения транспорта и пешеходов, установить пути объезда и обхода его, никого не допускать к месту обрыва;

3) при наличии пострадавших организовать оказание им первой медицинской помощи, при этом прикасаться к оборванному проводу и пострадавшим, находящимся в зоне поражения, можно только, имея на руках и ногах электроизоляционную одежду (резиновые перчатки и сапоги) или с помощью токонепроводящих предметов (сухих деревянных предметов и т.п.);

4) приближаться к пострадавшему и производить его эвакуацию из зоны поражения необходимо очень короткими шагами (пятка одной ноги должна соприкасаться с носком другой);

5) по прибытии аварийной бригады оказать им помощь в охране зоны обрыва;

6) об устранении неисправности и принятых мерах доложить дежурному.

Таким образом, алгоритмизация действий личного состава Госавтоинспекции при возникновении некоторых чрезвычайных ситуаций позволяет совершенствовать профессиональную подготовку будущих и действующих сотрудников, а также оптимизировать взаимодействие аварийно-спасательных подразделений МЧС России и территориальных ОВД.

ЛИТЕРАТУРА

1. Основы системы спасения пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях: Информационно-аналитический сборник / МЧС России. М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2014. 248 с.

2. Шаерман А.В. Проведение спасательных работ при дорожно-транспортных происшествиях / Под общ. ред. А.П. Чуприяна. Екатеринбург: ООО «Издательство «Калан», 2015. 324 с.

3. Иванов В.С. Реагирование пожарно-спасательных подразделений территориальных органов МЧС России на дорожно-транспортные происшествия в Российской Федерации в 2014 году // Глобальная и национальные стратегии управления рисками катастроф и стихийных бедствий: XX Международная научно-практическая конференция по проблемам защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций: Тезисы докладов / МСЧ России. М.: ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2015. С. 128-130.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Рузин Юрий Валентинович, заместитель начальника отдела разработки проблем деятельности ДПС и пропаганды безопасности дорожного движения ФКУ НИЦ БДД МВД России, б/с, б/з.

Федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», город Москва, Поклонная улица, дом 17, 121170.

Петров Владислав Евгеньевич, ведущий научный сотрудник отдела разработки проблем деятельности ДПС и пропаганды безопасности дорожного движения ФКУ НИЦ БДД МВД России, кандидат психологических наук, доцент.

Федеральное казенное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», город Москва, Поклонная улица, дом 17, 121170.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Чрезвычайные ситуации, Госавтоинспекция, первая помощь, безопасность дорожного движения, тактика действий, сотрудник ДПС, дорожно-транспортное происшествие.

САПРОНОВА И.Ф.

ПУТИ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ОБЛАСТНОГО ЦЕНТРА МЕДИЦИНЫ КАТАСТРОФ, МЧС РОССИИ ПО ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ И УВД ПО ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ЛИКВИДАЦИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Аннотация: в статье рассматриваютсяпути развития сотрудничества по предупреждению и ликвидации дорожно-транспортных происшествий.

Травматизм в настоящее время является одной из наиболее значимых социально-медицинских проблем общества.

Несмотря на наметившуюся тенденцию к уменьшению количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и числа пострадавших в них людей, уровень дорожно-транспортного травматизма в Орловской области остаётся довольно высоким. Так по итогам девяти месяцев 2014 годазарегистрировано 1071 ДТП, в результате которых 122 человека погибли и 1408 получили ранения.

По данным статистики практически в 70% случаев смерть пострадавших наступает непосредственно на месте совершения ДТП или на пути следования в стационарные учреждения. 76% из числа погибших составляют лица трудоспособного возраста. Исход последствий ДТП в значительной степени зависит от того, насколько оперативно и правильно оказана первая помощь пострадавшему.

Одной из важных задач в решении проблемы снижения травматизма, инвалидности и гибели людей при дорожно-транспортных происшествиях является повышение уровня знаний и практических навыков участников дорожного движения и сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП, приёмам оказания первой помощи, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Ведущую роль в реализации указанной задачи призваны решить учебные центры по обучению приёмамоказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях при территориальных и областных центрах медицины катастроф.

На основании постановления Правительства РФ, приказа Минздравсоцразвития России №178 и выделенных средств в 2010 году из федерального и областного бюджетов на базе областного центра медицины катастроф БУЗ Орловской области «ООКБ» были оснащены учебные классы и образован учебно-методический отдел 21 июля 2011 года.

За прошедший периодучебно-методический отдел областного центра медицины катастроф БУЗ Орловской области «ООКБ» получил лицензию на право ведения образовательной деятельности, выданную

Департаментом образования и молодёжной политики Орловской области. В учебно-методическом отделе разработаны программы для обучения водителей, преподавателей для водителей, сотрудников МЧС, участвующих в ликвидации последствий ДТП, медицинских работников по вопросам службы медицины катастроф, преподавателей ОБЖ, сотрудников служб, работающих в сфере безопасности, персонала организаций и учреждений, инструкторов массового обучения по оказанию первой помощи при несчастных случаях на производстве на основе примерной программы, рекомендованной Минздравсоцразвития России. Наличие полного оснащения: манекенов-тренажеров фирмы «Амбу» для проведения практических занятий, обучающих фильмов по оказанию первой помощи, компьютерного класса, учебно-методических пособий для слушателей, позволяет нам осуществлять контроль знаний путём компьютерного тестирования и решения ситуационных задач. Преподаватели прошли обучение на курсах повышения квалификации в ФГБУ «ВЦМК «Защита» в городе Москве. Они всегда готовы прийти на помощь: провести консультации, ответить на вопросы слушателей.

За три года существования отдела прошли обучение, получили сертификаты и удостоверения 985 человек. Среди них: водители скорой медицинской помощи учреждений г. Орла и Орловской области - 343 человека, сотрудники противопожарной службы МЧС России по Орловской области и спасатели - 259 человек, медицинские работники, в том числе члены врачебно-сестринских бригад - 371 человек, преподаватели автошкол – 12 человек.

С 16 февраля 2009 года на территории Орловской области действует соглашение о взаимодействии по предупреждению и ликвидации последствий ЧС и ДТП департамента социальной политики Орловской области, Главного управления МЧС России по Орловской области и УВД по Орловской области.

Регулярно осуществляется обмен информацией с оперативным дежурным центра медицины катастроф Орловской области и оперативным дежурным дежурной части УВД по Орловской области об угрозе или возникновении ЧС и ДТП, проводятся специальные совместные тренировки и учения.

Учебно-методический отдел принимает активное участие в тактико-специальных учениях по ДТП, организованных Департаментом здравоохранения и социального развития, МЧС России по Орловской области, УВД по Орловской области. В наши задачивходит: помощь в разработке сценария, подготовка статистов, осуществление наблюдения за оказанием первой помощи службами, участвующими в ликвидации последствий ДТП.

У учебно-методического отдела областного центра медицины катастроф сложились тесные, дружеские отношения с Орловским

юридическим институтом МВД России им. В.В. Лукьянова. В 2012, 2013 годах мы принимали активное участие в международнойнаучно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (Состояние, проблемы, пути совершенствования)», где мы имели возможность выступить с докладом «Актуальные вопросы организации обучения приёмам оказания первой помощи водителей, сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий», участвовать в выставке, приуроченной к конференции и учении «Организация управления и взаимодействия подразделений ГИБДД по оказании помощи пострадавшим в ДТП».

Слушатели Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова второй год принимают непосредственное участие в тактико-специальных учениях, проводимых Департаментом здравоохранения и социального развитияв качестве статистов, где они могут воочию наблюдать взаимодействие служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП.Мы надеемся, что это плодотворное сотрудничество будет продолжено.

Областной центр медицины катастроф активно сотрудничаетс Главным управлением МЧС России по Орловской области. На базе ОЦМКпроходят обучение сотрудники противопожарной службы МЧС России по Орловской области и спасатели. На практических занятиях отрабатываются отдельные навыки оказания первой помощи, решаются ситуационные задачи, в конце занятия преподаватель вместе со слушателями анализирует выполнение заданий, и подводятся итоги.

Ежегодно проходит всероссийский конкурс «Безопасное колесо». Участники конкурса, учащиеся Орловских школ проходят подготовкуна базе областного центра медицины катастроф. С ребятами проводятся занятия по теоретическим вопросам, на практических занятиях широко используется оборудование, имеющиеся в центре. В этом году команда Орловской области показала хороший результат и заняла 38 место.

В 2014 году мы начали проведение обучающего цикла по вопросам службы медицины катастроф для врачебно-сестринских бригад Орловской области.

Областной центр медицины катастроф ведёт диалог с управлением ГИБДД по Орловской области по вопросу обучения сотрудников ДПС, но к сожалению консенсуса пока не найдено.

Анализ проведённых тактико-специальных учений показал, что сотрудники ГИБДД обладают недостаточными умениями и навыками в оказании первой помощи, пострадавшим в ДТП, отсутствует чёткая мотивация действий.

Подводя итог, мы можем сказать, что достигли определённого результата в своей работе. Но этого не достаточно, чтобы двигаться

вперёд. В настоящее времясчитаем надо активно развивать систему мотивации и организациинобучения.

Областной центр медицины катастроф готов организовать на своей базе обучение:

- преподавателей автошкол, находящихся на территории Орловской области с последующей их переаттестацией;

- водителей, осуществляющих грузопассажирские перевозки, так как на них ложится более высокая ответственность, с дальнейшей их переаттестацией;

- сотрудников служб, участвующих в ликвидации последствий ДТП.

Областной центр медицины катастроф предлагает:

- осуществлять постоянный мониторинг ситуации, складывающийся в Орловской области по ДТП;

- продолжить участие в тактико-специальных учениях, направленных на взаимодействие подразделений УГИБДД по Орловской области, Главного управления МЧС России по Орловской области и Департамента здравоохранения и социального развитияОрловской области;

- для повышения мотивации кандидатов в водители к приобретению знаний и практических навыков по оказанию первой помощи внести дополнения в порядок сдачи экзаменов в ГИБДД, заключающиеся в изменении приёма теоретической части и введении в экзамен раздела практических навыков;

- объединить усилия областного центра медицины катастроф, УВД по Орловской области иМЧС России по Орловской области по подготовке оказанию первой помощи подрастающего поколении, проводить выездные «мастер-классы» для детей и школьников;

- развивать сотрудничество с Орловским юридическим институтом МВД России им. В.В. Лукьянова по вопросам обучения первой помощи пострадавшим в ДТП.

Считаем также необходимым не только проведение научно-практических конференций, где мы можем правильно оценить результаты своего труда и получить информацию о достижениях в этой области других регионов, но и проведение совещаний областного уровня, затрагивающих эти вопросы, что позволит нам быстро решать возникающие проблемы.

В заключении хотелось бы отметить, действуя сообща и слаженно как единый механизм,мы сможем реально приблизиться к цели спасения жизни и здоровья граждан.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сапронова Ирина Федоровна, заведующая учебно-методическим отделом БУЗ Орловской области «ООКБ» ОЦМК, б/с, б/з.

Бюджетное учреждение здравоохранения Орловской области «Орловская областная клиническая больница»,г.Орел, Бульвар Победы, д. 10,302028.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Госавтоинспекция, медицина катастроф, травматизм, дорожно-транспортное происшествие, первая помощь, обучение, сотрудничество, тактико-специальное учение.

СЕМИОНКИНА Н.Г.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ПЕШЕХОДОВ КАК ЭЛЕМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматривается вопросысовершенствования системы подготовки пешеходов, как элемент повышения безопасности дорожного движения.

Развитие современной цивилизации неразрывно связано с проблемами безопасности человека. Современная дорога – это объект повышенной опасности. Огромное количество жертв на дорогах вызывает все большую тревогу общества, поэтому растет понимание того, что безопасность дорожного движения обеспечивается соблюдением Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 "О Правилах дорожного движения" (далее - Правил).

В соответствии с Правилами дорожного движения, пешеходом называется человек, находящийся вне транспортного средства на дороге и не производящий на ней работу. К пешеходам также приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, которые обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, дорожных знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков.

Есть замечательное выражение: нет хороших и плохих людей, а есть люди с правильными и неправильными программами поведения. Поэтому рост количества пешеходов, ставших жертвами ДТП, объясняется только одним - система обеспечения безопасности дорожного движения работает неэффективно и не способна сформировать у пешеходов правильные программы поведения [1].

Предупреждение дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов является одним из приоритетных направлений в деятельности ГИБДД, ведь каждое третье дорожно-транспортное происшествие, в котором пострадали или погибли люди, происходит с участием пешеходов.

Пешеходы – одна из самых уязвимых категорий участников дорожного движения.Если сравнивать с водителями, они физически не защищены, и дорожно-транспортные происшествия с их участием зачастую становятся трагедией – как правило, пешеход получает тяжелые травмы, в том числе несовместимые с жизнью.

При передвижении к месту назначения люди испытывают два желания: обеспечить личную безопасность и достичь его как можно быстрее. Они постоянно спешат и стремятся все сделать быстрее, иногда, не задумываясь о последствиях, отдают предпочтение желанию больше успеть, при этом безопасность уходит на задний план. Особенно такая установка усилилась после введения новых штрафов для водителей за нарушение ими правил на пешеходном переходе и получения пешеходами права приоритета по отношению к водителям на пешеходных переходах. Такая ситуация оказалась истолкована недостаточно грамотными в вопросах дорожно-транспортной безопасности людьми как право вести себя свободно при переходе дороги в любом месте, участились случаи необдуманного и самоуверенного поведения пешеходов, буквально выскакивающих на «зебру» перед двигающимися автомобилями. Среди пострадавших пешеходов, как правило, встречаются люди, которые сами никогда за рулем не находились и понимание о возможностях водителя и транспортного средства у них отсутствует, они уверены, что водители их всегда видят и всегда способны остановить машину вовремя, чтобы случайно не сбить пешехода.

Водители обязаны пропускать пешеходов на пешеходных переходах, и это правильно, ведь человек, переходящий дорогу, ничем не защищён и имеет большой шанс погибнуть под колёсами. Закон, конечно, на стороне пешехода, но попавшего под колёса едущего автомобиля закон не спасёт, но нередко пешеходы пренебрегают Правилами дорожного движения и виновником ДТП становится сам пешеход. В данном случае задачей Госавтоинспекции становится поиск причин таких нарушений и устранение обстоятельств, способствующих им.

Показатели формы федерального статистического наблюдения № 1 БДД «Сведения о состоянии безопасности дорожного движения» формируются ежегодно в соответствии с требованиями приказа Росстата от 21.01.2014 № 42 «Об утверждении статистического инструментария для организации МВД РФ федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения», так в 2015 году в Российской Федерации было выявлено 2754831 пешеходов - нарушителей ПДД, возбуждено 144 уголовных дела по ст.268 УК РФ "Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта", где пешеход являлся субъектом данного преступления. В Орловской области в 2015 году по вине пешеходов было совершено 110 ДТП, при этом погибло 23 человека, ранено 54 человека [2].

По статистике ГИБДД наезд на пешехода – один из самых распространенных видов дорожно-транспортных происшествий. Основная доля наездов со смертельным исходом приходится на темное время суток, когда водитель не в состоянии увидеть вышедших на проезжую часть людей. Световозвращающие элементы повышают видимость пешеходов на неосвещенной дороге и значительно снижают риск возникновения дорожно-транспортных происшествий с их участием. При движении с ближним светом фар водитель автомобиля способен увидеть пешехода на дороге на расстоянии 25-50 метров. Если пешеход применяет световозвращатель, то это расстояние увеличивается до 150-200 метров. А при движении автомобиля с дальним светом фар дистанция, на которой пешеход становится виден, с применением световозвращателей увеличивается со 100 метров до 350 метров. Это даёт водителю 15-25 секунд для принятия решения [3].

Пешеходам рекомендуется при движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств. Обязанность иметь при себе световозвращающие элементы (фликеры) на одежде при движении вдоль дороги или ее переходе вне населенного пункта в темное время суток вступили в действие с внесением изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации с 1 июля 2015 года, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 14.11.2014 № 1197.

Согласно новой редакции Правил, при переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

За отсутствие на одежде фликеров, пешеходы могут привлекаться к административной ответственности, в соответствии со статьей 12.29. КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения», за что предусмотрен штраф 500 рублей.

Световозвращающие элементы (световозвращатели, фликеры) – это элементы, изготовленные из специальных материалов, обладающих способностью возвращать луч света обратно к источнику [3].

Внимание государства и общества к вопросам безопасности пешеходов привлекают на постоянной основе с помощью проведения Всероссийских широкомасштабных социальных программ и международных конференций.

Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах", утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. №864, одной из главных задач современной школы считает формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах. У ребенка, а затем у подростка, являющегося участником дорожного движения в качестве пешехода или велосипедиста, пассажира автомобиля или общественного транспорта, должны сформироваться навыки правильного поведения, умения делать верный выбор, не подвергая себя и окружающих риску и опасности. Обучение детей правилам дорожного движения в школе в качестве учебной дисциплины в настоящее время просто необходимо, так как известно, что детям намного легче привить навыки правильного поведения на дороге в транспорте, общественных местах, которые они будут применять и в дальнейшей жизни.

Президент Российской Федерации Владимир Путин в послании участникам IV Международного конгресса "Безопасность на дорогах ради безопасности жизни" отметил: «Транспортная сеть во всем мире активно модернизируется, возрастает ее роль в развитии экономики и социальной сферы государств, в повседневной жизни миллионов людей. Поэтому очень важно создавать качественные и современные дороги, надежную, удобную и безопасную инфраструктуру. Разрабатывать и внедрять новые, действенные механизмы профилактики ДТП, совершенствовать работу подразделений транспортной полиции. Особое внимание - уделять подготовке водителей и активной просветительской работе среди пешеходов, прежде всего - молодежи» [4].

ЛИТЕРАТУРА

1. Козлов В. В. Пешеходов надо учить психологии поведения на дороге[Электронный ресурс] // Материалы круглого стола, посвященного безопасности пешеходов. URL:http://www.gibdd.ru/mens/interview/pravo-peshekhoda/70119/.

2. Количество нарушителей правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств [Электронный ресурс] // URL:http://www.gibdd.ru/stat/.

3. О световозвращающих элементах [Электронный ресурс] // URL:http://www.gibdd.ru/mens/peshekhodam/reflector/.

4. Приветствие Владимира Путина участникам IV Международного конгресса по БДД [Электронный ресурс] // URL:http://old2.gibdd.ru/section/congress.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Семионкина Наталья Георгиевна, преподаватель кафедры специальной подготовки Орловского юридического института МВД

России имени В.В. Лукьянова, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, пешеход, световозвращающие элементы.

СИДОРЕНКО А.В.,КУДРЯВЦЕВ Е.А.

ФОРМИРОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНО ЗНАЧИМЫХ КАЧЕСТВ ОБУЧАЮЩИХСЯ В ПРОЦЕССЕ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация: в статье рассматриваются профессионально значимые качества водителя, приводится их классификация для последующего применения в учебном процессе.

Подготовленность водителя определяется уровнем его профессиональных знаний и водительских навыков, которые приобретаются в процессе обучения и совершенствуются в последующей профессиональной деятельности.Профессиональная подготовка водителя выражается в наличии широкого диапазона навыков, доведенных до уровня автоматизма действий и обеспечивающих уровень мастерства безопасного, экономичного и комфортного управления автомобилем, его предлагается рассматривать как совокупность профессионального интеллекта водителя и технических навыков управления автомобилем. При этом профессиональным интеллектом называют способность водителя предупреждать возникновение опасных ситуаций в дорожном движении. Технические навыки определяют мастерство выхода из опасных ситуаций.

Согласно [1, 2] под профессионально-значимыми качествами (ПЗК) личности принимаются такие качества специалиста, которые непосредственно включены в служебную деятельность и обусловливают ее эффективность. Анализ структуры и содержания деятельности специалиста, работающего в сфере эксплуатации автомобильного транспорта, показывает, что он должен владеть целым комплексом профессионально значимых качеств, обладать высоким социокультурным, интеллектуальным и нравственным потенциалом.

Таковыми могут являться конституциональные, нейродинамические свойства человека, особенности психических процессов и функций, личностные характеристики (способности, направленность, интересы).

Формирование (таксономия) набора ПЗК обучающихся проводился профессорско-преподавательским составом кафедры в четыре этапа.

На первом этапе был сформирован перечень ПЗК выпускника академии. Основу данного перечня составили профессиональные качества военнослужащих, необходимых для выполнения ими функционально-профессионального предназначения (воинской службы) [3]. Дополнительно к ним, опираясь на [3, 4, 5,6], были добавлены ПЗК водителя. Среди них выделены такие качества, как концентрация и распределение внимания, помехоустойчивость внимания, эмоциональная и стрессоустойчивость, сложная двигательная реакция, склонность к риску, монотоноустойчивость, профессиональные знания, умения и навыки.

На втором этапе, в результате экспертного опроса из предложенныхПЗК выпускника академии, было выделено наиболее важных ПЗК при подготовке водителей транспортных средсв, с учетом возраста и года обучения.

На третьем этапе была оценена степень значимости ПЗК для успешного выполнения служебных обязанностей по 10 бальной шкале. Наиболее значимое качество оценивалось в 10 баллов, менее значимое – 9 и т. д. Учитывались мнения специалистов кафедры, автомобильной службы академии, руководителей и преподавателей ОТШ ДОСААФ и других автошкол г. Орла. В порядке убывания значимости ПЗК распределились следующим образом (выделены первые 25).

1. Правильная (глазомерная) оценка размеров (расстояний).
2. Быстрая адаптация к свету и темноте.
3. Точная оценка состояний равновесия и ускорения.
4. Длительное сохранение интенсивного (концентрированного) внимания.
5. Одновременное выполнение нескольких видов деятельности или нескольких действий в процессе одной деятельности (распределение внимания).
6. Быстрое запоминание зрительной информации (зрительная память).
7. Длительное сохранение информации в памяти.
8. Точное воспроизведение материала сразу после краткого его зрительного предъявления.
9. Умение оперировать представлениями с целью предвидения возможных изменений обстановки и ожидаемых результатов деятельности (прогнозирование).
10. Способность проанализировать ситуацию и принять решение.
11. Умение выделить в информации существенное, главное.
12. Умение принять решение в очень короткие сроки.
13. Умение действовать нешаблонно, быстро принимать решение в нестандартной ситуации.
14. Одновременное выполнение руками и ногами координированных и точных движений.

15. Быстрая и точная двигательная реакция на движущийся объект.

16. Высокая эмоциональная устойчивость.

17. Умение сохранять работоспособность в условиях аварийных ситуаций, дефицита времени при напряженной и длительной умственной деятельности.

18. Дисциплинированность.

19. Доброжелательность и отзывчивость.

20. Высокий уровень ответственности.

21. Умение брать на себя ответственность за принятые решения и действия.

22. Критическое отношение к своей работе.

23. Стрессоустойчивость.

24. Законопослушность.

25. Культура управления автомобилем.

Четвертый этап: сгруппировав схожие качества, частично используя классификацию ПЗК военнослужащих [3], а также предложенную в [6], полученные результаты представляем в виде таблицы 1.

Таблица 1 – Основные группы ПЗК обучающихся при изучении дисциплины "Автомобильная подготовка"

Общие качества профессионала	Морально-нравственные и волевые качества	Психофизиологические качества
1.1 дисциплинированность и исполнительность	2.1 высокий уровень ответственности	3.1 концентрация и распределение внимания
1.2 законопослушность	2.2 требовательность и самокритичность	3.2 зрительные ощущения и восприятия
1.3 длительное сохранение информации в памяти и ее точное воспроизведение	2.3 самообладание и высокая эмоциональная устойчивость	3.3 точная координация движений
1.4 способность к анализу, умению выделить главное и принять решение	2.4 культура поведения, доброжелательность и отзывчивость	3.4 собранность и стрессоустойчивость
1.5 способность к прогнозированию и находчивость	2.5 длительная работоспособность и монотонноустойчивость	3.5 быстрая реакция и решительность

Приведенная классификация ПЗК обучающихся на кафедре на наш взгляд имеет право быть и представляется оптимальной, поскольку: а) отражает основные служебно-должностные сферы воинской деятельности военнослужащих; б) отвечает специфики их профессиональной деятельности; в) соответствует концепции целостного процесса формирования и развития у военнослужащих профессионализма.

Таким образом, анализ изученной литературы и проведенная опытно-экспериментальная работа позволила сформировать набор ПЗК при подготовке водителей транспортного средства в ходе изучения

дисциплины "Автомобильная подготовка". Это позволяет сделать вывод о том, что качество профессиональной подготовки в военном вузе должно определяться возможностью формирования у курсантов в процессе обучения совокупности ПЗК личности. Имея перечень этих качеств важно адекватно и правильно сформулировать воспитательные цели учебных занятий при изучении дисциплины для достижения последних.

ЛИТЕРАТУРА

1. Деркач А.А., Зазыкин В.Г. Акмеология: учебник. СПб.: Питер, 2003. 256 с.

2. ОбразцовП.И., КозачокА.И. Формирование компетентности у военных специалистов в вузе средствами профессионально-ориентированной технологии обучения: монография. Орел: Академия ФСО России, 2005. 164 с.

3. ГусевВ.В. Управление качеством подготовки военного специалиста: опыт системного моделирования: монография. Орел: ВИПС, 1997. 238 с.

4. Об утверждении руководства по профессиональному психологическому отбору в Вооруженных Силах Российской Федерации: Приказ МО РФ № 50 от 26 января 2000 г. // Приложение № 1. Психологическая квалификация. М., 2000. 72 с.

5. Батаршев А.В, Алексеева И.Ю., Майорова Е.В. Диагностика профессионально важных качеств: Практическая психология. СПб: Питер, 2007. 192 с.

6. Шухман Ю.И. Основы управления автомобилем и безопасность движения: учебник. М.: "За рулем", 2010. 160 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Сидоренко Александр Викторович, сотрудник Академии ФСО России, б/с, б/з.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

Кудрявцев Егор Андреевич, сотрудник Академии ФСО России, б/с, б/з.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Профессионально значимые качества, водитель, подготовка, обучение.

СИДОРОВА М.В.

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: данная статья раскрывает некоторые проблемные аспекты, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, причины и факторы, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, а также обозначена проблемность применениядминистративного законодательства в данной сфере

Сегодня одной из насущных социально-экономических проблем, стоящих перед обществом и государством, является дорожно-транспортная аварийность. Так, ежегодно на дорогах России погибает более 20 тыс. человек, около 250 тыс. получают травмы [1], поэтому данный вопрос приобретает особую остроту. Это также связано с тем, что в последние годы наблюдается тенденция постоянно растущей численности парка автотранспортных средств, и несоответствие имеющейся в настоящее время дорожно-транспортной инфраструктуры, а также недостаточная эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. Согласно данных Федерального дорожного агентства численность автотранспортного парка в РФ в 2014 году составила 32,6 млн. автомобилей. К 2018 общее количество автотранспортных средств увеличится на 50 % (до 58,4 млн. единиц) [1]. Кроме того, согласно статистике, только в 2015 году на дорогах Российской Федерации произошло 185764 дорожно-транспортных происшествий в которых погибло 24380 человек и 235316 человек получили телесные повреждения различной степени тяжести [1]. Правоприменительная практика констатирует, чтона данную ситуацию, связанной с аварийностью оказывают множественные факторы, средикоторых, остается, все-таки, пренебрежение социально-правовыми нормами и правовой нигилизм участников дорожного движения. Причины таких явлений лежат в тех масштабных социально-экономических реформах реализуемых в России, в результате которых произошло резкое неравномерное расслоение общества по социальному статусу, проявление коррупции во многих институтах власти,в итоге население было не готово к таким кардинальным переменам, что и способствовало порождению в том числе и вышеуказанных негативных явлений в сфере дорожного движения [1].

Указанные проблемы неоднократно были обозначены как руководством страны, ведомства, так и в различных стратегических и программных документах. Именно внедрение программ повышения безопасности на дорогах России Президент Российской Федерации В.В. Путин назвал одной из

актуальных задач развития страны в данной сфере [2].

Данный посыл, на наш взгляд, отражен в Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» [3], который направлен на создание и реализацию комплексной системы мер, основнойцелью которой является формирование негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; повышение культуры вождения; развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к организациям, осуществляющим такую подготовку.

Полагаем,что одним из наиболее эффективных и действенных способов формирования правосознания участников дорожного движения является все-таки административная ответственность. В течение последних нескольких лет глава 12 КоАП РФ, предусматривающая административную ответственность в области дорожного движения, неоднократно подвергалась изменениям, однако при всей динамике ее совершенствования остается целый ряд существенных недостатков, требующих соответствующего внимания и вмешательства. Вместе с тем, необходимо отметить, что сегодня предпринимаемые законодателем усилия по оптимизации административной ответственности в области дорожного движения являются, безусловно, позитивными уже в силу их объективной обусловленности. В частности, эффективное сдерживающее воздействие на поведение участников дорожного движения оказывает существенное увеличение размеров административных штрафов, а так же увеличение процессуальных сроков рассмотрения дел в судебных инстанциях, исключающие возможность правонарушителей избежать привлечения к административной ответственности по истечении сроков давности. Значимым остается вопрос внедрения и использования инновационных технологий в области обеспечения безопасности дорожного движения, позволяющим подразделениям ГИБДД дистанционно осуществлять контроль за дорожным движением и оперативно реагировать на нарушения в области безопасности дорожного движения.

В то же время, на наш взгляд, административная ответственность будет эффективно воздействовать на поведение участников дорожного движения лишь при условии ее законного, справедливого, своевременного применения, что достигается точным следованием требованиям административно-процессуальных норм КоАП РФ, регламентирующих производство по делам об административных правонарушениях. Ведь всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в соответствии с законом, обеспечение исполнения вынесенного постановления, а также выявление

причин и условий, способствующих совершению административных правонарушений, как показывает практика, решаются далеко не в полном объёме.

Причем данный недостаток характерен практически для всех стадий производства, но особенно сложным является положение, связанное с возбуждением дел по отдельным видам правонарушений, с применением мер административно-процессуального обеспечения. Причины этого видятся в недостаточности нормативного правового регулирования производства по делам об административных правонарушениях, не учитывающего специфику производства по правонарушениям в области дорожного движения и в какой то степени, не всегда соответствующей, профессиональной подготовкой должностных лиц, осуществляющих производство на различных стадиях.

Действующим законодательством, в настоящее время, не предусмотрена административная ответственность за отдельные нарушения требований Правил дорожного движения, например, за нарушения требований пункта 8.12 («создание помех при движении задним ходом»), части 5 пункта 10.1 («снижение скорости вплоть до полной остановки транспортного средства при возникновении опасности для движения») и части 4 пункта 10.5 («о запрещении применения резкого торможения»), которые, как правило, выявляются в ходе административного производства при оформлении дорожно-транспортных происшествий, хотя по своей сути данные нарушения норм Правил дорожного движения непосредственно являются причиной совершения дорожно-транспортных происшествий, а, следовательно, имеют выраженную социальную опасность.

Вышеуказанные пробелы в действующем законодательстве создают иллюзию безнаказанности и вседозволенности со стороны некоторых участников дорожного движения, зачастуюявляющуюсяпричиной совершения дорожно-транспортных происшествий.

Следует отметить, что нередко невозможно сразу установить виновное лицо в совершении правонарушения, вследствие чего возникает необходимость в проведении административного расследования, которое представляет собой комплекс требующих значительных временных затрат процессуальных действий, направленных на установление всех обстоятельств административного правонарушения, их фиксацию, юридическую оценку и процессуальное оформление. В ходе административного расследования может назначаться и судебно-медицинская экспертиза, например для определения степени тяжести телесных повреждений, полученных участником дорожно-транспортного происшествия, или автотехническая экспертиза для определения механизма столкновения при ДТП, которые, из практики, могут проводиться 3-4 месяца, а порой и более длительный срок, при этом

зачастую лица, которым причинен вред здоровью, находясь на стационарном лечении, отказываются взаимодействовать с должностными лицами правоохранительных органов, ссылаясь на состояние здоровья, что так же препятствует установлению всех обстоятельств дела, однако процессуальные сроки проведения административного расследования в данных случаях не приостанавливаются.

На эффективность применения соответствующих норм КоАП РФ влияет и невозможность обеспечить в полной мере неотвратимость наказания. Так, недостаточность действенного механизма контроля за уплату штрафа сказывается на обеспечении его взыскиваемого. Основная нагрузка на взыскание административных штрафов ложится на плечи службы судебных приставов, которая в настоящее время не способна обеспечить весь круг возложенных на нее обязанностей в связи с большой нагрузкой, заставляющей зачастую принимать решение в пользу взымания более значительных штрафов, и оставлении без должного внимания незначительных штрафов, предусмотренных санкциями некоторых статей 12 главы КоАП РФ. Не избежать лишних проблем помогают нередко и недостатки во взаимодействии правоохранительных органов с мировой юстицией, связанные с отсутствием четко отработанного алгоритма воздействия на лиц,игнорирующих уплату административного штрафа в установленные срок. Указанные недостатки далеко не исчерпывают массив проблем, связанных с осуществлением производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Статистический отчет отдела комплексного анализа причин ДТП и разработки проблем формирования стратегии в области обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Главное управление обеспечения безопасности дорожного движения МВД России за 2015 год//URL: www.gibdd.ru.

4. Войтенков Е.А. Организационно-правовые аспекты деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения в условиях перехода к рыночной экономике в конце XX в. //История государства и права. 2011. № 20.

5. Послание Президента РФ Федеральному Собранию [Электронный ресурс]:от 12.12.2013 г. // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сидорова Маргарита Владимировна, старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВДОрловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат педагогических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, правонарушения, административная ответственность, производство по делам об административных правонарушениях.

СИНЕНКО С.А.

РЕАЛИЗАЦИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПРАКТИКО-ОРИЕНТИРОВАННОГО ОБУЧЕНИЯ, ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация.Развитие (реформирование) органов внутренних дел должно обеспечивать реальное внедрение в правоохранительную практику и образовательный процесс самых передовых достижений науки и техники, в том числе новейших педагогических, информационных и инновационных технологий, использование которых позволяет осуществлять обучение в условиях, максимально приближенных к реальным, посредством моделирования типичных ситуаций, возникающих в оперативно-служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел и Госавтоинспекции в частности. В данной статье рассматриваются результаты и перспективы дальнейшего развития образовательного процесса в Орловском юридическом институте МВД России имени В.В. Лукьянова.

Повышение уровня безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию. Указанные вопросы обсуждались на заседании президиума Государственного совета Российской Федерации по вопросам безопасности дорожного движения 14 марта 2016 года под председательством Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина, а также обозначены в числе приоритетов деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации на коллегии МВД России в текущем году. Направления дальнейшего совершенствования деятельности федеральных органов власти, а также органов власти на региональном и муниципальных уровнях и, конечно же, деятельности общественных объединений по обеспечению безопасности

дорожного движения, которые были выработаны и предложены на заседании Государственного совета, несомненно, найдут свое отражение не только в ходе проведения ежегодной международной конференции, проводимой по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, но и лягут в основу образовательного процесса института по подготовке специалистов для подразделений Госавтоинспекции.

В Российской Федерации в последнее десятилетие предпринимаются активные действия по повышению уровня организации и безопасности дорожного движения.

Одним из существенных показателей качества и эффективности деятельности подразделения Госавтоинспекции является состояние профессиональной подготовки ее сотрудников. Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова принимает непосредственное участие в подготовке квалифицированных сотрудников для подразделений Госавтоинспекции МВД России.

Содержание высшего образования сегодня переживает довольно значительные трансформации под воздействием требований к ее выпускникам, которые предъявляет социальная и профессиональная практика в условиях конкуренции образовательных организаций, в том числе и системы МВД России.

Одно из требований системы образования заключается в том, что молодой специалист должен быть подготовлен в образовательной организации таким образом, чтобы он мог в минимальные сроки с полной отдачей включиться в практическую деятельность подразделений органов внутренних дел, продуктивно используя квалификацию, опыт и компетенции, полученные в ходе обучения.

Педагогическими работниками Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова проводится большая работа в указанном направлении.

Отдельным импульсом совершенствования подготовки специалистов для подразделений Госавтоинспекции стало издание Приказа МВД России от 29 августа 2012г.№ 820 «О профилизации образовательных учреждений МВД России», в соответствии с которым Орловскому юридическому институту МВД России имени В.В. Лукьянова придан статус учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки – «деятельность подразделений ГИБДД», что предъявляет повышенные требования к образовательному процессу в целом, методологической, научной, воспитательной составляющим и иным компонентам, позволяющим подготовить высококвалифицированного специалиста-выпускника, обладающего совокупностью профессиональных компетенций, что даёт возможность максимально быстро адаптироваться к практической деятельности сотрудников Госавтоинспекции и выполнению должностных обязанностей.

В целях подготовки высококвалифицированных специалистов для подразделений Госавтоинспекции обучение по узкой специализации «сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения» связано с изучением дисциплин специализации, что позволяет в должной мере сформировать профессиональные и специализированные компетенции по исполнению служебных обязанностей сотрудников Госавтоинспекции, связанных с осуществлением федерального государственного надзора и специальных разрешительных функций в области безопасности дорожного движения.

В этой связи педагогические сотрудники нашего института активно используют одно из направлений современных педагогических технологий - практико-ориентированное обучение. Применение такого вида обучения позволяет максимально приблизить образовательный процесс к практической деятельности, раскрыть связи между знаниями и повседневной оперативно-служебной деятельностью подразделений Госавтоинспекции, обозначить проблемы, которые могут возникнуть перед выпускниками в предстоящей импрактической деятельности. Большие возможности в реализации задач практико-ориентированного обучения открываются при использовании межкафедрального многофункционального учебно-полигонного комплекса, расположенного на загородной учебной базе института.

Дальнейшее развитие (реформирование) органов внутренних дел должно обеспечивать реальное внедрение в правоохранительную практику и образовательный процесс самых передовых достижений науки и техники, в том числе новейших педагогических, информационных и инновационных технологий, и профессорско-преподавательский состав института проводит целенаправленную работу по разработке и модернизации полигонных комплексов, отвечающих реальным потребностям практической деятельности подразделений Госавтоинспекции, использование которых позволяет осуществлять обучение в условиях, максимально приближенных к реальным, посредством моделирования типичных ситуаций, возникающих в оперативно-служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел и Госавтоинспекции в частности.

Именно таким требованиям отвечает межкафедральный многофункциональный учебно-полигонный комплекс, который включает более 25 специализированных полигонов и рабочих мест:

- лабораторно-диагностический комплекс деятельности подразделений дорожного надзора ГИБДД;
- ситуационно-тренинговый комплекс «Стационарный пост ДПС»;
- лабораторно-диагностический комплекс дорожного надзора ГИБДД МВД России;

- полигон (рабочее место) «Дефекты дорожного покрытия»;
- полигон «Улично-дорожная сеть»;
- автодром;
- полигон «Отдел территориального органа МВД России по Загородному району»;
- ситуационно-тренинговый комплекс повышения водительского мастерства сотрудников МВД России (находящийся в разработке);
- криминалистические полигоны;
- специализированные рабочие места.

Полигоны и рабочие места комплекса позволяют в своей совокупности реализовывать современные педагогические технологии по дисциплинам 10 кафедр института при проведении занятий с обучающимися по очной, заочной формам обучения, слушателями факультета профессиональной подготовки, переподготовки и повышение квалификации, а также при проведении занятий с сотрудниками ОВД, направляемыми в СКР в служебную командировку.

Образовательный процесс в институте осуществляется с использованием высокотехнологичного аудиторного фонда. Для проведения учебных занятий в рамках реализации компетентностного подхода профессорско-преподавательский состав использует в образовательном процессе активные и интерактивные формы обучения, обеспечивающие развитие высокой степени самостоятельности, инициативности, профессиональных навыков, позволяющих сочетать формирование системы теоретических знаний с практическими навыками.

При проведении занятий активно используется ситуационно - ролевой центр института, включающий:

- ситуационный центр управления учебно-практическим комплексом;
- учебно-ситуационный центр технического надзора и регистрационно-экзаменационной деятельности подразделений ГИБДД;
- учебно-ситуационный центр оперативного управления силами и средствами подразделений ГИБДД;
- многофункциональный аудиторный учебно-полигонный комплекс ДПС ГИБДД;
- тренажёрный класс приобретения первоначальных навыков управления транспортными средствами;
- многофункциональный полигон «Тактика следственных действий»;
- учебно-тренажёрный комплекс повышения водительского мастерства сотрудников ОВД при управлении оперативно-служебным транспортом.

В целях повышения эффективности и качества подготовки кадров для органов внутренних дел, углубления полученных курсантами и слушателями знаний, приобретения и закрепления навыков работы в конкретной предполагаемой к замещению выпускником должности, ускорения адаптации выпускников к предстоящей практической деятельности продолжает функционировать созданный в 2008 году филиал кафедры организации деятельности ГИБДД на базе УГИБДД УМВД России по Орловской области.

Функционирование филиала кафедры позволяет:

- углубить полученные курсантами знания,
- закрепить и совершенствовать практические навыки работы в должностях структурных подразделений Госавтоинспекции;
- ознакомиться с организационными и тактическими аспектами осуществления подразделениями ГИБДД конкретных видов административно-служебной деятельности;
- приобрести практические навыки по организации деятельности подразделений ГИБДД в вопросах предупреждения, пресечения, раскрытия преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения, оформления процессуальнозначимых решений.

Отличительной особенностью профессиональной подготовки специалистов является осуществление обучения посредством неразрывной взаимосвязи теории и практики, которая достигается:

- участием представителей УГИБДД УМВД России по Орловской области в проведении практических занятий;
- проведением учебной практики (по получению первичных профессиональных умений и по профилю специальности на 3-м курсе в объеме 8 недель), а также производственной (преддипломной) практики на 5 курсе в объеме 20 недель.

В этом отношении существуют положительные тенденции оценки практическими сотрудниками Госавтоинспекции умений и навыков курсантов и слушателей, сформированных в процессе обучения и реализуемых в ходе прохождения практик.

Серьезноевнимание педагогический состав института уделяет морально-психологической подготовке обучающихся. В процессе проведения занятий, связанных с моделированием проблемных ситуаций, у курсантов формируется необходимая степень стрессовой устойчивости к воздействиям негативных явлений, с которыми сталкиваются в практической деятельности сотрудники Госавтоинспекции.

Отдельным аспектом качественной подготовки специалистов во время проведения занятий является формирование интереса к будущей профессии, выработка и закрепление устойчивых моральных, нравственных и деловых качеств, укрепление законности и дисциплины,

привитие чувства ответственности за выполнение задач, возложенных на подразделение Госавтоинспекции.

Кроме того, проводится конкурс профессионального мастерства среди командиров отделений и курсантов на присуждение степени «Лучший по профессии», который является формой совершенствования профессиональной подготовки, связанной с проверкой и оценкой уровня их готовности к выполнению оперативно-служебных задач подразделений Госавтоинспекции. Конкурс состоит из следующих разделов:

- правила дорожного движения;
- регулирование дорожного движения;
- управление служебным автотранспортом;
- физическая подготовка;
- первая помощь.

Проведение конкурса порождает чувство конкуренции, соперничества, стимулирование заинтересованности курсантов в непрерывном повышении своего профессионального мастерства и, как следствие, результативности в службе.

Все это, безусловно, оказывает огромное влияние на качество подготовки высококвалифицированного специалиста для подразделений Госавтоинспекции.

Профессорско-преподавательский состав института не останавливается на достигнутых результатах и продолжает совершенствование организации подготовки специалистов по узкой специализации «сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения», развивая учебно-материальную базу кафедр, оттачивая свое профессиональное мастерство, совершенствуя методическое обеспечение учебного процесса, организовывая обучение по программе подготовки к управлению транспортными средствами категории «В», оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов с выдачей соответствующих свидетельств, а также по программе профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «А».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Синенко Сергей Андреевич, начальник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, доктор юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2, 302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Инновация, специализация, образовательный процесс, практико-ориентированное обучение, Госавтоинспекция.

СМОЛЯКОВ А.И.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: СМЕНА ПРИОРИТЕТОВ ИЛИ ОШИБКА ЗАКОНОДАТЕЛЯ?

Аннотация: в статье анализируются санкции, установленные за совершение административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, делается вывод об их несоответствии принципу справедливости и соразмерности степени общественной опасности, и предлагаются пути решения указанной проблемы.

В настоящее время Кодексу РФ об административных правонарушениях без сомнения можно присвоить титул «Самый часто изменяемый нормативный правовой акт Российской Федерации». Не является исключением и глава 12 указанного Кодекса - «Административные правонарушения в области дорожного движения», содержание которой только за последние пять лет изменялось 19 раз. Как результат – на сегодняшний день в данной главе КоАП РФ нет ни одной статьи, которая за последние пять лет не подверглась бы в той или иной степени изменениям. В то же время, проведенный анализ показал, что изменения, вносимые в Кодекс, в последнее время носят спонтанный, хаотичный характер, являясь чаще всего реакцией на прошедшие, иногда единичные, правонарушения, которые вызвали широкий общественный резонанс. При этом попытки исправить сложившуюся ситуацию в основном сводятся к введению новых либо ужесточению уже действующих мер принуждения.

Не отрицая самой необходимости усовершенствования нормативных правовых документов, считаем, что внесению изменений в нормативные акты должны предшествовать тщательный анализ сложившейся практики, изучение имеющегося зарубежного опыта, возможно, общественное обсуждение. В противном случае вместо сбалансированного кодифицированного нормативного правового акта мы рискуем получить набор разрозненных, никак не связанных между собой статей.

Как отмечает П.П. Серков, «в правовых нормах, а значит и в санкциях, сформулирована позиция законодателя относительно характера и степени опасности каждого административного правонарушения» [2,с. 31]. В свою очередь, Конституционный суд, рассматривая необходимость установления того или иного размера санкции за

совершение правонарушение определил, что «по смыслу статьи 55 (часть 3) Конституции Российской Федерации, исходя из общих принципов права, введение ответственности за административное правонарушение … и установление конкретной санкции, ограничивающей конституционное право, должно отвечать требованиям справедливости, быть соразмерным конституционно закрепленным целям и охраняемым законным интересам, а также характеру совершенного деяния» [1].

Однако, что же мы имеем на самом деле в настоящее время в части установления санкций за правонарушения в области дорожного движения? Часть 2 статьи 3.5 Кодекса РФ об административных правонарушениях определяет, что размер штрафа за совершение административного правонарушения в области дорожного движения не может быть менее пятисот рублей. То есть правонарушения, за совершение которых санкция предусматривает наказание в виде административного штрафа в размере 500 рублей, по логике законодателя, представляют наименьшую общественную опасность. В настоящее время санкции 23 составов главы 12 КоАП РФ предусматривают в качестве наказания указанный размер штрафа. В их числе и часть 2 статьи 12.1 «Управление легковым такси, автобусом или грузовым автомобилем, предназначенным и оборудованным для перевозок людей, с числом мест для сидения более чем восемь (кроме места для водителя), специализированным транспортным средством, предназначенным и оборудованным для перевозок опасных грузов, которые не прошли «государственный технический осмотр» или «технический осмотр», часть 2 статьи 12.5 «Управление транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда)», часть 2 статьи 12.9 «Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 20, но не более 40 километров в час»,часть 2 статьи 12.29 «Невыполнение законного «требования» сотрудника полиции или должностного лица федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, об остановке транспортного средства».

Отнести указанные правонарушения к числу представляющих наименьшую степень общественной опасности не представляется возможным. Так, например австралийские ученые Craig Kloeden и AJ McLean, проведя ряд исследований, пришли к заключению о том, что риск стать участником ДТП при превышении скорости движения в населенном пункте свыше 60 километров в час удваивается через каждые 5 километров в час [3]. То есть превышение установленного порога скорости на 40 км/ч увеличивает вероятность ДТП почти в двести раз. Более того, данными исследователями было указано, что применение мер, направленных на снижение скорости движения, дают даже больший

профилактический эффект, чем использование мер, направленных на снижение числа случаев управления транспортным средством в состоянии опьянения. Дополнительным основанием считать недопустимым установление минимального штрафа для такого правонарушения, как превышение установленной скорости до 40 км/ч, является частота его совершения. Даже несмотря на высокую степень неотвратимости наказания за данное правонарушение, обусловленную повсеместным внедрением комплексов автоматической фото- видеофиксации, количество данных правонарушений регулярно растет и в 2015 году составило почти 50 миллионов выявленных фактов.

Такое правонарушение как «Управление транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой, рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда)» имеет в количественном измерении гораздо более скромные масштабы, но его совершение предполагает наступление дорожно-транспортного происшествия с вероятностью почти приближающейся к 100%.

В настоящее время, если правонарушитель будет двигаться по населенному пункту со скоростью около 100 км/ч на автомобиле с заведомо неисправной тормозной системой и проедет на запрещающий сигнал светофора, то максимальное совокупное наказание, которое ему может грозить – это административный штраф 2000 рублей. В то же самое время за нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств в местах, отведенных для остановки или стоянки транспортных средств инвалидов (часть 2 статьи 12.19), правонарушителю грозит как минимум наказание в виде штрафа в размере 5000 рублей, а возможно и дополнительные траты в виде оплаты услуг по эвакуации автомобиля. Наверное, остановка транспортного средства на месте, отведенном для стоянки транспортных средств, принадлежащих инвалидам, наносит существенный моральный вред лицам с ограниченными возможностями, но согласиться, что данное правонарушение представляет гораздо большую степень общественной опасности, чем три вышеуказанные правонарушения вместе взятые, невозможно.

Еще одним примером подобного соотношения являются статьи 12.32 и 12.32.1 КоАП РФ. В первом случае допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере двадцати тысяч рублей. Во втором случае допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего в ряде случаев российского национального водительского удостоверения, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных

средств, в размере пятидесяти тысяч рублей. Согласится, что водитель, не имеющий российского национального водительского удостоверения, представляет большую общественную опасность, чем водитель, вовсе не имеющий права управления транспортным средством, также невозможно.

В этой связи нам в настоящее время необходим полный пересмотр санкций статей главы 12 КоАП РФ с целью приведения размера санкции в соответствие с принципами справедливости и соразмерности наказания степени общественной опасности совершенного деяния.

ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Конституционного Суда от 12 мая 1998 г. № 14-П. [Электронный ресурс] // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Серков П.П. О некоторых правилах правовой квалификации административных правонарушений // Административное право и процесс. 2012. № 1.

3. Kloeden C.N., McLean A.J., Glonek G. Reanalysis of travelling speed and the risk of crash involvement in Adelaide South Australia (CR207), Australian Transport Safety Bureau, Canberra. (2002)[Электронный ресурс] // URL: http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2002/pdf/Speed_Risk_3.pdf (дата обращения: 29 фев. 2016 г.).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Смоляков Андрей Иванович,старший преподаватель кафедры специальной подготовки Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Обеспечение безопасности дорожного движения, административное наказание, соразмерность наказания общественной опасности.

СТЕПАНЮК В.В.

АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРИНУЖДЕНИЕ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ПРАВОВАЯ КАТЕГОРИЯ

Аннотация: в статье рассматриваютсявопросы административного принуждения в области дорожного движения как правовой категории.

Состояние безопасности дорожного движения в России [1] свидетельствует о наличии целого комплекса проблем. Это обусловлено несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, несовершенством законодательства в данной сфере, крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения.

Принимая во внимание указанные факторы, однако, представляется, что основная проблема состоит именно в нарушении законодательства участниками дорожного движения.

В этих условиях определяющее значение имеют меры административно-правового обеспечения дорожной безопасности, так как абсолютное большинство нарушений в этой области осуществляется в виде административных правонарушений.

Сущность указанных мер заключается в том, чтобы убедить, а при необходимости принудить, опираясь на силу государственной власти, всех участников дорожного движения соблюдать требования правовых норм, регулирующих данную сферу общественных отношений.

Решающая роль в борьбе с правонарушениями принадлежит государству. Оно имеет специальный аппарат принуждения. Правовые нормы определяют, за что государственные органы могут применять принуждение «(основания принуждения), виды и размеры принудительных средств (санкций) и порядок их применения»[2]. Государственное принуждение, «опосредствуясь в праве, выступает в форме правового принуждения и, как правило, выражается в конкретных мерах принудительного характера, применяемых уполномоченными на то органами государства (должностными лицами) в связи с неисполнением правовых норм» [3]. В праве выделяют следующие виды мер правового принуждения: дисциплинарное; материальное (гражданско-правовое); уголовное; административное.

Административное принуждение играет важную роль в охране правопорядка, так как включает в себя большое число средств пресечения (задержание граждан, запрещение эксплуатации механизмов и т.д.),

прекращает антиобщественные действия, предотвращает наступление общественно вредных последствий.

Кроме того, административное принуждение призвано не только предупреждать и пресекать правонарушение, но и в установленных законом случаях применять к правонарушителям меры административной ответственности.

Говоря об административном принуждении в области дорожного движения необходимо отметить, что оно имеет ряд особенностей:

- основанием применения является административное правонарушение в области дорожного движения;

-осуществляется должностными лицами ГИБДД;

- характеризуется множественностью административно-правовых средствобеспечения дорожной безопасности;

-отличается упрощенным порядком применения;

- служит целям обеспечения безопасности дорожного движения.

Поскольку административное принуждение в области дорожного движения характеризуется множественностью административно-правовых средствобеспечения дорожной безопасности необходима их классификация с целью обеспечения эффективности воздействия на правонарушителей, решения вопросов о привлечении к уголовной либо административной ответственности, научной кодификации.

Если за основу классификации взять такие критерии как целевое назначение и способ обеспечения правопорядка, то все меры административного принуждения в области дорожного движения можно свести в четыре основные классификационные группы: меры административного предупреждения; меры административного пресечения; меры административно-процессуального обеспечения; меры административной ответственности (административные наказания).

Административно-предупредительные меры в области дорожного движения применяются в целях предупреждения правонарушений и носят профилактический характер.

В качестве примера указанных мер в области дорожного движения можно выделить [4]:

- проверку деятельности организаций и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- остановку транспортных средств и проверку документов у водителей на право пользования и управления транспортными средствами, а также документов на перевозимые грузы;

- осмотр транспортных средств и грузов при подозрении, что они используются в противоправных целях;

- временное ограничение или запрещениедорожного движения, изменение организации движения на отдельных участках дорог в целях

создания необходимых условий для безопасного движения транспортных средств и пешеходов.

Меры административного пресечения в области дорожного движения направлены на принудительное прекращение противоправного поведения, недопущение, устранение вредных его последствий.

Среди мер административного пресечения, применяемых сотрудниками ГИБДД для защиты интересов личности, общества и государства от противоправных посягательств самыми жесткими являются применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия [5].

Меры административно-процессуального обеспечения в области дорожного движения направлены на принудительное обеспечение производства по делам об административных правонарушениях[6].

К числу мер административно-процессуального обеспечения в области дорожного движения относятся:

- доставление;
- административное задержание;
- личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного средства, находящихся при физическом лице; осмотр принадлежащих юридическому лицу помещений, территорий, находящихся там вещей и документов;
- изъятие вещей и документов;
- отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида;
- освидетельствование на состояние опьянения;
- медицинское освидетельствование на состояние опьянения;
- задержание транспортного средства;
- арест товаров, транспортных средств и иных вещей.

Меры административной ответственности (административные наказания) применяются в целях предупреждения совершения новых правонарушений, как самим правонарушителем, так и другими лицами.

Следовательно, наказание является карой за содеянное, влекущей неблагоприятные юридические последствия, связанные с правоограничениями морального, физического, организационного или материального характера. Наказание применяется с целью общей и частной превенции (ст. 3.1 КоАП РФ)[7].

В области дорожного движения применяются следующие виды административных наказаний: предупреждение, административный штраф, лишение специального права (права управления транспортными средствами), административный арест, конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, обязательные работы.

Таким образом, обобщая вышесказанное, предпримем попытку определения правовой дефиниции «административное принуждение в

области дорожного движения», которая заключается в урегулированном нормами административно-процессуального права применении должностными лицами ГИБДД к физическим и юридическим лицам в соответствии с принципами законности и соразмерности государственно-властных мер ограничительного характера, с целью предупреждения и пресечения правонарушений, процессуального обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, наказания лиц, виновных в совершении административных правонарушений.

ЛИТЕРАТУРА

1. URL:www.qibdd.ru.

2. Конин Н. М., Журик В. В., Петров М. П. Административное право РФ. / Под ред. д. ю. н., проф. Н. М. Конина. М.: Норма, 2005. С. 480.

3. Комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях.- 2-е изд., перераб. и доп. / Под ред. А. П. Гуляева, Л. Л. Попова. М.: Издательство «ЭКЗАМЕН», 2006. С. 849.

4. Козлов Ю.М. Административное право: учебник. М.: Юристь, 2005. С. 590.

5. О полиции:Федеральный закон от 07.02.2011г. № 3-ФЗ (в ред. от 22.12.2014г.) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7.Ст. 900.

6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001г. № 195-ФЗ (в ред. от 31.12.2014г.) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2015г.) Ст.27.1 // СЗ РФ. 2002. № 1 (ч.1).Ст. 1.

7. Влавацкая Н.Ф. Изменения в правовом регулировании административной ответственности в области дорожного движения // Транспортное право. 2009. № 1.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Степанюк Вера Витальевна, преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних делОрловского юридического института МВД России имени В.В.Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, административное принуждение, административное правонарушение.

СТРОЕВА О.А.

К ВОПРОСУ О ПОНЯТИИ «АГРЕССИВНОЕ ВОЖДЕНИЕ» КАК МЕТОДА РЕГУЛИРОВАНИЯ ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваютсяпонятие «агрессивное вождение» как метода регулирования поведения участниковдорожного движения.

Решение проблемы безопасности дорожного движения, за которой стоят жизнь и здоровье десятков тысяч людей, ориентировано на эффективное использование возможностей государства и институтов гражданского общества. Повышенное внимание к данной проблеме в последние десятилетия имеет серьезные основания, что подтверждается и статистикой дорожной аварийности. 1 300 000 человек ежегодно гибнут на дорогах планеты [1, с.3].

Поэтому, бесспорным остается факт того, что для правильного планирования и организации мер по выявлению и повышению безопасности дорожного движения важно выделять основные факторы риска, способствующие дорожно-транспортному травматизму. Безопасность дорожного движения зависит от многих факторов – законодательного, инфраструктурного, правоприменительного, – но одним из определяющих аспектов является правосознание, культура поведения и ответственность участников дорожного движения. Это обусловлено тем, что главные причины аварийности связаны, в значительной степени, с поведением водителей: состояние опьянения, низкая водительская дисциплина и агрессивная манера вождения [2, с.17]. К числу прочих факторов, связанных с водителями и увеличивающими опасность ДТП, относятся усталость и стресс, обусловленные чрезмерно высоким уровнем загрузки дорожной сети, недостаточно хорошая обзорность (что не позволяет увидеть наиболее уязвимых участников дорожного движения), и, в последнее время, использование мобильных телефонов и портативных устройств для отправки и получения текстовых сообщений [2, с.28].

Важным элементом совершенствования политики в области безопасности дорожного движения является эффективность национальной законодательной базы. Национальная политика является важнейшим элементом реализации стратегических действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Она служит также основой для разработки и принятия национального законодательства в данной сфере [1, с.11]. Таким образом, совершенствование законодательной базы является одним из приоритетных направлений действующей системы повышения безопасности дорожного движения.

В последние годы в действующее российское законодательство об ответственности за транспортные правонарушения и преступления внесен ряд существенных изменений и дополнений, призванных повысить безопасность дорожного движения и усовершенствовать законодательный механизм ее регулирования [3, с.33].

В настоящее время предлагается дополнить Правила дорожного движения Российской Федерации понятием «опасное вождение», означающим создание водителем в процессе управления транспортным средством опасности для движения путем неоднократного совершения одного или нескольких определенных действий, связанных с нарушением ПДД, выражающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения; перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты; несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства; несоблюдении бокового интервала; необоснованном резком торможении; препятствовании обгону[4].

Следует отметить, что в законодательстве большинства стран Европы и Соединенных Штатов Америки, Австралии и ряде стран Азии присутствуют нормы, в которых предусмотрена не только административная, но и уголовная ответственность за опасное и агрессивное вождение, создающее угрозу возникновения аварийной ситуации, угрозу безопасности других участников дорожного движения. Так, согласно действующего Уголовного Кодекса Канады в ст. 249, предусмотрена уголовная ответственность к лицу, которое создает опасную ситуацию для общества, если управляет транспортным средством без учета погодных условий, времени, качества дороги, особенностей места движения и его напряженности, а также состояния автомобиля и мощности двигателя, хотя от него следовало бы ожидать более разумного и осторожного поведения на трассе. Такое поведение обычно характеризуют как общественно опасное, существенно отклоняющееся от разумного, общепринятого стиля вождения [3, с.34-35].

Законодательство Англии использует для уголовного преследования за дорожные преступления положения норм, запрещающие опасное, невнимательное или неосторожное вождение. Согласно Закона о дорожном движении 1988 г., опасным признается не соответствующее общепринятому уровню вождение, когда водитель не имеет лицензии на управление автомобилем, дисквалифицирован, не имеет страхового полиса, значительно превышает допустимую скорость движения, избранный им скоростной режим не соответствует дорожным условиям, устраивает гонки на дороге, демонстрирует агрессивную манеру движения, отвлекается при управлении транспортным средством, нарушает требования к состоянию автомобиля и требования к его эксплуатации,

осознанно допускает вождение в состоянии усталости или болезни, нарушающие навыки вождения [5].

Агрессивное вождение может выражаться в опасном перестроении по полосам движения, в резком торможении, совершаемым после резкого ускорения, в намеренном создании других искусственных помех в нарушение Правил дорожного движения для других участников дорожного движения или опасном приближении к впереди идущему транспортному средству. Например, водитель грузовика нарушил требования знака «Направление движения по полосе» и вместо того, чтобы принять правее, как и предписано, просто поехал прямо, из-за чего водитель легкового автомобиля налетел левым колесом на бордюр. Другой пример, водитель, управляя легковым автомобилем «КИА-РИО», при перестроении вправо «подрезал» водителя, управляющим автомобилем «Хонда-Джаз». Уходя от столкновения, последняя совершила необоснованный маневр влево, автомобиль сорвался на сухой дороге в занос и врезался в отбойник. Согласно решений Верховного Суда Российской Федерации водителями грузового автомобиля и автомобиля марки «КИА-РИО» созданы аварийные ситуации, результатами которых стали ДТП. Таким образом, судом была установлена ответственность водителя, совершившего опасный маневр и создавшего опасность движения, ситуацию, при которой создается угроза возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Одна из главных характеристик такого агрессивного вождения - явно умышленное, намеренное, осознанное создание помех для других участников дорожного движения. В настоящее время в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях не предусмотрено санкций за намеренное, умышленное создание помех, характеризуемое как агрессивное вождение [6].

В то же время очевидно, что агрессивное вождение автомобиля создает реальную угрозу возникновения аварийной ситуации, угрозу безопасности других участников дорожного движения. Так, например, неоднократное опасное перестроение по полосам движения может заставить других водителей прибегнуть к экстренному торможению, вынужденному экстренному перестроению и изменению направления движения на дороге, спровоцировать выезд на встречную полосу. К аналогичным последствиям может привести и резкое неоправданное намеренное торможение, совершаемое после резкого ускорения, которым обычно сопровождается быстрое перестроение по полосам движения. Не менее опасным является и приближение к впереди идущему транспортному средству практически вплотную. Обычно водители, практикующие агрессивное вождение, таким маневром требуют уступить себе дорогу, иногда прибегая одновременно к использованию дальнего света фар. Подобное поведение, в нарушение требований Правил дорожного движения Российской Федерации о соблюдении безопасной

дистанции между транспортными средствами, также может привести, а как показывает практика зачастую и приводит, к дорожно-транспортному происшествию. Водитель впереди идущей машины в этот момент вынужден совершить экстренное торможение, чтобы, например, пропустить перебегающих через дорогу человека или животных, и тогда из-за отсутствия безопасной дистанции столкновение автомашин становится неизбежным. Неопытный водитель впереди идущего транспортного средства, заметив опасно приблизивший автомобиль, может попытаться быстро сменить полосу движения и создать аварийную ситуацию с участием автомашин на соседней полосе. Таким образом, в любом случае агрессивное вождение стало негативным типичным фактором на российских дорогах, способствующим возникновению аварийных ситуаций [6].

В США, Европе, Австралии и ряде стран Азии, помимо общепринятых нарушений ПДД, есть нарушения, причиняющие неудобства другим участникам движения. К нарушениям, которые провоцируют создание аварийных ситуаций, относятся: подрезание при обгоне, использование дальнего света фар, невключение сигналов поворота при маневрах, несоблюдение безопасной дистанции, использование мобильного телефона, несоблюдение требования уступить дорогу пешеходам и велосипедистам, многократная смена полос движения при опережении или обгоне, злоупотребление звуковым сигналом, а также оскорбление других водителей, агрессивная мимика и жестикуляция, воспрепятствование обгону и езда по обочине дороги. В законодательстве большинства штатов Америки, а также в Великобритании, Франции, Германии, Австралии, Японии, Сингапуре «небрежное вождение» признается административно правовым нарушением, а «опасное вождение»уголовно наказуемым.

Однако отметим, что перечень маневров и действий, которые создают опасность на дороге и которые запрещены ПДД, можно легко расширить. Водители часто пытаются найти оправдание своему агрессивному вождению и причинами называют неудовлетворительное состояние дорог, интенсивное движение и другие факторы. Однако основная причина – это пренебрежение к другим и низкий уровень культуры и этики водителей.

«Опасное вождение» характеризуется повышенной опасностью для движения именно вследствие совершения совокупности указанных действий водителя, совершаемых в течение относительно короткого периода времени. В ряде случаев это лишает других участников дорожного движения возможности спрогнозировать дальнейшее поведение такого водителя и адекватно среагировать на него во избежание создания аварийной ситуации.

Таким образом, агрессивное вождение (опасное вождение) является типичным негативным фактором безопасности дорожного движения. Очевидно, что агрессивное вождение автомобиля создает реальную угрозу возникновения аварийной ситуации, угрозу безопасности других участников дорожного движения. Подобное поведение, в нарушение требований Правил дорожного движения Российской Федерации о соблюдении безопасной дистанции между транспортными средствами, также может привести, а как показывает практика зачастую и приводит, к дорожно-транспортному происшествию.

ЛИТЕРАТУРА

1. Первая Всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения. 62 Сессия Генеральной Ассамблеи ООН. Резолюция №62/244. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире. М., 2009.

2. Противостояние «смерти на колесах». Обеспечение безопасности дорожного движения в Европе и Центральной Азии. Создание межотраслевых партнерств для борьбы с тихой эпидемией. Москва, Издательство «Алекс». 2009.

3. Копылов М.Н., Дороднов А.Г. Ответственность за опасное вождение по уголовному праву Канады // Юридические науки. 2012, №3.

4. О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]:Проект Постановления Правительства Российской Федерации (по состоянию на 08.10.2015г.) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. Дороднов А.Г. Обусловленность криминализации опасного вождения в праве Англии // Вестник Нижегородской академии МВД России. 2012. №20. С.147.

6. «К проекту Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [Электронный ресурс]: Пояснительная записка // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Строева Оксана Александровна, преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Опасное вождение, агрессивное вождение, безопасность, дорожное движение, ответственность.

СУШКО А.А.

ИЗМЕНЕНИЯ, ВНЕСЕННЫЕ В ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 10 ЛЕТ, КАК НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются изменения, внесенные в Правила дорожного движения Республики Беларусь за последние 10 лет, как новые направления в обеспечении безопасности дорожного движения.

С 1 января 2006 года в Республике Беларусь действуют Правила дорожного движения (далее – Правила 2006), утвержденные Указом Президента Республики Беларусь №551 от 28.11.2005г. (далее – Указ). Они заменили правила, утвержденные Советом Министров Республики Беларусь в 2002 году (далее – Правила 2002).

Структурно Правила-2006 состоят из 212 статей сгруппированных в 27 глав и 5 приложений, в то время как Правила-2002 состояли из 207 статей сгруппированных в 28 глав и 5 приложений. Сравнительная таблица изменений, дополнений и исключений Правил-2006 и Правил-2002 насчитывает 340 позиций. Так, число терминов и понятий в Правилах-2006 увеличилось по сравнению с Правилами-2002 с 62 до 79. В 28 терминов были внесены дополнения редакционного характера, которые уточняют их смысл.

В завершении главы «Общие положения» указано, что формы и методы контроля за выполнением участниками дорожного движения требований Правил определяются Министерством внутренних дел. Таким образом, на законодательном уровне решился извечный водительский вопрос: почему ГАИ стоит? Почему ГАИ стоит именно здесь? Почему ГАИ стоит так, а не иначе?

Впервые Правила дорожного движения страны не только утверждались на уровне Главы государства в соответствии с процедурой согласования нормативных правовых актов, но и прошли процедуру всенародного обсуждения. Так, в результате всенародного обсуждения было рассмотрено и проанализировано более 1,5 тыс. предложений поступивших от граждан, общественных объединений, коллективов предприятий, высших учебных заведений, иных организаций.

В ходе всенародного обсуждения много споров вызвал пункт проекта Правил-2006 относительно пристегивания ремнями безопасности.

Мировой и отечественный опыт показывает, что пристегивание ремнем безопасности является эффективной мерой снижения тяжести последствий дорожно-транспортного происшествия, особенно в случае его совершения в населенном пункте. В Правилах-2006 обязательным стало пристегивание ремнем безопасности лица, обучаемого управлению механическим транспортным средством. Не пристегиваться можно водителю с медицинскими противопоказаниями, перечень которых определяется Министерством здравоохранения (п.9.5 Правил).

Введение новых дорожных знаков в Правила-2006 имело целью повышение эффективности информирования и предупреждения участников дорожного движения о наличии опасных участков на дороге, их характеристике, о расположении соответствующих объектов сервиса. Все – для создания комфортной среды движения. Из текста Правил-2006 исключен ряд требований по установке дорожных знаков, которые больше касались специалистов, а не водителей транспортных средств.

В основу отбора и включения, высказанных в ходе обсуждения предложений в проект Правил-2006 был положен ряд принципов:

- создание условий дорожного движения, обеспечивающих максимальную безопасность, так называемых, незащищенных участников дорожного движения – пешеходов, особенно детей, инвалидов, велосипедистов (п.3.4 и 4 Указа);

- приоритет инженерных решений по совершенствованию организации дорожного движения над правовым регулированием конфликтных ситуаций (п.4 Указа);

- обеспечение безопасности дорожного движения, в частности, снижение количества дорожно-транспортных происшествий и повышение культуры участников дорожного движения, рассматривается как управляемое воздействие на постоянно изменяющееся (находящееся в движении) состояние системы «человек – транспортное средство – дорога – окружающая среда», что нашло отражение в разработанной Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь (реализация п.3.2 Указа).

Таким образом, Указ, утвердивший Правила-2006, определил вектор развития и формирования системы безопасности дорожного движения на перспективу.

Полный перечень внесенных изменений и дополнений в Правила 2006 по сравнению с Правилами 2002 показывает, что большую часть (54%) составляют пункты Правил, которые могут быть отнесены к «среде движения». Еще 11,9% изменений - могут быть отнесены к «движению» (транспортных средств и пешеходов). Суммарно блоки «среда движения» и «движение» это две трети от общего числа изменений и дополнений. Основной упор в Правилах-2006 делался на создании понятной и безопасной среды движения и самого движения в этой среде. Следует

отметить, что примерно одинаковое число изменений и дополнений в пунктах, которые можно отнести к «терминологии» (10%) и «человеку» (11%). Меньше всего изменений (5%) – это пункты Правил, относящиеся к транспортным средствам.

За последние 10 лет в содержание Правил-2006 шестнадцатью Указами Президента Республики Беларусь внесено 169 изменений и дополнений. Интенсивный нормотворческий процесс в отношении Правил-2006 отражает те изменения, которые претерпевает дорожное движение и, в частности, подходы в обеспечении его безопасности

Анализ внесенных за последние 10 лет изменений показывает, что максимум изменений (42,2%) приходится на 2007 год. И это объяснимо: по сути новые Правила-2006 поработали, накопились замечания, и в 2007 году была проведена соответствующая корректировка. Следующий максимум приходится на 2014 год – 23,7% изменений. На третьем месте изменения и дополнения, внесенные в Правила-2006 в 2010 году - 20,3%.

Если в Правилах-2006 по сравнению с Правилами-2002 максимум изменений пришелся на пункты, касающиеся «среды движения», то и максимум изменений за последние 10 лет в Правила-2006 также приходится на блок «среда движения» (38,2%). На втором месте, в отличие от Правил-2002, «человек» - 27,1%. В «терминологию», и «движение» внесено соответственно 8,5%, и 8,0% изменений.

Сравнение изменений и дополнений, которые были внесены в 2006 году с изменениями и дополнениями на протяжении 10 лет работы Правил-2006 показывает, что основной упор делался на изменение «среды движения» и «человека».

«Среда движения» законодательно формируется и подстраивается под человека путем внесения изменений в Правила примерно через год-два. В то же время блок «человек» также претерпевает значительное число изменений – 27,1%. При этом практически ежегодно (исключение 2012 год) вносятся изменения и дополнения в блок «человек». Весомость вносимых изменений в блоки «терминология», «транспортное средство», «движение» пропорциональны и примерно на одинаковом уровне.

Детальный анализ внесенных изменений и дополнений за последние 10 лет – это тема отдельной статьи, поэтому отметим, что:

- минимальное число изменений приходится на блоки «терминология», «транспортное средство», «движение»;

- законодательные инициативы направлены большей частью на изменение блоков «среда движения» и «человек», причем изменения в блок «человек» вносились ежегодно;

- максимальное число изменений и дополнений приходится раз в три-четыре года.

Учитывая изложенное, максимум изменений и дополнений в Правила-2006 следует ожидать в 2017-2018гг. в блоках «человек» и «среда движения».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сушко Анатолий Анатольевич, кандидат технических наук.

Академия МВД Республики Беларусь, Республика Беларусь, г. Минск, пр-т Машерова, 6220005.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Республика Беларусь, Правила дорожного движения, водитель, ГАИ,всенародноеобсуждение.

ФОМИЧЕВ А.Ю.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОТРУДНИКОВ ГИБДД ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТАТЬИ 12.27 КоАП РФ

Аннотация: В данной статье рассматривается деятельность сотрудников ГИБДД по реализации статьи 12.27 КоАП РФ. Поднимается проблема не соблюдения требований данной статьи водителями, предлагаются варианты решения данной проблемы.

В России насчитывается около 36 миллионов автомобилей, что является причиной создания опасной обстановки на дороге. Ведь на дороги выезжают как, только начинающие водители, так и водители с опытом; водители на неисправном автотранспорте; водители в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, которые представляют наибольшую опасность.

Но из-за чего же происходят аварии, в которых гибнут люди? Ответ на этот вопрос очевиден. Проблем тысячи: начиная от состояния дорог, погодных условий и наконец, заканчивая элементарной невнимательностью водителей.

Обратившись к статистике за период с января 2015 по август 2015 мы видим, что в начале года на территории Российской Федерации было совершено 1287 ДТП, с места совершения которого транспортные средства скрылись, и погибло 89 человек, а уже через полгода ситуация изменилась в худшую сторону: так, было уже совершено 1658 ДТП и погибло117 человек. Такая же ситуация происходит и при ДТП с места совершения которых скрывались водители оставляя транспортные средства на месте происшествия: в январе произошло 285 ДПТ при которых погибло 19 человек, а в августе эти показатели достигли 626 ДТП с 54 погибшими [1].

Дорожно-транспортный травматизм за последние десятилетия стал крупнейшей социальной проблемой. В современной России очень остро стоит вопрос безопасности на дорогах. По статистическим данным каждый год в России гибнет от 27 тысяч до 35 тысяч человек, тогда как в странах Европывсего около 10 тысяч человек[1]. Именно поэтому стоит задуматься, о причинах такого количества смертей на дорогах России – «война на колесах» так можно охарактеризовать сегодняшнее положение.

Наблюдая за сводками дорожно-транспортных происшествий, мы все чаще видим, что водитель, совершивший дорожно-транспортное происшествие, либо находится в состоянии алкогольного опьянения, либо скрылся с места происшествия.

Одной из целого ряда причин невыполнение требований п.2.5 Правил дорожного движения, водителями является оставление пострадавших на месте происшествия и неоказания первой помощи, что могло бы в некоторых случаях сохранить жизнь потерпевшим. По последним статистическим данным именно бездействие водителей в 70% случаев являются причиной смерти пострадавших при дорожно-транспортном происшествии.

Сложная деятельность должностного лица органов внутренних дел при проведении розыскных мероприятий при ДТП не может быть: целенаправленной, оптимизированной и эффективной, если она не будет должным образом спланирована и организационно упорядочена. Планирование нацелено на построение моделей-схем начавшегося и продолжавшегося проведения розыскных мероприятий вплоть до его окончания. В соответствии с анализом первоначально полученных фактических данных о ДТП составляется план розыскных мероприятий, в котором с учетом выдвинутых версий должна быть отражена последовательная система необходимых действий направленных на розыск, скрывшегося водителя и транспортного средства с места дорожно-транспортного происшествия.

Качественно проведенный осмотр места дорожно – транспортного происшествия является залогом успешного раскрытия дела. После проведения осмотра места происшествия появляется возможность построения розыскных версий и организации их проверки путем проведения розыскных мероприятий.

Порядок выезда сотрудников ГИБДД на место ДТП и дальнейшие их действия на месте определены положениями Приказа МВД России от 02.03.2009 N 185 "Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения" [4, с.11].

Одними их первых на место дорожно-транспортного происшествия, водитель которого скрылся, в составе бригады дежурной части ГИБДД прибывают сотрудники подразделения розыска. Основная их задача заключается в необходимости организовать розыскные мероприятия. Как правило, розыску подлежит лицо, управлявшее транспортным средством, а также само транспортное средство. На месте ДТП инспектора по розыску изучают обстановку, опрашивают очевидцев и пострадавших (если их состояние позволяет это сделать), граждан, работающих неподалеку от места происшествия, которые могли быть очевидцами ДТП (работники дорожной службы, торговли, иных заведений), выясняют приметы водителя и скрывшегося автомобиля. Инспектор по розыску, выезжающий на место дорожно-транспортного происшествия, должен хорошо знать следы ДТП, их особенности и уметь разбираться в механизме их образования. Успешный розыск автомобиля зависит от обнаруженных на месте следов транспортного средства: колес, отделившихся фрагментов (осколков внешних светосигнальных приборов, лобового стекла, лакокрасочного покрытия), а также горюче-смазочных веществ. Как правило, для участия в осмотре привлекаются специалист-криминалист, который помогает в применении технических средств, с целью фиксации следов. Специалист-криминалист, используя специальные средства, может обнаружить и изъять следы рук, а также другие микроследы на транспортном средстве. По особенностям рисунка протекторов колес транспортного средства, их износу, наличию шипов можно получить информацию о направлении движения транспортного средства, предполагаемой его модели и возможных повреждениях.

Кроме того в ходе проведения розыскных мероприятий инспектор по розыску проводит мероприятия по исследованию автостоянок, ремонтных мастерских и гаражей на предмет обнаружения скрывшегося автомобиля [3,с.7]. Поэтому организация и проведение розыскных мероприятий при расследовании дорожно-транспортных происшествий, имеет ряд специфических особенностей, которые необходимо учитывать инспектору по розыску для того, чтобы получить максимально больше значимой информации от данного этапа расследования.

Основными способами профилактики обеспечения безопасности на дорогах и предупреждения совершения административного правонарушения предусмотренного ст.12.27 КоАП РФ,по моему мнению, являются:

- создание социальной рекламы на тему «Последствия оставления места ДТП водителями»
- выпуск буклетов с перечнем последовательных действий водителя,ставшего участником ДТП

Действенным фактором предупреждения совершения административного правонарушения предусмотренного ст. 12.27 КоАП РФ

так же может являться введение уголовной ответственности за повторное совершение административного правонарушения предусмотренного ст. 12.27 КоАП РФ (по аналогии со ст. 12.8 КоАП РФ и ст. 264.1 УК РФ).

ЛИТЕРАТУРА

1. URL:http://www.gibdd.ru/.

2.Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ.

3. Постановление Совета Министров Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 г. № 1090 с изменениями и дополнениями, внесенными изменениями и дополнениями на 20.04.2015 года.

4.Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 02.03.2009 г. № 185(ред. от 22.12.2014) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Фомичев Андрей Юрьевич, начальник кафедры Административного права и административной деятельности Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова, д. 2, 302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожно-транспортное происшествие, водитель, ответственность, правонарушение, правила дорожного движения, должностное лицо.

ХАЙБУЛЛОВ А.Р.

ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ О ПРИМЕНЕНИИ ОГНЕСТРЕЛЬНОГО ОРУЖИЯ СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ

Аннотация: в данной статье рассматриваются причины, в силу которых отдельные сотрудники Госавтоинспекции не решаются применять огнестрельное оружие и, как следствие, часто занимают пассивную,

выжидательную позицию. Приводится ряд введения новых технических средств, рекомендаций, позволяющих оказывать непосредственное влияние на рассматриваемые причины, тем самым предоставляя возможность сотруднику Госавтоинспекции адекватно, умело и уверенно оценивать обстановку и осуществить верный выбор решения о необходимости применения той или иной меры административного пресечения.

Сегодняшняя экономическая ситуация в нашей стране характеризуется нестабильностью, вследствие чего, обостряется криминогенная обстановка, увеличивается рост правонарушений, в числе которых, тяжкие и особо тяжкие преступления. В целях защиты общественных отношений законодатель предоставляет право правоохранительным органам на использование широкого диапазона правовых инструментов. Значительное место среди них занимают меры административного пресечения.

Среди мер административного пресечения, которыми руководствуются сотрудники Госавтоинспекции в целях защиты интересов личности, общества и государства от противоправных действий являются право на применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия. Последнее, несомненно, является самой серьёзной мерой пресечения, которая может повлечь тяжкий вред здоровью, как следствие - инвалидность, или смерть, как правило, в большинстве случаев, получает широкий общественный резонанс.

Общество нередко, либо не владея полноценной информацией об обстоятельствах произошедшего события, либо заочно отрицательно настроенное, обвиняет в неправомерности применения таких мер сотрудниками Госавтоинспекции, даже после официальных комментариев и публикаций их в средствах массовой информации о соответствующей правомерности.

К примеру, 8 сентября 2015 года погоня за нарушителем обернулась трагедией. В Турачакском районе Республики Алтай сотрудники ГИБДД, преследуя иномарку, водитель которого пытался скрыться, создавая угрозу жизни и здоровья граждан применили табельное оружие. Инспекторами ДПС после неоднократных требований об остановке был задержан автомобиль «Тойота", в автомобиле находились водитель и три пассажира. Пытаясь избежать наказания, водитель вместе с товарищами стал оказывать сопротивление при задержании. Чтобы завладеть оружием сотрудников ГИБДД и скрыться, злоумышленники набросились на них. Инспектор был вынужден сделать два предупредительных выстрела. Однако такие меры нарушителей не остановили. После этого сотрудник ГИБДД был вынужден применить табельное оружие, и ранил одного из нападавших, в результате чего был ранен 23-летний мужчина, который от

полученного ранения скончался в медицинском учреждении. Следственные органы проводят проверку, в том числе и по факту применения табельного оружия [1].

Анализируя различные ситуации, мы получаем одну из причин, по которой отдельные сотрудники Госавтоинспекции не решаются применять вышеперечисленные меры, даже в ситуациях, когда законность их применения очевидна, так как боятся последствий. Необходимо работать с населением не только с использованием открытых форм, но и от лица обычного пользователя, и при возникновении каких-либо острых моментов или замеченного неверного рассуждения - направлять диалог в нужное русло, пояснять основания действий. «Сотрудник полиции имеет право лично или в составе подразделения (группы) применять огнестрельное оружие в следующих случаях: для пресечения попытки завладения огнестрельным оружием, транспортным средством полиции, специальной и боевой техникой, состоящими на вооружении (обеспечении) полиции» [2]. «Сотрудник полиции также имеет право применять огнестрельное оружие: для остановки транспортного средства путем его повреждения, если управляющее им лицо отказывается выполнить неоднократные требования сотрудника полиции об остановке и пытается скрыться, создавая угрозу жизни и здоровью граждан» [2], разумеется, ссылаясь на соответствующие нормативно-правовые акты и давая разъяснения.

Нередко после применения огнестрельного оружия сотрудником ГИБДД, прокуратуре на этапе следствия не удаётся установить свидетелей, либо обнаружить материалы доказывающее произошедшее события и правомерность действий сотрудников.

По нашему мнению, необходимо заблаговременно создать условия для обеспечения в последующем достаточного объема доказательной базы в случае появления обстоятельств, при которых возникнет необходимость применения огнестрельного оружия. Одним из них является разработка новых нормативно-правовых актов и внесение соответствующих корректив в действующую нормативно-правовую базу таких как, максимальное упрощение текста статей главы 5 и в частности статьи 23 ФЗ «О полиции», а за счет сокращения огромного текста - дополнить его краткими, но емкими тезисами условий применения огнестрельного оружия, для более лучшего понимания и усвоения норм, а как следствие и более эффективного применения их на практике.

Другим способом, не требующим рассмотрения и согласования на федеральном уровне, а значит не столь временнозатратным и трудоемким является оснащение нагрудными видеорегистраторами сотрудников ГИБДД с закреплённым табельным оружием, чем сейчас и занимаются власти Москвы.

С 1 июля 2015 года в рамках эксперимента 30 сотрудников ГИБДД, несущие службу в центре Москвы, получили персональные видеорегистраторы. По словам руководства ГУ ГИБДД, эксперимент удался, а руководитель столичной ГИБДД и начальник управления по охране общественного порядка признали значимость этой инициативы [3].

В настоящий момент правительство Москвы закупает 2000 видеорегистраторов, которые выдадут инспекторам до конца года. Всего в столице работает 4000 инспекторов ГИБДД. Таким образом, видеорегистратор получит каждый второй инспектор ДПС.

Новые устройства сертифицированы в МВД, для сотрудников будут разработаны правила пользования видеорегистраторами. На видеорегистратор будет записываться любое общение сотрудников ГИБДД с участниками дорожного движения.

Преподавателями кафедры огневой, физической и тактико-специальной подготовки проведен опрос слушателей филиала ВИПК МВД России(г. Набережные Челны) показал, что более 80% респондентов указали на страх попасть под уголовную ответственность в связи с применением огнестрельного оружия. Такие психологические установки необходимо устранять.

Слушателям филиала ВИПК МВД России (г. Набережные Челны), состоящие на должностях инспектора ДПС и со стажем службы более одного года было предложено пройти анонимный анкетный опрос. Установлено, что лишь в 78% подразделений ГИБДД МВД России проводятся, проверки на знание 5 главы ФЗ «О полиции». Остальные 22% отметили, что такой контроль проводится без определённой периодичности, в среднем 1-2 раза в месяц, а контроль на знание нормативно-правовой базы в подразделениях ГИБДД у инспекторов ДПС проводится два раза в неделю. В случае если инспектор ДПС неоднократно затрудняется ответить на поставленные перед ним вопросы, всего в 16% подразделений к инспектору ДПС применяются меры дисциплинарного характера.

Как выяснилось, всего в 4% подразделений ГИБДД периодически предлагают решать ситуационные задачи на тему применения специальных средств и огнестрельного оружия, так же установлено, что не во всех подразделениях на инструктаже нарядов проводится контроль знаний сотрудников. А в подразделениях ГИБДД, где такая практика имеет место, опросы носят нерегулярный характер. Количество опросов в неделю необходимо увеличить. Исходя из результатов опроса, очевидно, что в подразделениях ГИБДД не предлагается решение ситуационных задач на тему применения специальных средств и огнестрельного оружия. Практика показывает, что большинство инспекторов ДПС, которые обладают приемлемыми теоретическими знаниями в области право применения специальных средств и огнестрельного оружия, при решении

задач допускают ошибки. Можно сделать вывод о том, что инспектора ДПС просто заучивают необходимые статьи и не осмысливают их практическое применение. В совокупности рассмотренные причины оказывают непосредственно решающее значение на формирование решения сотрудника ГИБДД о применении той или иной меры административного пресечения. И от качественной работы по этим направлениям будет зависеть правомерность, и соответственно, законность принятого решения сотрудниками ГИБДД.

ЛИТЕРАТУРА

1.URL:http://www.interfax-russia.ru/Siberia/print.asp?.

2. О полиции:Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (Глава 5. Ст.23. Ч.1. П.2; Ч.3. П.1) // Собрание законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7. Ст. 900.

3.URL:http://pajero4.com/forum/avtonovosti/odezhdu-gaishnikov-snabdyat-videoregistratorami.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Хайбуллов Айдар Радикович, старший преподаватель кафедры огневой,физической и тактико-специальной подготовки филиала ВИПК МВД России(г. Набережные Челны), б/с, б/з.

Филиал федерального государственного казенного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России», г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2,423800.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Госавтоинспекция, подразделения ГИБДД, инспектора ДПС, меры административного пресечения, правомерность, огнестрельное оружие, применение огнестрельного оружия, видеорегистратор.

ХАМЕТДИНОВА Г.Ф.

ТАКТИКА ВЫЯВЛЕНИЯ ЛИЦ, УПРАВЛЯЮЩИХ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваютсятактика выявления лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения.

Сотрудники Госавтоинспекции, участвующие в надзоре за дорожным движением, обязаны реагировать на все нарушения Правил дорожного движения и, в первую очередь, пресекать те, которые являются основными причинами дорожно-транспортных происшествий. К их числу, прежде всего, относят управление транспортными средствами в состоянии опьянения.

В толковом словаре С.И. Ожегова под тактикой предлагается понимать совокупность средств и приемов, применяемых для достижения намеченной цели [1]. Синонимом понятия «тактики» служат – план, способ. Тактика – это наилучший вариант реализации стратегии в существующих условиях, учитывающий появление непредвиденных обстоятельств [2]. Выявление – это обнаружение, находка, раскрытие, вскрытие, разоблачение [3].

С целью выявления водителей находящихся в состоянии опьянения применяются следующие основные методы: метод сплошной проверки, применяемый при проведении профилактических мероприятий, например, таких, как «Пьяный водитель» и др.; метод визуального наблюдения за процессом движения транспортных средств.

В современных условиях интенсивного городского движения крайне сложно осуществлять визуальное наблюдение за потоком транспортных средств. Отсюда, важное значение в выявлении и пресечении правонарушений, совершаемых нетрезвыми водителями, имеет метод сплошной проверки.

В соответствии с п. 63 Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденного Приказом МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185 (далее Административный регламент) [4]разрешается остановка транспортных средств в рамках проведения специальных мероприятий, связанных с проверкой транспортных средств, перемещающихся в них лиц и перевозимых грузов, в ходе которой возможно установление признаков опьянения водителей, управляющих транспортным средством в таком состоянии.

При этом следует помнить, что освидетельствование водителя на состояние опьянения возможно только после выявления и фиксации в установленном законодательством порядке признаков такого состояния. Что исключает возможность осуществления массовых проверок водителей с применением специальных технических средств – алкотестера [5].

Профилактические мероприятия по массовой проверке проводятся с соблюдением определенных требований. Во-первых, они должны проходить гласно, с оповещением через средства массовой информации граждан о времени и целях проведения мероприятия, во-вторых, путем

открытого наблюдения. Открытый контроль осуществляется сотрудниками ДПС в форменной одежде со специальным снаряжением, а также с использованием транспортных средств, имеющих окраску и оборудование, предусмотренные для патрульных автомобилей и мотоциклов ГИБДД. При ведении открытого контроля сотрудники располагаются в местах, где они хорошо видны участникам дорожного движения и имеют возможность оперативного вмешательства в их действия с целью предупреждения и пресечения возможных правонарушений.

Тактика действий сотрудников полиции при проведении профилактических мероприятий должна обеспечить проверку максимального количества водителей с минимальной задержкой каждого из них. Для этого достаточно кратко сообщить водителю о проводимом мероприятии и получить ответ на вопрос: употреблял ли водитель перед поездкой алкогольные напитки? Если у инспектора ДПС не возникает подозрений по поводу состояния водителя, последнему предлагается продолжить движение. И, напротив, в случае агрессии, неадекватного поведения, нарушениях речи, изменении окраски кожных покровов лица, иных признаков, свидетельствующих о нахождении лица в состоянии опьянения, принимается решение об освидетельствовании на состояние алкогольного опьянения или направлении на медицинское освидетельствование. Порядок дальнейших административных действий инспектора ДПС определен Административным регламентом [4], процессуальный порядок оформления выявленного правонарушения осуществляется в соответствии с КоАП РФ. В целях обеспечения доказательной базы и разрешения возможного конфликта с участниками дорожного движения, а также вместо понятых следует осуществлять видеозапись, для чего можно использовать видеорегистратор или иные средства имеющие функции видеозаписи [6, 7].

При визуальном наблюдение целесообразно выбирать участок проезжей части с видимым препятствием. При обнаружении какого-либо препятствия, лицо, управляющее транспортным средством в нетрезвом состоянии, из-за пониженной реакции тормозит либо непосредственно перед препятствием, либо после него. Выбранный участок проезжей части дороги может иметь и неровности, на нем могут проводиться ремонтные работы или резко меняться цвет (новый асфальт более черный) и качество (асфальт на гравий или щебень) дорожного покрытия [8].

Характерными признаками, позволяющими выделить в общем потоке транспортные средства, которыми управляют нетрезвые водители, являются: движение автомобиля с неоправданно низкой или высокой скоростью (выезд из гаража, разворот); движение с неравномерной скоростью; слишком медленное выполнение простых маневров (поворот); неоправданно большое и резкое отклонение от исходной траектории движения при объезде незначительных препятствий или изъянов

дорожного покрытия; задержка с возвращением на исходную траекторию движения; движение транспортного средства с недостаточным освещением или вообще без такового в темное время суток; резкая, без необходимости, остановка транспортного средства; начало движения рывком; движение ночью без освещения; движение автомобиля с освещённым салоном; выполнение какого-либо маневра без включения соответствующих сигналов маневрирования; постоянное нахождение транспортного средства в левом ряду при свободном правом; неоправданно частое перестроение автомобиля из ряда в ряд, от центральной полосы к обочине и обратно; езда в холодную погоду с опущенными стеклами; запаздывание начала движения при включении разрешающего сигнала светофора; несвоевременная остановка на запрещающий сигнал светофора или регулировщика; неподчинение сигналам светофора или регулировщика; создание аварийной обстановки в результате рискованного маневрирования; невыполнение требования инспектора об остановке транспортного средства.

При движении в темное время суток управление транспортом в нетрезвом состоянии характеризуется следующими нарушениями: ослепление водителей встречного транспорта; движение посередине проезжей части; превышение установленной скорости движения; обгоны на сложных участках дороги.

При непосредственном контакте с водителем необходимо обращать внимание на: запах из автомобиля (в холодную погоду может быть особенно резко заметен, так как окна автомобиля были закрыты); наличие открытых бутылок со спиртными напитками; громкость включения автомагнитолы; сильный посторонний запах изо рта (например, бензина, одеколона, укропной воды, различных эссенций, ментола, мяты, лаврового листа, мускатного ореха и др.).

Состояние опьянения необходимо отличать от иных схожих состояний: утомление, воздействие лекарственных препаратов и т.п. При употреблении снотворного у водителей отмечают: покраснение, потение лица, сонливость, течение слюны с уголков губ, блеск глаз, расширение зрачков, пошатывающаяся походка, дрожание пальцев рук, невнятная «смазанная» речь). Как правило, такие лица сильно возбуждены, озлоблены, ведут себя грубо и цинично.

Таким образом, под тактикой выявления лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения следует понимать совокупность приемов и методов, используемых должностным лицом, осуществляющим надзор и контроль за безопасностью дорожного движения, для выявления, обнаружения лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения. Наиболее эффективным методом выявления таких лиц, наряду с визуальным, следует признать метод сплошных проверок, позволяющий охватить большее количество участков

дорожного движения при обязательном соблюдении двух основных принципов: гласности и открытости.

ЛИТЕРАТУРА

1. URL:http://www.ozhegov.org/.
2. URL:https://ru.wikipedia.org/wiki.
3. URL:http://slovarrus.ru (дата обращения: 20 февр. 2016 г.).
4. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения[Электронный ресурс]: Приказ МВД РФ от 2 марта 2009 г. №185 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Жаворонков К.Ф., Занасий О.Н., Ромашкин С.Ю. Организация проведения профилактических мероприятий по массовой проверке водителей на предмет выявления признаков состояния опьянения: методические рекомендации. М.: ДГСК МВД России, 2013.
6. Гарманов В.М.,Иванова С.И. Правовая оценка использования видео- и звукозаписывающей аппаратуры при фиксировании действий сотрудников ДПС ГИБДД // Вестник Тюменского института повышения квалификации: сборник научных статей. Тюмень: ТИПК МВД России, 2014. Выпуск № 1(2). 2014. С. 71-78.
7. Гарманов В.М. Иванова С.И., Осинцева А.В., Михайлов С.В. Вопросы правовой оценки и предупреждения отдельных ситуаций нарушения законности в деятельности сотрудников ГИБДД:методические рекомендации. Тюмень: ТЮИ МВД России, 2013.
8. URL:http://magref.ru.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Хаметдинова Гульнара Фазитовна, преподаватель кафедры административной деятельности ОВДТюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеучреждение дополнительного профессионального образования«Тюменский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних делРоссийской Федерации», г. Тюмень, ул. Амурская д. 75,625049.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Тактика, управление транспортным средством, состояние опьянения, сплошные проверки, визуальное наблюдение.

ХАРЫБИН А.Ю.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД

Аннотация: в статье рассматриваются правовые основы деятельности Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России.

На современном этапе происходит значительное увеличение количества автомототранспортных средств. Что в свою очередь поставило задачу унифицирования норм о безопасности движения. В городе Вене в 1968 г. в рамках решения указанной задачи были подписаны: Конвенция о дорожном движении, вместе с протоколом о дорожных знаках и сигналах [1], позднее приняты Европейские Соглашения (1971 г.) [2].

Все нормативные правовые акты, действующие на территорииРоссийской Федерации в сфере организации и безопасности дорожного движения базируются на положениях соответствующих конвенций и соглашений.

Согласно Конституции Российской Федерации [3], общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются частью ее правовой системы. Так, ГИБДД осуществляя специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения руководствуется: Конституцией Российской Федерации, Федеральным законом Российской Федерации «О полиции» [4], Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях [5], Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» [6], другими федеральными законами; Указами Президента и постановлениями правительства РФ; нормативными и правовыми актами МВД России; законами и иными нормативными актами субъектов Российской Федерации;Положением о ГИБДД [7].

Основным нормативным документом, на положениях которого базируется деятельность не только ГИБДДявляется Конституция РФ. Она устанавливает основные принципы построения системы органов государственной власти, определяет их правовой статус, разграничивает предметы ведения Российской Федерации и ее субъектов, провозглашает права и свободы человека и гражданина, гарантирует их государственную защиту, содержит иные важнейшие положения, касающиеся функционирования демократического правового государства.

Федеральный закон «О полиции» [8] (п. 19 ст. 12) отражает положения, затрагивающие компетенцию ГИБДД.

С точки зрения правоприменительной практики, одними из важнейших нормативных актов являются Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и Уголовный кодекс РФ [9].

КоАП РФ четко регламентирует полномочия органов и должностных лиц по обеспечению производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения. В главе 12 КоАП РФ содержатся нормы, предусматривающие ответственность за правонарушения в области дорожного движения.

В УК РФ ответственности за наиболее общественно опасные деяния в сфере дорожного движения предусмотрена целая глава (глава 27 УК РФ «Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта»), а также устанавливаются виды и размеры наказания за их совершение.

Одно из центральных мест в нормативно-правовом регулировании деятельности ГИБДД занимает Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения», который направлен на формирование правовых основ.

К числу нормативно-правовых актов, регулирующих общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения следует также отнести Указы Президента Российской Федерации и Постановления Правительства Российской Федерации, основными из которых являются: Указ Президента Российской Федерации от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») [10]; Указ Президента Российской Федерации от 01.03.2011 г. № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации» [11]; Указ Президента Российской Федерации 19.05.2012 № 635 «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства» [12]; Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» [13]; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.10.2012 №1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах».

Значительное количество нормативно-правовых актов,регламентирующие деятельность ГИБДД, составляют ведомственные акты, основными среди которых являются: Приказ МВД России от 05.05.2012 г. № 403 «О полномочиях должностных лиц МВД России и ФМС России по составлению протоколов по делам об административных правонарушениях и административному задержанию» [14]; Приказ МВД России от 02.03.2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» [15].

Таким образом, необходимо отметить, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения по-прежнему занимает одно из ведущих мест в социально - экономическом развитии страны. Ее решение отнесено к числу приоритетных направлений государственной политики. Принимаемые на федеральном и региональном уровне меры - это стратегическая линия государства, направленная на наведение соответствующего порядка на дорогах страны и, конечно же, на решение вопросов обеспечения безопасности граждан.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конвенция о дорожном движении. Конвенция о дорожных знаках и сигналах [Электронный ресурс]// Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года [Электронный ресурс]// Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Конституция Российской Федерации[Электронный ресурс]: Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. О полиции [Электронный ресурс]:Федеральный закон от 07.02.2011г. № 3-ФЗ (в ред. Федеральных законов от 13.07.2015г. № 248-ФЗ, с изм., внесенными Постановлением Конституционного Суда РФ от 10.02.2015г. № 1-П, Федеральным законом от 06.04.2015г. № 68-ФЗ) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]:от 30.12.2001г. № 195-ФЗ(в ред. Федеральных законов от 15.02.2016г. № 30-ФЗ, с изм., внесенными Постановлениями Конституционного Суда РФ от 17.02.2016г. № 5-П, Федеральным законом 02.03.2016г. № 49-ФЗ) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]:Федеральный закон от 10.12.1995г. № 196-ФЗ (в ред. Федеральных законов от 28.11.2015г. № 357-ФЗ) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]:Указ Президента РФ от 15.06.1998г. № 711(вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») (в ред. Указов Президента РФ от 01.04.2015г. №170) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. Чапчиков С.Ю. Комментарий к Федеральному закону от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (постатейный).2011.

9. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]:от 13.06.1996г. № 63-ФЗ (в ред. Федеральных законов от 30.12.2015г.
№ 441-ФЗ, с изм., внесенными Постановлениями Конституционного Суда РФ от 16.07.2015г. № 22-П) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

10. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]:Указ Президента РФ от 15.06.1998г. № 711 (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») (в ред. Указов Президента РФ от 01.04.2015г. № 170) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

11. Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]:Указ Президента РФ от 01.03.2011г. № 248 (вместе с «Положением о Министерстве внутренних дел Российской Федерации») (в ред. Указов Президента РФ от 12.09.2015г. № 455) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

12. Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства [Электронный ресурс]:Указ Президента РФ от 19.05.2012г. № 635 (в ред. Указов Президента РФ от 08.08.2015г. № 408) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

13. О Правилах дорожного движения [Электронный ресурс]:Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. № 1090 (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (в ред. Постановлений Правительства РФ от 21.01.2016г. № 23, с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ от 29.09.2011г. № ГКПИ11-610) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

14. О полномочиях должностных лиц системы МВД России по составлению протоколов об административных правонарушениях и административному задержанию[Электронный ресурс]:Приказ МВД России от 05.05.2012г. № 403 (в ред. Приказов МВД России от 12.10.2015г. № 969) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

15. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения[Электронный ресурс]:Приказ МВД России от 02.03.2009г. № 185 (в ред. Приказов МВД России от 22.12.2014г. № 1123, с изм.,

внесенными решением Верховного Суда РФ от 27.03.2012г. № АКПИ12-245) // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Харыбин Александр Юрьевич, заместитель начальника научно-исследовательского и редакционно-издательского отдела – начальник отделения организации научно-исследовательской работы Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Деятельность ГИБДД, правовая основа, нормативно-правовые акты, Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России.

ХАРЫБИН И.Ю.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЕДОМСТВЕННЫХ СМИ

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы повышения эффективности деятельности ведомственных средств массовой информации.

Повышение эффективности деятельности ведомственных СМИ призвано обеспечить наиболее полное использование имеющихся административных, материально-технических и творческих ресурсов для удовлетворения общественных потребностей в получении достоверной информации и формирования позитивного общественного мнения о деятельности органов внутренних дел и внутренних войск.

Для выполнения данной задачи необходимо: совершенствование организационно-штатной структуры ведомственных СМИ; расширение целевой аудитории ведомственных СМИ; совершенствование системы профессиональной подготовки сотрудников ведомственных СМИ.

Реализация данной задачи осуществляется посредством: создания редакционного совета государственного учреждения «Объединенная редакция МВД России» с включением в него руководителей подразделений центрального аппарата Министерства; обеспечения представительства Объединенной редакции в каждом федеральном округе, организации

взаимодействия в вопросах освещения деятельности органов внутренних дел с сотрудниками пресс-служб главных управлений МВД России по федеральным округам, подразделений информации и общественных связей МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации, УВДТ, ОВДРО; дальнейшего развития сети внештатных корреспондентов ведомственных СМИ; предоставления приоритета проектам ведомственных СМИ при реализации информационно-пропагандистских акций МВД России; систематического анализа результатов подписки на ведомственные СМИ в МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации, УВДТ, ОВДРО с оценкой роли в организации указанной деятельности руководителей органов внутренних дел; организации выпуска на базе Объединенной редакции периодического издания правоохранительной направленности, ориентированного на охват широкой читательской аудитории; расширения взаимодействия с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации по обеспечению условий для успешного участия радиостанции «Милицейская волна» в федеральных конкурсах на радиочастоты в регионах с конечной целью охвата всех субъектов Российской Федерации; организации стажировок сотрудников ведомственных СМИ главных управлений МВД России по федеральным округам, МВД, ГУМВД, УМВД по субъектам Российской Федерации и др.

От эффективности проведения пропаганды, в конечном итоге, зависит и эффективность других мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Как указывает В.М. Жулев, «эффективность правовых мер воздействия неразрывно связана с правовыми знаниями, правовой культурой участников дорожного движения»[1].

Эффективность пропаганды может быть «высокая» или «низкая», «большая» или «малая», «удовлетворительная» или «ничтожная» и, следовательно, содержать в себе оценку и субъективное отношение того, кто осуществляет сопоставление цели и результатов. Разумеется, возможно и более точное выражение этого отношения в континууме величин от нуля, обозначающего состояние, предшествующее началу целенаправленного действия, до 100%, которые обозначат полное совпадение цели и результата.

Правильное понимание рассматриваемой проблемы предполагает четкое различие понятий «эффект» и «эффективность». Если эффект - это степень и конкретный результат пропагандистского воздействия, то пропаганду можно считать эффективной только при том условии, если она ведет к результатам, намеченным в качестве цели, а эта цель не только осуществима, но и ориентирована относительно центральных ценностей.

Как один из позитивных практических примеров организации агитационно-пропагандистской деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения можно привести популяризацию

использования детских удерживающих устройств и необходимость повышения качества предложения детских удерживающих устройств.

Так, одной из особенностей темы детской транспортной безопасности является большая зависимость безопасности ребенка от действий или бездействия взрослых. Как следствие, решение таких проблем, как низкий уровень культуры использования детских автокресел, наличие пробелов и нечетких законодательных формулировок, а также существующая нерегламентированность рынка автокресел в России могут в комплексе привести к существенному снижению количества гибнущих детей-пассажиров.

На сегодняшний день не остается сомнений в том факте, что автокресло и детская автолюлька (для детей до одного года) являются самыми действенными и эффективными детскими удерживающими устройствами. По данным Всемирная организация здравоохранения риск получить травму для ребенка в возрасте до 4 лет снижается на 80% при использовании автокресла, установленного против направления движения. Для детей в возрасте 5–9 лет детские удерживающие устройства снижают степень травматизма на 52%. Однако в России культура использования автокресла находится еще на очень низком уровне, что подтверждается проведенными социологическими опросами.

По результатам исследования ВЦИОМ, которое было проведено в апреле 2013 года, доля тех, кто использует детское автокресло при перевозке ребенка в собственном автомобиле, составляет 51%. 15% опрошенных родителей не пользуются никакими средствами безопасности при перевозке детей. [2] В настоящее время происходит тенденция увеличения числа, кто использует автокресла.

Параллельно с законодательными мерами продолжается развитие коммуникационных инструментов, с помощью которых доносится тема безопасности дорожного движения. На ежегодной основе проводятся всероссийские социальные кампании, пропагандирующие тему безопасности дорожного движения с помощью современных инструментов социального маркетинга. Создаются детские обучающе-познавательные радио и телевизионные программы, широко используются интернет-ресурсы: всевозможные детские игры, различные тесты, компьютерные программы. Отдельный ресурс, посвященный детской безопасности, был создан в рамках официального портала Государственной инспекции дорожного движения. На нем представлены разнообразные информационные материалы, которые будут полезны не только детям, но и их родителям, преподавателям, а также сотрудникам ГИБДД.

Однако нельзя забывать о том, что каждый участник должен видеть свою значимую роль в этом партнерстве. Как показывает практика, по вине водителей происходит более 80% всех ДТП, и воздействие на участников дорожного движения является основным самым эффективным

направлением повышения БДД. Поэтому основная роль институтов гражданского общества в ОБДД заключается в повышении правового сознания и формировании у участников дорожного движения законопослушного поведения на дороге.

ЛИТЕРАТУРА

1. Жулев В.И. Транспортные преступления, комментарий законодательства. М.: Спарк, 2001. С. 50.
2. URL:www.gibdd.ru.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Харыбин Игорь Юрьевич, инспектор ДПС ОБДПС ГБДД УМВД России по Орловской области, б/с, б/з.

УГИБДД УМВД России по Орловской области, г Орёл, ул. Автовокзальная, влд. 77В, 302043.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Средства массовой информации, пропаганда безопасности дорожного движения, агитационно-пропагандистская деятельность.

ЧАПЛЫГИНА В.Н.

ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ К ДОПРОСУ ПОДОЗРЕВАЕМОГО В СОВЕРШЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваютсяособенности подготовки к допросу подозреваемого в совершении дорожно-транспортного преступления.

Несмотря на то, что такое следственное действие, как допрос изучался неоднократно, это следственное действие в силу своей многогранности, как справедливо отмечается в литературе, практически не имеет пределов исследования в обозримом будущем[1]. Допрос лиц, причастных к дорожно-транспортным происшествиям, представляет особую сложность, которая обусловлена спецификой рассматриваемых составов преступлений и категорией допрашиваемых.

Правоприменители полагают, что по делам о дорожно-транспортных происшествиях, в первую очередь должны допрашиваться подозреваемые[2], для которых дача показаний является их правом, а не обязанностью и выступает средством защиты от подозрения. Как справедливо отмечает А.Н. Васильев, подозреваемый является «самой трудной» фигурой для допроса[3]. Кроме того, по делам рассматриваемой

категории именно подозреваемые располагают максимальным объемом информации, необходимой для расследования и могут создать максимально точную картину события и обстоятельств ДТП.

Проанализированная нами специальная литература показывает, что подготовка допроса подозреваемого в совершении преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения, включает несколько элементов.

1. Анализ материалов уголовного дела (первоначального материала) и определение предмета допроса. Очевидно, что предмет допроса будет зависеть от состава совершенного преступления, а также от обстоятельств задержания подозреваемого, ведь если водитель не был задержан на месте ДТП, изобличить его трудней. Желательно до допроса подозреваемого располагать данными осмотра места происшествия и протоколом медицинского освидетельствования водителя. Также, в ходе анализа первоначального материала необходимо уяснить о каких фактах пока нецелесообразно допрашивать подозреваемого, в отношении каких подробностей его пока следует оставить в неведении, для последующего изобличения в совершенном преступлении.

Так, например, Шолохов Д.А., двигаясь на автомашине «РЕНО-ЛОГАН» по ул. Октябрьской г. Орла в сторону магазина «Атолл», на перекрестке ул. Октябрьская и ул. Полесская, не пропустив на пешеходном переходе гражданина Соколова О.А., совершил наезд на него, после чего с места происшествия скрылся. Однако допрошенные потерпевший Соколов О.А. и другие свидетели происшествия, помогли установить марку, государственный регистрационный знак машины Шолохова Д.А., а коллеги по работе Шолохова Д.А. подтвердили наличие повреждений на его машине, что позволило установить виновника ДТП и изобличить его[4].

2. Изучение личности допрашиваемого для установления сведений о человеке, с которым предстоит встретиться на допросе, с целью определения тактических приемов, применяемых в ходе производства следственного действия. Мы поддерживаем позицию авторов считающих, что допрос подозреваемого по делам о дорожно-транспортных происшествиях характеризуется следующими психологическими факторами[5]: а) у подозреваемых ярко выражена оборонительная доминанта; б) к лицу, осуществляющему производство подозреваемый относиться с предубеждением и настороженностью; в) подозреваемый стремиться получить информацию об осведомленности лица, осуществляющего расследование; г) подозреваемый находится в состоянии повышенного возбуждения и растерянности.

Поэтому допрос подозреваемого необходимо проводить одним из первых, чтобы не дать возможность допрашиваемому психологически

подготовиться к следственному действию, продумать свою версию защиты.

В процессе изучения данных о личности допрашиваемого необходимо тщательно изучить материалы уголовного дела, а также получить данные оперативно-розыскных материалов, указывающих на возможную линию поведения допрашиваемого, его намерения и т.п.

3. Определение времени допроса зависит от положений, предусмотренных уголовно-процессуальным законодательством и сложившихся по делу обстоятельств. Как правило, задержанные в ходе первого допроса, психологически не готовы к выдвижению ложной линии своего поведения, поэтому вынуждены признать свою вину в совершении дорожно-транспортного происшествия, называть пассажиров, сотрудничать с правоохранительными органами. На последующих этапах расследования, подозреваемые отказываются от ранее данных показаний, изменяют их полностью или частично, пытаясь уклониться от уголовной ответственности, перейти на менее тяжкие части составов преступлений.

В то же время, лиц, ранее привлекавшихся к уголовной ответственности, склонных к даче ложных показаний, сразу же допрашивать не следует. Необходимо провести ряд подготовительных действий, направленных на предотвращение заведомо ложных показаний: допросить свидетелей дорожно-транспортного происшествия, потерпевших, изучить материалы уголовного дела (первоначального материала), ознакомиться с обстоятельствами задержания подозреваемого, продумать тактику его допроса.

4. Определение участников допроса. Уголовно-процессуальное законодательство предусматривает случаи обязательного участия переводчика, если допрашиваемый не владеет языком, на котором ведется судопроизводство, участие законного представителя подозреваемого в случае, если допрашиваемый является несовершеннолетним. Так, Российская Федерация многонациональное государство, в котором транспортными средствами управляют не только ее граждане, но и лица без гражданства и граждане других государств. Таким образом, привлечение к участию в допросах переводчиков достаточно распространенное явление при расследовании преступлений о дорожно-транспортных происшествиях. Кроме того, с каждым годом возрастает число несовершеннолетних вовлеченных в обстоятельства о дорожно-транспортных происшествиях, что, в соответствии с требованиями уголовно-процессуального законодательства, предполагает обязательное привлечение законных представителей несовершеннолетнего подозреваемого с момента первого допроса (ч.1 ст.426 УПК РФ), а также педагогов (ч.1 ст.191 УПК РФ).

Кроме того, в соответствии с ч.2 ст.75 УПК РФ к недопустимым доказательствам относятся показания подозреваемого, данные в ходе

досудебного производства по уголовному делу в отсутствие защитника, включая случаи отказа от защитника, и не подтвержденные подозреваемым, обвиняемым в суде. Тем самым, норма рассматриваемой статьи обязывает лиц, производящих расследование по уголовному делу в качестве обязательного участника привлекать защитника.

Мы считаем возможным признание показаний подозреваемого допустимым доказательством в случае письменного отказа от защитника с пояснением мотивировки отказа, так как участие защитника в допросе подозреваемого может явиться поводом вообще не давать показания, тем самым теряется сама суть допроса. Тем не менее, в данной ситуации лицо, осуществляющее производство по делу должно ввести защитника в производство допроса, но после фиксации анкетных данных подозреваемого и разъяснения ему прав подозреваемого по ходатайству допрашиваемого, занесенному в протокол, удалить защитника, после чего провести допрос.

5. Составление плана допроса. Планирование следственного действия способствует его правильной организации, повышению его эффективности и представляет собой перечень вопросов, которые подлежат обязательному выяснению в ходе допроса: возраст, прошлые судимости, нахождение на учете в наркологическом диспансере, наличие семьи и взаимоотношения в ней; наличие в материалах уголовного дела доказательств, изобличающих виновных и др.

Готовясь к допросу, необходимо установить не находится ли подозреваемый в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, либо в состоянии абстиненции. Уголовно-процессуальное законодательство не содержит запрета на проведение следственных действий с лицом, находящимся в состоянии опьянения. Вместе с тем, в науках уголовного процесса и криминалистике данная позиция не находит однозначного толкования.

Мы поддерживаем позицию авторов считающих, что проведение допроса таких лиц возможно при сохранении возможности правильного восприятия окружающей действительности допрашиваемым. Это может быть подтверждено протоколом медицинского освидетельствования или врачом-наркологом, привлеченным к допросу в качестве специалиста, заявления которого, связанные с реакцией допрашиваемого на заданные ему вопросы, заносятся в протокол.

ЛИТЕРАТУРА

1. Тетюев С.В. Допрос несовершеннолетнего обвиняемого в стадии предварительного расследования (процессуальный аспект):автореф. дис. … канд. юрид. наук. Челябинск, 2011. С.4.

2.Роганов С.А. Дорожно-транспортные происшествия: Вопросы расследования преступлений. СПб., 2009, С. 129.

3. Васильев А.Н. Тактика отдельных следственных действий. М., 1981, С.112.
4. Архив Заводского районного суда г.Орла Уголовное дело №20/1698.
5. Порубов Н.И. Тактика допроса на предварительном следствии: учеб. пособ. М.: Издательство БЕК, 1998. С.114-115.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Чаплыгина Виктория Николаевна, доцент кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВДОрловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Допрос, подозреваемый, дорожно-транспортное преступление, версия, доказательства, защитник.

ЧЕРЕПКОВ С.А., БУРХОВЕЦКИЙ А.С.

ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ У ОБУЧАЮЩИХСЯ ОСОЗНАННОГО СИСТЕМНОГО ПОДХОДА К ОБРАЗОВАНИЮ И САМООБРАЗОВАНИЮ В ХОДЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ

Аннотация: в статье рассматривается системный подход обучения, раскрывающий взаимосвязи элементов управляемой системы для изучения минимально необходимого объема основ профессии в ограниченное время, с возможностью дальнейшего развития качеств водителя.

Всесторонний анализ всех видов ДТП невозможен без выявления факторов и причин, их вызывающих. Исходя из такого представления, ДТП необходимо рассматривать с системной точки зрения, а факторы, определяющие или сопутствующие происшествию, классифицировать в соответствии с комплексными свойствами системы «Человек – транспортное средство – дорога – пространство» (ЧТСДП)

ЧТСДП – управляемая система, где звеном управления является человек. ЧТСДП состоит из взаимосвязанных компонентов, выполняющих определенные функции в его составе. Свойства ЧТСДП не исчерпываются суммой свойств его компонентов, к ним добавляются приобретенные

новые свойства при их совместном функционировании, которые отсутствует у каждого входящего в систему элемента.

Основной характеристикой системы ЧТСДП является сложное свойство системы – надежность. Оно слагается из более простых свойств системы: ремонтопригодность, безотказность, долговечность, сохраняемость. В зависимости от рассматриваемого вида объекта, надежность его может определяться всеми перечисленными или только отдельными более простыми свойствами объекта. Для ЧТСДП надежность зависит, прежде всего, от безотказности.

Рассматривая факторы, определяющие причины высокой аварийности в России, в рамках взаимодействия элементов ЧТСДП можно сделать вывод, что наименее надежным элементом системы является человек, из-за ошибок которого происходит более 80% ДТП. Поэтому свойство безотказности, а именно непрерывно сохранять работоспособное состояние в течение некоторого времени, в рассматриваемом объекте ЧТСДП определяется качественной подготовкой участников дорожного движения к данному процессу.

При подготовке необходимо учитывать, что в отношениях между человеком-пешеходом и человеком-водителем, как основными участниками дорожного движения, имеется существенное различие, обусловленное условиями процесса в котором они участвуют, так: пешеход движется с естественной для него скоростью прилагая для этого усилия естественные для его физиологии, водитель совершает движения оператора в управлении процессом, где с относительно незначительным для него усилием, он перемещается в автомобиле со скоростью в десятки раз больше чем у пешехода. Водитель в транспортном потоке вынужден действовать в навязанном ему темпе, последствия его решений в большинстве случаев необратимы, а ошибки имеют тяжелые последствия. Деятельность водителя как оператора жестко лимитирована по времени. Он должен замечать информацию об окружающей обстановке, выделять из общего потока информации нужную и важную, опираясь на оперативную память запоминать текущие события, связывать их в единую цепочку и подготавливать их связь с предполагаемыми событиями, которые он может предвидеть. Способности конкретного человека к управлению автомобилем, т.е. к его деятельности в качестве водителя – профессионала или любителя – различны. Чтобы добиться максимального эффекта в условиях ускоренного и всестороннего социально-экономического прогресса общества и развития системы образования, необходимо решить проблему, связанную с необходимостью увеличения интенсивности обучения в относительно неизменяющиеся сроки обучения. Ведь в отведенный период обучения необходимо добиться главного результата обучения – приобретение необходимых навыков и умений.

Поэтому в ходе профессиональной подготовки будущий водитель приобретает первоначально знания, необходимые для предстоящего выполнения требуемого производственного задания. Далее приобретенные знания используются для формирования умения. Здесь умение рассматривается как процесс эффективной организации временных связей в ЧТСДП на основе ранее полученных знаний. Чем шире объем знаний, тем разнообразнее умение. Высоким по уровню следует считать умение, требующее больших знаний и использующее разнообразные приемы и методы труда.

Водитель должен уметь уверенно управлять автомобилем в различных дорожных и метеорологических условиях, быстро оценивать дорожную ситуацию при внезапном изменении обстановки и своевременно выполнять соответствующие управляющие действия, обеспечивающие безопасность дорожного движения. Для этого он должен не только оперировать на уровне умений, но и хорошо владеть автоматическими навыками – безошибочно выполняемыми операциями, которые вследствие многократного повторения становятся автоматизированными и могут осуществляться при минимальном контроле сознания. Например, действия по включению указателя поворота, снижению скорости и переключения передач, повороту руля и т. д. Навыки как действия автоматические нельзя отделять от действий, производимых сознательно. Каждый навык в процессе деятельности может перейти в сознательное действие, а многие действия в процессе деятельности могут стать автоматическими навыками. Так, например, при внезапном появлении на дороге пешехода водитель автоматически нажимает на педаль тормоза, а затем уже сознательно выполняет все другие необходимые действия, чтобы избежать наезда.

Закрепление умений и навыков процесс достаточно сложный, он требует времени и условий. В фазе умения каждая операция осуществляется медленно, с сопутствующими статическими элементами, нарушением ритма, приложением большей силы, чем требует данная операция. Те же действия на стадии навыка выполняются не только быстрее и точнее, но и экономичнее, увереннее, стабильнее. Отсюда следует, что навык – это закрепленное упражнением умение квалифицированно выполнять определенное профессиональное действие в установленную единицу времени. Но в настоящее время существует проблема увеличения интенсивности обучения в относительно неизменяющиеся сроки обучения. В подготовке водителей и совершенстве его профессионального мастерства важно применять конструктивные пути преодоления данной проблемы.

Выходом из данной ситуации является фундаментализация процесса обучения.

Компонентами фундаментализации являются:

1) усиление значимости фундаментальных составляющих процесса обучения, имеющих общенаучный характер;

2) усиление фундаментальных основ в каждом цикле программы обучения (фундаментализация в узком смысле);

3) фундаментализация методологии процесса получения и усвоения знаний, как в ходе обучения, так и в ходе самообучения.

Реализация третьей компоненты наиболее сложна и предполагает использование системного подхода, как в методологии обучения, так и формирование у обучающихся осознанного системного подхода к образованию и самообразованию. В конечном итоге это позволяет сформировать личность водителя, обладающего культурой рефлексии и "экраном знаний профессионала" с учетом общих мировых стандартов, достижений науки и техники, уровня развития общества, профессиональных требований, способности адаптации будущих водителей к быстроизменяющимся условиям дорожного движения.

Исходя из этого, необходимо отметить, что для профессиональной подготовки водителя необходимо прибегнуть к системному подходу и моделированию с целью изучения минимально необходимого объема основ профессии в ограниченное время. В этом случае системный подход является важнейшим резервом совершенствования образования и все шире утверждающийся в технических науках. Системный подход ориентирует на раскрытие целостности объекта, выявление разнообразных связей, как внутренних, так и внешних, сведение в единую картину всех знаний об исследуемом объекте. Системный подход является одним из основных принципов современной науки, развивающий умение видеть, воспринимать, представлять, как единое целое систему во всей ее сложности, со всеми связями, изменениями, сочетая разные, но взаимодополняющие друг друга подходы: компонентный, изучающий состав системы (наличие в ней подсистем, ее надсистемы); структурный (взаимное расположение подсистем в пространстве и во времени, связи между ними); функциональный (функциональные системы, взаимодействие ее подсистем); генетический (становление системы, последовательность ее развития, замена одной системы другой). Полностью раскрытая система ЧТСДП с её взаимосвязями позволит подготовленному кандидату в водители запастись знаниями достаточными для полного овладения, навыками и умениями, степени которых дает возможностьприменить их на практике для безопасного управления автомобилем. В этом случае процесс обучения будет считаться законченным. В противном случае знания, навыки и умения, которые обучающийся не в состоянии использовать, считаются формальными, полностью не усвоенными.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Черепков Сергей Анатольевич,сотрудник Академии ФСО России, б/с, б/з.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

Бурховецкий Алексей Сергеевич,сотрудник Академии ФСО России, б/с, б/з.

Государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации», 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, д. 35.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Профессиональная подготовка водителя, комплексные свойства системы, безотказность, умения, навыки, фундаментализация процесса обучения, системный подход.

ЧЕРКАСОВА Е.К.

ДОСМОТР ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ И ТАКТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ)

Аннотация: в статье рассматриваются особенности досмотра транспортного средства (процессуальные и тактические особенности проведения).

Досмотр транспортных средств занимает особое самостоятельное место в системе мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и регламентируется ст. 27.8 КоАП РФ.

Под досмотром транспортного средства следует понимать обследование транспортного средства, которое проводится без нарушения его конструктивной целостности в целях обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения. Объектом обследования в данном процессуальном действии является именно транспортное средство. Под транспортным средством следует понимать устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем п.1.2 Правил дорожного движения [1].

Следует отметить на то, что указанные цели не охватывают случаи проведения данного действия для обнаружения и изъятия предметов, несущих на себе следы правонарушения, или документов, указывающих на

существенные обстоятельства. В связи с этим представляется целесообразным расширить перечень целей для проведения досмотра транспортного средства, указав на то, что данное действие может также проводится при наличии данных, указывающих на то, что у лица могут находиться предметы или документы, имеющие значение для дела об административном правонарушении, а также предметов или веществ, изъятых из гражданского оборота.

В отличие от личного досмотра при производстве досмотра транспортного средства законодательно разрешено заменить участие понятых на применение видеозаписи. Кроме этого дополнительным условием является то, что досмотр транспортного средства осуществляется в присутствии лица, во владении которого оно находится. К данным лицам относятся собственник транспортного средства, а также лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (право аренды, доверенность на право управления транспортным средством, распоряжение соответствующего органа о передаче ему транспортного средства и др.).

И только в случаях, не терпящих отлагательства, досмотр транспортного средства может быть осуществлен в отсутствии указанного лица. Безусловно, что невозможно предусмотреть в законе весь исчерпывающий перечень подобных исключительных случаев, поэтому следует выделить основания, которыми могло бы руководствоваться лицо, осуществляющее досмотр транспортного средства, при принятии решения о производстве данного действия в случаях, не терпящих отлагательства. К ним следует относить такие основания: 1) когда промедление с проведением данного действия может привести к тому, что доказательства будут сокрыты или утеряны; 2) в случае, когда немедленное проведение данного действия обусловлено необходимостью пресечения дальнейших противоправных действий.

Законодатель запрещает при производстве досмотра транспортного средства нарушать конструктивную целостность досматриваемых предметов. Представляется необходимым отменить данный запрет, так как искомое может находиться в различных тайниках и иного законного способа его извлечь нет, если заранее известно, что данные предметы относятся к правонарушению.

Порядок проведения досмотра транспортного средства состоит из следующих действий:

1. Принятие решения о производстве досмотра.

2. Приглашение понятых или объявление о применении видеозаписи.

3. Установление личности участников досмотра и разъяснение им их прав, обязанностей и ответственности.

4. Предложение добровольной выдачи предметов и орудий совершения административного правонарушения, а также предметов, изъятых из гражданского оборота.

5. Непосредственный поиск предметов и документов, имеющих значение для дела.

6. Предъявление понятым и другим, участвующим в досмотре лицам, обнаруженных предметов и документов и изъятие найденного.

7. Оформление результатов досмотра путем составления протокола и предъявление протокола для ознакомления всем участникам досмотра транспортного средства.

8. Вручение копии протокола и описи под расписку лицу, во владении которого находится транспортное средство, подвергнутое досмотру.

Различные транспортные средства нередко служат средством транспортировки различных предметов и документов, имеющих значение для дела, в связи с чем они подвергаются досмотру. Для эффективного проведения досмотра транспортного средства необходимо обладать как минимум сведениями о его конструкции, чтобы выдвинуть предположения о местах возможного сокрытия искомых объектов.

Учитывая тот факт, что современные транспортные средства являются довольно сложными по своей конструкции, для проведения досмотра транспортного средства при возможности использовать помощь специалистов. Среди них могут быть названы автотехники, которые помогут обнаружить искомые предметы.

Точка начала проведения досмотра определяется с учетом габаритов искомого имущества, объема и достоверности информации о вероятном расположении объектов. Следует обращать внимание на цвет, степень запыленности и загрязненности деталей, а также состояние их креплений. Часто снимаемые, открываемые элементы менее загрязнены, а постоянно отвинчиваемые винты и гайки имеют более яркую поверхность. В результате использования инструментов на вскрываемых деталях образуются следы.

Досмотр легкового автомобиля целесообразно начинать с багажника, поскольку там чаще всего устраиваются тайники. Учитывая то, что в багажнике могут быть установлены взрывные устройства, целесообразно предложить водителю самостоятельно открыть багажник, при этом не следует допускать, чтобы он рылся в багажнике [2, с. 44]. В багажнике должны быть проверены сумка с инструментами, запасное колесо (пространство между камерой и покрышкой), пространство между настилом (линолеумом или резиной) и днищем багажника.

В салоне автомобиля следует посмотреть, что находится между ковриком и днищем, снять и прощупать чехлы, проверить пространство между сиденьем и спинкой, между сиденьем и полом, сами сидения, за

приборной панелью, проверить содержимое перчаточного ящика, аптечки, пепельницы.

При обследовании двигателя рекомендуется осматривать полости отделяющихся трубопроводов, емкостей для масла, антиобледенителя и т.д.

При досмотре легкового автомобиля наиболее трудоемким является процесс обследования салона. Его целесообразно начинать с внешнего осмотра передних дверей, обращая внимание на состояние панелей, ручек, переключателей и креплений отдельных элементов. Обследуются также полочки и углубления на дверцах, где могут находиться искомые объекты, их упаковка, следы хранения, инструменты, использующиеся для сокрытия интересующих следствие предметов. Затем осматривается кресло водителя, пространство перед и под ним. При необходимости положение спинки кресла изменяется, и оно разбирается. Внимательно осматриваются пороги, напольные коврики поднимаются для исследования пространства под ними. Далее исследуются педали и пазы, по которым они передвигаются, приборная панель, рулевые колонка и колесо, рычаг переключения скоростей, полки, ящички, пространство между передними сидениями.

Затем рекомендуется последовательно провести осмотр боковых поверхностей, включая дверные стойки и внутренние поверхности дверей. После этого осматривают потолок, находящиеся на нем осветительные и иные приборы. Далее исследуются багажное отделение легкового автомобиля и находящиеся в нем предметы.

Если над кузовом имеется тент, его целесообразно снять и внимательно исследовать. Борта кузова желательно раскрыть, поднять не закрепленные жестко детали дна и стенок, изучить пространство между отдельными частями, а также между кузовом и кабиной. Обследование фургона проводится с использованием рекомендаций по досмотру салона легкового автомобиля.

При проведении досмотра сотрудники полиции должны предложить всем, находящимся там лицам выйти из автомобиля. При этом если водитель пока еще находится за рулем, категорически запрещается обходить транспортное средство спереди или сзади на малом от него расстоянии, так как водитель может начать движение. Осуществляя досмотр необходимо следить за поведением других участников дорожного движения, их траекторией движения, при этом собственные перемещения по проезжей части следует осуществлять только после того как убедились в собственной безопасности. При подходе к двери водителя нельзя близко приближаться к транспортному средству, чтобы не быть травмированным в случае резкого открытия двери [2, с.18-19].

В целом правильное понимание сущности и знание процессуальных и тактических особенностей проведения досмотра транспортного средства

безусловно способствует повышению эффективности деятельности по обнаружению и изъятию предметов, имеющих значение для дела в рамках производства по делам об административных правонарушениях.

ЛИТЕРАТУРА

1. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 30 июня 2015г.) // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.

2. Джемелинский В.А., Лазицкий С.Л., Лемента П.В. Обеспечение личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДДД МВД России при осмотре и досмотре транспортных средств: Памятка. М.: ДГСК МВД России, 2011.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Черкасова Елена Константиновна,старший преподаватель кафедрыадминистративной деятельности органов внутренних делТюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России,кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеучреждение дополнительного профессионального образования«Тюменский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних делРоссийской Федерации», г. Тюмень, ул. Амурская д. 75,625049.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Досмотр транспортных средств; меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, конструктивная целостность, поиск, изъятие.

ШАВАЛИЕВ И.М.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯСОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИНА ПРИМЕРЕ ФИЛИАЛА ВИПК МВД РОССИИ (Г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ)

Аннотация: в предлагаемом выступлении рассматриваются актуальные вопросы совершенствования профессионального обучения по программам профессиональной подготовки сотрудников Госавтоинспекции МВД России на примере деятельности филиала ВИПК МВД России (г. Набережные Челны). Обозначен ряд проблем в первоначальном обучении и возможные пути их решения.

В настоящее время в МВД России происходит процесс активного реформирования, когда особую актуальность приобретает воспитание и обучение всесторонне развитых современных сотрудников правоохранительных органов, в том числе и сотрудников Госавтоинспекции МВД России. Повышение их профессионального уровня должна рассматриваться как одна из основных целей действующих преобразований.

Необходимо отметить, что в федеральном законе «О полиции» закреплены жесткие требования к профессиональной пригодности лиц, проходящих службу, а также введена обязательная необходимость «постоянного совершенствования уровня профессионализма каждого сотрудника» [1].

В соответствии с федеральным законом «Об образовании в Российской Федерации» одним из уровней образования, свойственным также и системе подготовки кадров для Госавтоинспекции, является профессиональное обучение по программам профессиональной подготовки. Согласно указанному закону, это вид образования, который направлен на приобретение обучающимися знаний, умений и навыков, а также формирование компетенций, необходимых для выполнения определенных трудовых или служебных функций [2].

В связи с этим, актуальным является и ведомственный локальный нормативный правовой акт МВД России «Порядок организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Российской Федерации», утвержденный Приказом МВД России от 31 марта 2015 г. №385, в соответствии с которым сотрудники, впервые принимаемые на службу в органы внутренних дел, до самостоятельного исполнения обязанностей проходят профессиональное обучение по должности «Полицейский».

В любой возникшей критической ситуации, в которую с большой степенью вероятности может попасть сотрудник ГИБДД, независимо от того, связано ли это с его незаконными действиями по применению мер пресечения, либо превышением должностных полномочий, или же, наоборот, с его трагической гибелью на посту, встает один из главных вопросов: «А был ли сотрудник Госавтоинспекции подготовлен должным образом?». В деятельности сотрудника ГИБДД недостатки в профессиональной подготовке могут иметь очень серьезные последствия.

Именно поэтому на современном этапе деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения, профессиональная подготовленность сотрудников к выполнению оперативно-служебных задач требует большого объёма знаний, умений и навыков. В настоящее время руководством Главного управления по безопасности дорожного движения МВД России уделяется особое, приоритетное внимание качественной профессиональной подготовке

личного состава службы. И можно признать то, что на сегодняшний день филиал Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России в г. Набережные Челны, осуществляющий свою образовательную деятельность в тесном взаимодействии с указанным Главком, принимает все усилия по подготовке квалифицированных кадров для подразделений ГИБДД территориальных органов МВД России.

В своём интервью Всероссийскому ежемесячнику «STOP-газета», начальник ГУОБДД МВД России генерал-лейтенант полиции В.И. Нилов отметил: «Вопросы сокращения численности личного состава коснулись всех. Наша главная задача с учетом оптимизации – найти такие меры, которые позволят оптимально компенсировать сокращенный количественный состав. Одна из таких компенсационных мер – повышение профессионального уровня сотрудников, для того чтобы они могли наиболее продуктивно работать по своим направлениям. Поэтому естественная задача в таких условиях – совершенствование системы профессиональной подготовки, профессионального обучения. Сотрудник Госавтоинспекции должен быть подготовлен к условиям несения службы и психологически, и технически, и юридически. Учитывая, что в небольших муниципальных образованиях сотрудники зачастую исполняют ряд полномочий по нескольким должностям, подготовка должна быть в большей степени универсальной».

Профессиональное обучение представляет собой процесс ускоренного приобретения знаний, умений и норм поведения, необходимых для выполнения сотрудниками ГИБДД служебных обязанностей. В связи с этим, преподавательский состав филиала ВИПК МВД России в г. Набережные Челны ориентирован на качественное обучение слушателей и ставит перед собой главную цель – подготовку всесторонне развитого сотрудника Госавтоинспекции, обладающего широким спектром необходимых компетенций в организации и обеспечении безопасности дорожного движения и способного выполнять любые служебные задачи.

Для организации профессионального обучения сотрудников Госавтоинспекции, в настоящее время действуют две образовательные программы, рассчитанные на срок 4 месяца для лиц, имеющих высшее юридическое образование и 6 месяцев для других лиц. Данными программами предусмотрено изучение многих учебных направлений, необходимых для качественного несения службы сотрудниками в дальнейшей профессиональной деятельности. Особое внимание уделяется усвоению слушателями таких учебных разделов, как:

- организация деятельности различных служб ГИБДД МВД России;
- изучение тактики неотложных действий на месте дорожно-транспортного происшествия, быстрое и качественное оформление ДТП;

- качественное и умелое составление административных материалов по делам об административных правонарушениях в ОБДД;
- изучение тактики проведения личного досмотра, досмотра вещей, изъятия вещей и документов, досмотра транспортных средств, преследования, задержания и доставления правонарушителей;
- изучение современных информационных систем, используемых в деятельности Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД, МИАС ГИБДД, АИУС ДПС «Журнал ДТП», АСУ ДТП, ЕАИСТО и др.);
- владение техническими средствами организации и контроля за дорожным движением, а также аппаратно-программными комплексами (КРИС-П, Паркон, Алкотектер, Визир, АМАТА, АРМ ДПС, БАРС, контрольное устройство «Тахограф») и многие другие.

Однако, среди множества проблем в обеспечении безопасности дорожного движения в целом, в профессиональном обучении сотрудников Госавтоинспекции также существует ряд актуальных вопросов:

- в первую очередь, на что в настоящее время особое внимание обращает руководство ГУОБДД МВД России, в целях наиболее качественной подготовки кадров для ГИБДД, профессиональное обучениенеобходимо проводить в специализированных образовательных организациях системы МВД России по направлению служебной деятельности Госавтоинспекции;
- во-вторых, с чем приходится сталкиваться нашей образовательной организацией, это то, что к сожалению не все направляемые на профессиональное обучение сотрудники в достаточной мере владеют необходимыми минимальными знаниями и умениями для успешного начала усвоения насыщенной учебной программы. Анализ входного контроля показывает, что подготовленность молодых сотрудников остаётся на низком уровне, несмотря на то, что с 2012 года по 2014 год наблюдался рост показателей. Так, в 2015 году 37% прибывших сотрудников выполнили нормативы по физической подготовке (2012 г. – 29%, 2013 г. – 35%, 2014 г. – 45%), 43% в достаточной мере владеют знаниями Правил дорожного движения (2012 г. – 28%, 2013 г. – 31%, 2014 г. – 48%) и 27% – знают требования нормативно-правовых актов, действующих в сфере органов внутренних дел и Госавтоинспекции (2012 г. – 12%, 2013 г. – 14%, 2014 г. – 47%). Как следствие, преподавательский состав при организации учебного процесса вынужден не углублять и совершенствовать профессиональные качества слушателей, а доводить знания, умения и навыки обучаемых лишь до уровня минимума, необходимого для исполнения ими своих должностных обязанностей. Всё это, по нашему мнению, указывает на то, что в органах внутренних дел необходим более тщательный отбор кадров (из практики других стран, можно отметить Китай, в котором количество претендентов на низовые должности органов полиции наибольшее в мире – более 3000 человек на

место) [3].

- в-третьих, что особенно актуально в наш век развитых информационных технологий, немаловажным аспектом является то, что образовательные организации, осуществляющие профессиональное обучение сотрудников Госавтоинспекции сталкиваются с проблемой, что они не включены в программы технического оснащения программными средствами и техническим оборудованием (например, учебными и демонстрационными версиями некоторых информационных систем Госавтоинспекции, в части возможности самостоятельной работы слушателей в рамках образовательного процесса).Наиболее подходящим решением данной проблемы видится в том, что при создании информационных систем Госавтоинспекции рекомендовать разработчикам выпуск учебно-демонстрационных версий систем, в которых будет реализовано как прохождение теоретического и практического курсов, так и возможность оценивания пройденного обучения. В качестве примера можно привести электронный курс дистанционного обучения МИАС и АСУ ДТП «Госучёт», разработанный фирмой «Прогноз» совместно с сотрудниками ГУОБДД МВД России. Данное программное обеспечения установлено в филиале ВИПК МВД России (г. Набережные Челны) и используется при обучении.
- ещё одной проблемой остаётся то, что подразделениям по обеспечению безопасности дорожного движения территориальных органов МВД России на региональном и районном уровнях, положено иметь технические средства контроля, например, передвижной комплекс фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Остаётся открытым вопрос - какой? Либо «КРИС-П», либо «АРЕНА», либо любой другой – проблема здесь заключается в том, что нет единого подхода к обеспечению техническими средствами контроля за дорожным движением.

В завершении необходимо отметить, что качественная профессиональная подготовка сотрудников Госавтоинспекции – это неотъемлемая часть процесса улучшения эффективности её деятельности в целом и решение обозначенных актуальных вопросов, несомненно, будет способствовать совершенствованию системы подготовки высококвалифицированных кадров.

ЛИТЕРАТУРА

1. О полиции:Федер. закон Рос. Федерации от 07.02.2011 г. №3-ФЗ.
2. Об образовании в Российской Федерации:Федер. закон Рос. Федерации от 29 декабря 2012 г. №273-ФЗ.
3. Актуальные проблемы науки административного права / под редакцией Н.А. Овчинникова: Научные школы Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. Т. 2. М.: Моросейка, 2011. С. 472.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шавалиев Игорь Мирзашаехович,заместитель начальника филиала ВИПК МВД России (г. Набережные Челны)по учебной и научной работе, б/с, б/з.

Филиал федерального государственного казенного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России», г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2,423800.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Сотрудники подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, Госавтоинспекция, профессиональная подготовка, профессиональное обучение, воспитание, совершенствование, слушатели, проблемные вопросы, пути решения.

ШАДРИНА Л.В.

ОСОБЕННОСТИ УСЕЧЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛУ ОБ АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРАВОНАРУШЕНИИ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ, РАБОТАЮЩИХ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ

Аннотация: в статье рассматриваютсяособенности усеченного производство по делу об административном правонарушении в области дорожного движения с применением специальных технических средств, работающихв автоматическом режиме.

Одним из видов усеченных производств по делу об административном правонарушении предусмотрено ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, в соответствии с которым при фиксации такого нарушения, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, либо работающими в автоматическом режиме средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, протокол об административном правонарушении составляется не только без участия виновного лица (далее - технические средства, работающие в автоматическом режиме), но и даже в исключение принципа презумпции невиновность постановление об административном правонарушении составляется не в отношении виновного лица, а в отношении собственника транспортного средства (ст. 2.6.1 КоАП РФ).

Виды административных правонарушений по которым возможно такое производство зависит от программ специальных технических средств, используемых в регионах и технических возможностей.

В силу пункта 4 части 1 статьи 28.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях поводом к возбуждению дела об административном правонарушении является фиксация административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного с использованием транспортного средства, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме.

Постановление по делу об административном правонарушении оформляется в порядке, предусмотренном статьи 29.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях за изъятиями предусмотренными ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ: 1) субъектом по общему правилу признается собственник транспортного средства; 2) выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении; 3) может быть направлено в форме электронного документа, подписанного усиленной квалифицированной электронной подписью уполномоченного должностного лица, с использованием Единого портала государственных и муниципальных услуг; 4) назначается только один вид наказания, вне зависимости от санкции статьи - административный штраф, исчисленный в наименьшем размере в пределах санкции применяемой статьи или части статьи Особенной части КоАП РФ. Если применяемой нормой установлено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством или административный арест, то административный штраф назначается в максимальном размере, предусмотренном частью 1 статьи 3.5 КоАП РФ для граждан.

В пункте 1.2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 № 18 "О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях"[1] подчеркивается, что такой порядок возможен не просто при применении технических средств, а в случае их работы в автоматическом режиме. Если правонарушение в области дорожного движения было зафиксировано непосредственно сотрудниками ГИБДД с применением технических средств, которые не работали в автоматическом режиме, тов этом случае нормы, установленные статьями 2.6.1, частью 3.1 статьи 4.1, частью 3 статьи 28.6 и частью 6 статьи 29.10 КоАП РФ, не применяются.

В данном случае согласно части 1 статьи 28.6 КоАП РФ должностным лицом выносится постановление по делу об административном правонарушении либо на основании части 1 статьи 28.2 КоАП РФ составляется протокол об административном правонарушении в отношении водителя транспортного средства. Полученные с использованием названных технических средств материалы фото- и киносъемки, видеозаписи при составлении протокола об

административном правонарушении приобщаются к нему в качестве доказательств совершения административного правонарушения.

Очень часть специальные технические средства, предусмотренные ст. 26. 8 КоАП РФ с иными техническими средствами, имеющими функции видеозаписи. В частности, например, видеорегистратор или иное подобное техническое устройство, установленное в служебной машине должностного лица. Не смотря на то, что законодатель дает их определение как измерительные приборы, утвержденные в установленном порядке в качестве средств измерения, имеющие соответствующие сертификаты и прошедшие метрологическую поверку (ч. 1 ст. 28.6 КоАП РФ).

В Обзоре законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за третий квартал 2008 года", утвержденном Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 05 декабря 2008 г. разъяснено, какие виды технических средств допускается применять для получения доказательств по делу об административном правонарушении в деятельности Госавтоинспекции, а именно технические средства: измерения скорости движения транспортных средств; измерения концентрации этилового спирта в выдыхаемом воздухе; диагностики технического состояния и параметров автотранспортных средств; диагностики состояния автомобильных дорог[2].

Вышеуказанные технические средства на основании Закона РФ "Об обеспечении единства измерений"[3] поверяются органами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в соответствии с методиками испытаний. Методики поверочных испытаний утверждаются при внесении конкретного типа прибора в Государственный реестр средств измерений, что подтверждается сертификатом об утверждении типа средства измерения. Периодичность проведения поверки данных приборов отражена в описании типа средства измерения, которое рекомендовано к утверждению решением научно-технической комиссии по метрологии и измерительной технике госстандарта России и является неотъемлемой частью сертификата об утверждении типа средства измерения. Необходимые технические характеристики прибора, а также наименование и номер документа на методику поверки определены в описании типа средства измерения. Факт выдачи свидетельства о поверке является подтверждением технических характеристик прибора и пригодности его к применению.

Также в указанном обзоре приведен перечень основных технических средств, используемых в деятельности Госавтоинспекции для обеспечения доказательств по делу об административном правонарушении. Однако даже это не решает проблему определения отнесения технического средства, установленного в служебной машине, к устройствам, работающим в автоматическом режиме.

В тоже время суды не всегда могут определить относятся ли конкретные технические средства к тем, которые работают в автоматическом режиме. Так решением Московского городского суда от 12.04.2013 по делу № 7-1982/13 дело возвращению на новое рассмотрение в связи с тем, что при рассмотрении жалобы судьей районного суда надлежащим образом не проверен и не получил должной оценки в решении, документы на техническое средство фиксации “Парк Райт”, зафиксировавшее правонарушение, согласно постановлению должностного лица, не истребованы, поэтому решение судьи нельзя признать законным и обоснованным [4].

Таким образом, видеорегистратор (или подобное техническое устройство) не может быть признано специальным техническим средством, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, либо работающими в автоматическом режиме средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. При фиксации административных правонарушений видеорегистратором инспектор ДПС должен руководствоваться ч.1 ст. 28.6 КоАП РФ, а именно если правонарушитель не оспаривает наличие события административного правонарушения и (или) назначенное ему административное наказание то выносится постановление по делу об административном правонарушении, если оспаривает либо то либо другое, то составляется протокол об административном правонарушении. Обязательным условием кроме этого является такое составление непосредственно на месте совершения физическим лицом административного правонарушения. Если правонарушение выявлено позднее при просмотре записи видеорегистратора, то составление протокола обязательно в любом случае.

Таким образом, усеченное производство по делу об административном правонарушении в области дорожного движения с применением специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме возможно только при соблюдении изъятий предусмотренных ст. 28.6, 2.6.1, 3.1., 4.1 КоАП РФ.

ЛИТЕРАТУРА

1. О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях:Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 г. № 18 (ред. от 09.02.2012) // Бюллетень Верховного Суда РФ.2006. №12.

2.Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за третий квартал 2008 года: утв. Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 05.12.2008 г. // Бюллетень Верховного Суда РФ 2009.№ 2.

3. Об обеспечении единства измерений:Федеральный закон от 26.06.2008 № 102-ФЗ (ред. от 13.07.2015г.) // Собрание законодательства Рос. Федерации. 2008. № 26.Ст. 3021.

4. Решение Московского городского суда от 12.04.2013г. по делу №7-1982/13 [Электронный ресурс] // URL:http://sudact.ru/arbitral/doc/5UtNXpUb5PHp/.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шадрина Лилия Валерьевна, старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВДТюменского института повышения квалификации сотрудников ОВД, кандидат юридических наук, б/з.

Федеральное государственное казенноеучреждение дополнительного профессионального образования«Тюменский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних делРоссийской Федерации», г. Тюмень, ул. Амурская д. 75,625049.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожное движение, специальные технические средства, видеорегистратор, фиксации административных правонарушений, усеченное производство, автоматический режим.

ШКЕЛЯ О.В.

УПРАВЛЕНИЕ КАК ПРИЗНАК ОБЪЕКТИВНОЙ СТОРОНЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО Ч. 1 СТ. 12.8 КОАП РФ

Аннотация: в статье рассматривается проблемы квалификации объективной стороны административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

Управление транспортным средством в состоянии опьянения одно из самых опасных нарушений Правил дорожного движения, и как правило является одной из причин совершения дорожно-транспортных происшествий. С 1 июля 2015 года по н.в. выявлено 325 тыс. фактов управления транспортными средствами с признаками опьянения. Из указанного количества более 25,3 тыс. дел содержат признаки преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ [1], по результатам рассмотрения которых, судами вынесено 5,4 тыс. обвинительных приговоров.

Проблема управления транспортным средством в состоянии опьянения все чаще поднимается в средствах массовой информации и научной литературе. На сегодня законодательно ужесточена

ответственность за данное правонарушение. С 1 июля 2015 за повторные управление транспортным средством в состоянии опьянения или отказ от прохождения от медицинского освидетельствования на состояние опьянения установлена уголовная ответственность [1].

Решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения и такого ее аспекта, как борьба с пьянством и наркоманией, не может замыкаться на организации правоприменения. Законодательство должно учитывать возможные недоработки, ведь на практике возникает немало проблем в применении статьи 12.8 КоАП РФ «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения».

Федеральным законом от 31 декабря 2014 № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» была изменена конструкция данной статьи, которая состоит уже из трех частей:

- ч.1. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния;
- ч. 2. Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения;
- ч. 3. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами, либо лишенным права управления транспортными средствами, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния.

В связи с этим существует необходимость тщательного изучения признаков объективной стороны административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ. Объективную сторону образуют следующие признаки: управление, опьянение и транспортное средство.

Управление можно рассматривать в двух аспектах: как сознательное целенаправленное воздействие со стороны субъектов, руководящих органов на людей и экономические объекты, осуществляемое с целью направить их действия и получить желаемые результаты; и как крупное подразделение высших органов управления, департамент [2].

Что касается транспортного средства, то управление понимают, как:

− управление скоростью движения автотранспортного средства – стабилизация или программное регулирование скорости движения автотранспортного средства по командам водителя без нажатия на педаль акселератора [3];

− управление подвеской автотранспортного средства – регулирование сопротивления амортизаторов и жесткости рессор, в том

числе ступенчатое переключение режима работы подвески и, тем самым, плавности хода автотранспортного средства [4];

− управление движением автотранспортного средства – общее название процессов управления узлами, от функционирования которых зависит движение автотранспортного средства – подвеской, рулевым управлением, тормозной системой и т.п.

На страницах сети Интернет можно найти определение управлению следующего содержания:

− управление: 1) действия оператора, изменяющие состояние и режим работы машины, механизма; 2) комплекс органов управления машиной, механизмом; 3) функция механической системы, обеспечивающая поддержание состояний и режимов работы, реализацию программ и целей;

− управление транспортным средством – действия водителя, направленные на сохранение или изменение величины и направления скорости движения, а также ориентации продольной оси транспортного средства или на сохранение его движения по заданной траектории[5].

Управление транспортным средством представляет собой не одномоментное состояние, а длящийся процесс. Другими словами, человек, находящийся в движущемся автомобиле на месте водителя, завел этот автомобиль, начал движение, разогнался до определенной скорости, при этом он совершал маневры и изменял траекторию движения автомобиля. Конечно, стоит учитывать и тот вариант, когда водитель начал движение, не используя двигатель, под уклон, но даже при этом существует необходимость использования педалей, рычагов и пр., т.е. он должен оказать воздействие на элементы управления. Таким образом, управление транспортным средством осуществляется посредством воздействия на любые органы управления: педали, рычаги, кнопки, рулевое колесо, ключ и замок зажигания и т.д.

Не стоит квалифицировать как управление действия, которые выражаются в применении физической силы извне автомобиля. Например, когда автомобиль толкают, при этом перемещая его на небольшое расстояние. Хотя, имеет место ситуация, когда человек ведет мотоцикл, идя рядом с ним и не садясь на сиденье. В данном случае нам представляется фактическое управление транспортным средством, так как оказывается управляющее воздействие на руль, могут использоваться тормоза.

В связи с этим вызывает интерес норма, которая закреплена в законодательстве Республики Беларусь. В частности, в п. 2.74 Правил дорожного движения, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» [6], находим следующую дефиницию: «управление транспортным средством – воздействие на органы управления

транспортного средства, приведшее к изменению его положения относительно первоначального».

Если буквально истолковать данную норму, то ее можно понимать так: человек, который ведет мотоцикл, осуществляет управление транспортным средством. Законодательство Российской Федерации дает определение такому понятию как «участник дорожного движения» - это лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства. С этой точки зрения лицо, ведущее мотоцикл по проезжей части, обязано соблюдать правила дорожного движения, руководствоваться дорожными знаками, разметкой, сигналами светофора и регулировщика.

Когда человек ведет по проезжей части мотоцикл, скорость его движения ниже скорости движения пешехода. Конечно, такой объект на дороге сам по себе представляет опасность (прежде всего, самому себе), однако физиологическое состояние человека в данном случае, по нашему мнению, решающего значения иметь не должно. В крайнем случае, к такому лицу, если оно находится в состоянии опьянения, можно применить ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ, как к иному лицу, непосредственно участвующему в дорожном движении, но не являющемуся пешеходом или пассажиром, и не управляющему мопедом, велосипедом.

Важно также учитывает, что и без перемещения в пространстве можно оказать воздействие на органы управления транспортным средством. Так, человек, находясь в салоне автомобиля, может завести двигатель, включать и выключать внешние световые приборы, подавать звуковые сигналы, менять обороты двигателя, сохраняя при этом неподвижное положение. В данном случае мы имеем все признаки управления транспортным средством за исключением одного – перемещения в пространстве. Следовательно, не является управлением перемещение транспортного средства без воздействия на органы его управления, а также воздействие на органы управления транспортного средства без его перемещения.

Важную роль в квалификации данного правонарушения играет причинно-следственная связь, т.е. воздействие на органы управления должно приводить к перемещению. Следует учитывать возможность перемещения ТС под действием иных сил. Например, человек сел в стоящий автомобиль с целью подать звуковой сигнал, а автомобиль в это время покатился под уклон. Очевидно, что перемещение не могло быть следствием воздействия на кнопку звукового сигнала. К перемещению привело невыполнение водителем требований безопасности при постановке транспортного средства на стоянку на уклоне (надо было подложить под колеса специальные конусы или какие-либо подручные предметы, чтобы исключить самопроизвольное движение). Это не значит, что гражданин, имеющий право управления транспортным средством, в

таком случае, если самопроизвольное движение транспортного средства повлекло причинение материального ущерба третьим лицам, избежит ответственности. Он должен будет возместить причиненный ущерб.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, о том, что управление в рассматриваемом составе административного правонарушения – динамический признак, обозначающий деяние в форме целенаправленного осознанного волевого длящегося действия (совокупности отдельных операций), содержанием которого является воздействие на органы управления транспортного средства, в результате чего транспортное средство изменяет свое положение в пространстве.

ЛИТЕРАТУРА

1. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения:Федеральный закон от 31.12.2014 № 528-ФЗ.

2. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. М.: ИНФРА-М, 2006.

3. Автотранспортные средства. Электронное оснащение. Общие технические требования:ГОСТ Р 50905-96. Принят и введен в действие постановлением Госстандарта России от 20 мая 1996 г. № 331.

4.О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения:Указ Президента РФ от 15.06.1998г.№711.

5. URL:http://www.orencar.ru/stat/st_kuzovs/st_gloss_19u.html.

6. Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь от 5 декабря 2005 г. № 189, 1/6961.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шкеля Олег Викторович, старший преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел Краснодарского университета МВД России, б/с, б/з.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегопрофессионального образования«Краснодарский университет Министерства внутренних делРоссийской Федерации», г. Краснодар, ул. Ярославская д. 128,350005.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Административное правонарушение, объективная сторона, управление транспортным средством в состоянии опьянения, причинно-следственная связь.

ЯКУБИНА Ю.П.

ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП, СВЯЗАННЫХ С ПОТЕРЕЙ ВОДИТЕЛЕМ УПРАВЛЕНИЯ

Аннотация: в статье рассматриваются некоторые проблемы расследования ДТП, связанных с потерей водителем управления**.**

Внедрение программ повышения безопасности на дорогах является одной из актуальных задач развития страны. Ежегодно в результате ДТП погибают и получают ранения десятки тысяч человек[1]. Поэтому задача обеспечения безопасности на дорогах – важнейший критерий работы правоохранительных органов.

Анализ дорожно-транспортных происшествий показывает, что наибольшее их число является результатом пренебрежительного отношения водителей, пешеходов и пассажиров к правилам дорожного движения; управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения; несоблюдение дистанции; нарушение правил проезда перекрестков, переездов; невыполнение требований дорожных знаков; нарушение правил перехода проезжей части; неожиданный выход на проезжую часть из-за стоящего транспорта; нарушение пассажирами правил посадки-высадки; выпрыгивание из движущегося транспорта и т.д.

Одним из видов ДТП являетсяопрокидывание транспортного средства.Для успешного расследования таких происшествий следователю необходимо установить причины опрокидывания и потери водителем управления. Здесь особенно важно установить, в каком техническом состоянии на момент ДТП было ТС. Приведем несколько причин таких ДТП с указанием способов их доказывания: 1) техническая неисправность ТС**.** Если на момент осмотра места ДТП были обнаружены повреждения колес, рулевого управления или неисправности тормозной системы, необходимо изъять соответствующие объекты, детали и назначить по ним экспертизы для установления причин и времени образования этих повреждений, неисправностей. Если ТС было технически исправно, необходимо искать иные причины. 2) несовместимое со скоростью транспортного средства резкое воздействие водителем на рулевое колесо (маневр).Данная причина устанавливается и доказывается показаниями подозреваемого, потерпевших и очевидцев, свидетельствующих о характере движения этого ТС по проезжей части, а также протоколом осмотра места ДТП, в котором должны быть зафиксированы характерные следы заноса ТС. Обычно такая потеря водителем управления ТС связана со значительным превышением скоростного режима или неправильным его выбором на дорогах с низким коэффициентом сцепления шин ТС с дорогой (гололед). 3)превышение водителем допустимой скорости при

въезде в поворот (изгиб) проезжей части**.** Основанием подозревать в этом водителя служат результаты осмотра места ДТП, расположенного непосредственно на повороте дороги, доказывается данная причина допросами всех участников и назначением АТЭ. В этом случае необходимо установить, с какой скоростью был возможен безопасный проезд данного участка дороги. 4)состояние водителя, ставящее под угрозу безопасность движения (опьянение, болезненное или утомленное состояние).Такое состояние подозреваемого лица доказывается проведением освидетельствования, допросами лиц, видевших его на месте ДТП и непосредственно перед происшествием, установлением времени непрерывного нахождения его за рулем, его поведения (употребление спиртного, часов отдыха) за день до аварии и истребованием и осмотром необходимых медицинских документов.

Таким образом, основными причинами возникновения ДТП являются: нарушение водителями правил движения и эксплуатации транспортного средства; нарушение правил движения пешеходами или правил поведения пассажирами; неудовлетворительное состояние дорог; неудовлетворительное состояние средств регулирования движения; выпуск транспортных средств в эксплуатацию с техническими неисправностями.

Безусловно, вопросы оптимизации организации расследования ДТП остаются крайне актуальными и требуют дальнейшего законодательного и организационно-методического обеспечения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Инновации на страже дорожной безопасности // Stop. газ. 2015.Январь. № 1.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Якубина Юлия Павловна, доцент кафедры уголовного процессаОрловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат юридических наук, доцент.

Федеральное государственное казенноеобразовательное учреждение высшегообразования«Орловский юридический институт Министерства внутренних делРоссийской Федерации имени В.В. Лукьянова», г. Орел, ул. Игнатова д. 2,302027.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Расследование,дорожно-транспортное происшествие, судопроизводство.

Сборник материалов X международной научно-практической конференции

УПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ)

(к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова)

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 1516 от 11.11.2015 г.

Подписано в печать 07.04.2016 г. Формат 60x90 1/16.
Усл. печ. л. 27,4. Тираж 30 экз. Заказ № 849.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Орел, Игнатова, 2.