

**Федеральное государственное казённое образовательное учреждение  
высшего образования**

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



**УПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ  
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
(СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ,  
ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ)**

**Сборник материалов  
XI международной научно-практической конференции**

**Орёл  
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова  
2017**

**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.,  
Андреев П.Г., к.ю.н. Зейналов Ф. Н.

**У67**      **«Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)», XI международная науч.-практическая конф. (2017 ; Орёл). XI международная научно-практическая конференция «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования), 20–21 апр. 2017 г. : [сборник материалов] / редкол.: Ю. Н. Калюжный [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017. – 414 с.**  
**ISBN 978-5-88872-185-8**

Сборник научных статей составлен по материалам выступлений участников XI международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)» (20–21 апреля 2017 г.).

Материалы публикуются в авторской редакции.

**УДК 351.81**  
**ББК 67.99(2)116.1**

**ISBN 978-5-88872-185-8**

**© ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2017**

## СОДЕРЖАНИЕ

|                                                                                                                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Алдошин А.В., Еремин Р.В. ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА И СПОРТ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СПОСОБНОСТЕЙ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>        | 9  |
| <b>Алексеева Л.А. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ, ВИНОВНЫХ В НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....</b>                                  | 13 |
| <b>Амеличкин А.В., Исаев М.М. ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ В ТЁМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК.....</b>                                                                                        | 18 |
| <b>Андреев В.В. ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА КОТОРЫЕ ПРЕДУСМОТРЕНА ГЛАВОЙ 12 КОАП РФ.....</b>                               | 24 |
| <b>Андреев П.Г. ПОРЯДОК СОПРОВОЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ АВТОМОБИЛЯМИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....</b>       | 27 |
| <b>Антонов С.Н., Рубцов А.В. О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ СУДАМИ СТАТЬИ 12.15 КОАП РФ.....</b>                                                                                        | 31 |
| <b>Афонин В.В. ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГИБДД СО СЛУЖБАМИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ, ГОСУДАРСТВЕННЫМИ И ОБЩЕСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b> | 34 |
| <b>Афонина Е.Г. СУЩНОСТЬ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА КАК СОЦИАЛЬНОГО ЯВЛЕНИЯ.....</b>                                                                                              | 40 |
| <b>Баканов К.С. ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ ПРЕСЕЧЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ.....</b>                                                                                      | 43 |
| <b>Баранчикова М.В., Рубцова Ю.С. ХАЛАТНОСТЬ СОТРУДНИКОВ ГИБДД ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ФУНКЦИИ ПО РОЗЫСКУ УГНАННЫХ И ПОХИЩЕННЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....</b>                                          | 48 |
| <b>Баранчикова М.В. КОНКУРЕНЦИЯ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НОРМ ПРИ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫХ ВОДИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....</b>                                 | 52 |
| <b>Баркалов С.Н. СЛУЖЕБНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ.....</b>                                                                                    | 56 |
| <b>Барышников М.В. ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                                                                                      | 59 |
| <b>Баязитов Р.Н. ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ ПОЛИЦИИ.....</b>                                                                            | 62 |
| <b>Боева М.А. ПРОФИЛАКТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....</b>                                                                            | 67 |
| <b>Болотин И.В. К ВОПРОСУ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПРЕЮДИЦИИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ...</b>                                                                            | 70 |
| <b>Бондарев А.А., Бровчук О.В. ПОНЯТИЕ И РОЛЬ СЛУЖЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ И ЗАКОННОСТИ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....</b>                                                        | 74 |
| <b>Боровской А.Е., Смоляков Н.В., Кравченко А.А., Буряченко Н.А. ИНТЕГРАЦИЯ СОВРЕМЕННЫХ СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД В СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ СВЕТОФОРНЫМИ ОБЪЕКТАМИ.....</b>              | 78 |
| <b>Боровской А.Е., Смоляков Н.В., Кравченко А.А., Лукьянов А.М. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СИСТЕМ СПУТНИКОВОЙ НАВИГАЦИИ ДЛЯ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ ХАРАКТЕРИСТИК ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ.....</b>                        | 81 |

|                                                                                                                                                                       |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Борцов В.В., Шиханов В.Н. О НЕОБХОДИМОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОПАГАНДИСТСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>              | <b>83</b>  |
| <b>Быков А.И. К ВОПРОСУ О ПЕРЕДАЧЕ ПОЛНОМОЧИЙ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СУБЪЕКТАМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....</b>                             | <b>87</b>  |
| <b>Вашкевич А.В. ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                             | <b>90</b>  |
| <b>Вдовиченко В.В., Фомичев А.В. ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ДОКАЗЫВАНИЯ ВИНЫ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ЗОНЕ НЕРЕГУЛИРУЕМОГО ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА.....</b>               | <b>95</b>  |
| <b>Герасимов И.В. СПЕЦИФИКА ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД, ВПЕРВЫЕ ПРИНЯТЫХ НА СЛУЖБУ В ОРГАНЫ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ....</b>                                       | <b>100</b> |
| <b>Гольчевский В.Ф. ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                                                                      | <b>103</b> |
| <b>Гордеева А.Д. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ РЕШЕНИЙ ПО ДЕЛАМ О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА.....</b>                 | <b>106</b> |
| <b>Губанов Э.В. ПЛАНИРОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....</b>                                                                             | <b>110</b> |
| <b>Губенков А.О. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ СТАДИИ ЭКЗАМЕНАЦИОННОГО ПРОИЗВОДСТВА ПО ДОПУСКУ К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ.....</b>                              | <b>113</b> |
| <b>Губенков О.Е. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОКРАЩЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ТЯЖЕСТИ ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ.....</b>                                        | <b>117</b> |
| <b>Давыдов М.В. ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ И ПОДГОТОВКИ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....</b>                    | <b>121</b> |
| <b>Дарменов А.Д. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ ПОЛИЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ НЕЗАКОННОГО ОБОРОТА НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ.....</b>       | <b>125</b> |
| <b>Дежурный Л.И. ПЕРВАЯ ПОМОЩЬ, КАК ФАКТОР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                                                                   | <b>128</b> |
| <b>Дизер О.А. ПРИНЦИПЫ СЛУЖБЫ В ОРГАНАХ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....</b>                                                                                  | <b>133</b> |
| <b>Добренков А.И. АНАЛИЗ АВАРИЙНОСТИ ПО НЕОСТОРОЖНОСТИ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ЗА 2016 ГОД.....</b>                                                                        | <b>138</b> |
| <b>Ермаков А.Р., Гольчевский В.Ф. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД.....</b>                                                                 | <b>141</b> |
| <b>Жаппасов Ж.У. К ВОПРОСУ О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                                                                                 | <b>145</b> |
| <b>Жбанова С.А. ПРОФИЛАКТИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДЕТСКИХ УДЕРЖИВАЮЩИХ УСТРОЙСТВ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b> | <b>148</b> |
| <b>Журавлев А.С. ПРИМЕНЕНИЯ КОМПЛЕКСА БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                | <b>151</b> |
| <b>Задорожный А.В. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД МВД ПО ЧУВАШСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ.....</b>                                                                       | <b>154</b> |
| <b>Зейналов Ф.Н. К ВОПРОСУ О РАЗРАБОТКЕ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ СТРАТЕГИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ НА СРЕДНЕСРОЧНЫЙ ПЕРИОД.....</b>                      | <b>157</b> |
| <b>Иванова С.И. СФЕРА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: СОДЕРЖАНИЕ И СТРУКТУРА.....</b>                                                                                             | <b>162</b> |

|                                                                                                                                                                                                                                                           |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Калюжный Ю.Н. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ ПРАВОВОЙ ПОДГОТОВКИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                                                                 | <b>165</b> |
| <b>Капустина Е.Г. СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ КАК СРЕДСТВО ВОСПИТАНИЯ И ОБУЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ.....</b>                                                                                                                                            | <b>169</b> |
| <b>Карагодин А.В., Степкин Р.М. Смоляков Н.М. СОКРАЩЕНИЕ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ КАК ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....</b>                                                                         | <b>173</b> |
| <b>Карпушкин В.В., Хроменков С.М. ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ПРАКТИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ К БЕЗОПАСНОМУ УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ КАТЕГОРИИ «В», ОБОРУДОВАННЫМИ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ.....</b> | <b>177</b> |
| <b>Костенников М.В., Марина М.П. К ВОПРОСУ ОБ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫХ СРЕДСТВАХ РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПОВЫШЕНИИ ИХ ЭФФЕКТИВНОСТИ.....</b>                                                                                      | <b>180</b> |
| <b>Котарев С.Н., Котарева О.В., Александров А.Н. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ.....</b>                                                                         | <b>186</b> |
| <b>Кочеткова Н.Д. ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ПРИНУЖДЕНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                                                                                               | <b>189</b> |
| <b>Кузнецов М.Б., Осипов Д.В. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРОЦЕССА ФИЗИЧЕСКОЙ И ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД</b>                                                                                                                                    | <b>194</b> |
| <b>Кузнецова Н.М., Казанова Л.А. РОЛЬ ПРОПАГАНДЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                                                                                                                                   | <b>198</b> |
| <b>Кураков Д.В. ВОЗМОЖНОСТИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО НАДЗОРА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                          | <b>201</b> |
| <b>Ларкина О.В. БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ВИД ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.....</b>                                                                                                                                                                | <b>206</b> |
| <b>Лимарева Е.С. ПРИМЕНЕНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ МЕР ПРИНУЖДЕНИЯ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД.....</b>                                                                                                                                                                         | <b>209</b> |
| <b>Ляшенко Е.А. ВОПРОСЫ ОПТИМИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОТНОШЕНИИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ.....</b>                                                                                                                                  | <b>213</b> |
| <b>Майоров В.И. К ВОПРОСУ ОБ АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ.....</b>                                                                                                                                                                              | <b>217</b> |
| <b>Маликов А.Д. ОБЯЗАННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ПОРЯДОК ИСПОЛНЕНИЯ.....</b>                                                                                                                                             | <b>222</b> |
| <b>Мальцева О.А. ОСОБЕННОСТИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ (ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ) СОТРУДНИКОВ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                                                                   | <b>225</b> |
| <b>Марина М.П. НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПОРЯДКА ИСПОЛНЕНИЯ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                                                                                  | <b>229</b> |
| <b>Маркелов А.Н., Орешин Н.А., Лазарев С.Н. ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – ДОРОГА – ПРОСТРАНСТВО».....</b>                                                        | <b>232</b> |

|                                                                                                                                                                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Матросова Л.Д.</b> СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ КАК ОСНОВНОЙ МЕТОД ОБРАБОТКИ ИНФОРМАЦИИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....                      | 238 |
| <b>Мельцов В.М.</b> ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГИБДД БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (НА МАТЕРИАЛАХ МВД ПО ЧУВАШСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ).....                                                                                                           | 241 |
| <b>Миронов В.Л.</b> ОРГАНИЗУЮЩАЯ РОЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ И ВСЕМИРНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ В ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА.....                                                             | 247 |
| <b>Михайлова А.С., Гольчевский В.Ф.</b> СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВИЛ ПРОЕЗДА РЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И НЕКОТОРЫХ ЕВРОПЕЙСКИХ ГОСУДАРСТВАХ.....                                                   | 251 |
| <b>Мишина Ю.В.</b> К ВОПРОСУ ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ЗАКОННОСТИ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ МЕР АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРИНУЖДЕНИЯ СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ.....                                                                                       | 253 |
| <b>Морозова Н.В., Болотова А.А., Земзикова Е.Ю.</b> ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НЕ ИСКЛЮЧАЮЩИХ ВИНОВНОСТЬ ВОДИТЕЛЯ.....                                                            | 256 |
| <b>Низаметдинов А.М.</b> К ВОПРОСУ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....                                                                                                              | 260 |
| <b>Николаев С.А.</b> МОДЕЛИРОВАНИЕ НА УЧЕБНЫХ ЗАНЯТИЯХ РЕАЛЬНЫХ СИТУАЦИЙ, КАК МЕТОД ФОРМИРОВАНИЯ У СОТРУДНИКОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ НАВЫКОВ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ СИТУАЦИЯХ..... | 262 |
| <b>Орешин Н.А., Лазарев С.Н., Залыгин К.П.</b> ОЦЕНКА КАЧЕСТВА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УДД–ТС–Д–П».....                                                                                                   | 266 |
| <b>Павлова Е.В.</b> МЕТОДЫ УБЕЖДЕНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....                                                                                                              | 272 |
| <b>Панчук П.В., Орешин Н.А., Лазарев С.Н.</b> ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МОДЕЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.....                                                                                                              | 275 |
| <b>Паньшин Д.Л.</b> ОСОБЕННОСТИ ВИКТИМОЛОГИЧЕСКОЙ ПРОФИЛАКТИКИ КОРРУПЦИОННЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ СРЕДИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ: ПО МАТЕРИАЛАМ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН.....                               | 279 |
| <b>Папаскуа А.А., Затолокин А.А.</b> ПОЛИЦЕЙСКАЯ ФУНКЦИЯ ПРИ ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ УСЛУГ.....                                                                                                                           | 284 |
| <b>Парахин В.В.</b> КРИТЕРИИ И ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....                                                                                                                          | 289 |
| <b>Подрезов И.Н.</b> ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....                                                                                                                                  | 295 |
| <b>Подчерняев А.Н.</b> УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ОЦЕНКА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ.....                                                                                         | 297 |
| <b>Потапенкова И.В.</b> МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ ПО ИТОГАМ 2016 ГОДА.....                                                                             | 302 |
| <b>Ребрищев Н.М.</b> О ЗАМЕНЕ ФОРМУЛИРОВКИ «ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНЫЕ» НА «ОПЕРАТИВНО-ПОИСКОВЫЕ» МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НЕОТЛОЖНЫХ ДЕЙСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С ВЕДЕНИЕМ ПЛАНА «ПЕРЕХВАТ».....                                        | 307 |
| <b>Рублев А.Г.</b> К ВОПРОСУ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ ВО ФРАНЦИИ.....                                                                                                                                                | 310 |

|                                                                                                                                                                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Рыдченко К.Д.</b> СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПОЛИЦЕЙСКОГО НАДЗОРА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ).....                                                                             | 313 |
| <b>Сальников Е.В.</b> ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ГИБДД, НАПРАВЛЕННОЙ НА ФОРМИРОВАНИЕ ТОЛЕРАНТНОСТИ.....                                                                                      | 316 |
| <b>Сальников С.П.</b> ОТДЕЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....                                                                                                    | 320 |
| <b>Сидоров Э.Т.</b> АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ПОЛИЦИИ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВИДЕОЗАПИСИ (НА ПРИМЕРЕ ДОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА)..... | 324 |
| <b>Сидорова М.В.</b> ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ.....                                                               | 333 |
| <b>Синенко С.А.</b> ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ ВЫПУСКНИКОВ ОРЛОВСКОГО ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МВД РОССИИ ИМЕНИ В.В. ЛУКЬЯНОВА ПО УЗКОЙ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ «СОТРУДНИК ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ».....    | 338 |
| <b>Смольникова О.Н.</b> ВИДЫ ВЗЫСКАНИЙ В АДМИНИСТРАТИВНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН: СОСТОЯНИЕ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ.....                                                                                         | 343 |
| <b>Смоляков А.И., Андреев В.В.</b> К ВОПРОСУ О ВОЗМОЖНОСТИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ГРАЖДАН ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ВЫЯВЛЕНИЮ И ФИКСАЦИИ ЛАТЕНТНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....                                                   | 346 |
| <b>Степанюк В.И.</b> АСПЕКТЫ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД.....                                                                                                                                                      | 350 |
| <b>Стешич Е.С.</b> МОТИВАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....                                                                                                                                                              | 352 |
| <b>Столбина Л.В., Гундаров А.В.</b> ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ЛИЦ И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ ИМИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА.....                                                      | 356 |
| <b>Сторожев С.А., Логинов В.Ю., Тарасенков Д.А.</b> ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМ ВЫЯВЛЕНИЯ И ФИКСАЦИИ НЕДОСТАТКОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ.....                                                      | 360 |
| <b>Строева О.А.</b> РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....                                                                                              | 367 |
| <b>Тарасов А.Ю., Новгородов Д.А.</b> УЧАСТИЕ МОСКОВСКОГО ОБЛАСТНОГО ФИЛИАЛА МОСКОВСКОГО УНИВЕРСИТЕТА МВД РОССИИ ИМЕНИ В.Я. КИКОТЯ В ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....                                              | 371 |
| <b>Темнышов А.А.</b> КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ ИНФОРМАЦИОННОЙ ЗАЩИЩЕННОСТИ ШИРОКОПОЛОСНОГО БЕСПРОВОДНОГО ДОСТУПА В РАМКАХ ПРИМЕНЕНИЯ КОМПЛЕКСА «МОБИЛЬНЫЙ ИНСПЕКТОР».....                                                               | 376 |
| <b>Тишков С.А., Колосов А.В.</b> НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ.....                                                    | 379 |
| <b>Устинов П.В., Акулов В.И., Молчанов П.В.</b> «УПРОЩЕННЫЙ» ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ: НОВАЦИИ И ВОПРОСЫ.....                                                                                        | 382 |
| <b>Фараонов А.В., Орешин Н.А., Лазарев С.Н.</b> МАТЕМАТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЭЛЕМЕНТОВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.....                                                                                                 | 387 |

|                                                                                                                                                                                       |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Фокина Н.А., Щеглов А.А. МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОБУЧЕНИЯ СЛУШАТЕЛЕЙ ФАКУЛЬТЕТА ПЕРЕПОДГОТОВКИ И ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ В ВИ МВД РОССИИ.....</b>                                  | <b>392</b> |
| <b>Фомичев А.Ю. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ИНСТИТУТОВ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА.....</b>                                      | <b>395</b> |
| <b>Хромов В.Н. ТЕХНОЛОГИЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДЕТАЛЕЙ АВТОТРАКТОРНЫХ ДИЗЕЛЕЙ ТЕРМОПЛАСТИЧЕСКИМ ДЕФОРМИРОВАНИЕМ С ОДНОВРЕМЕННЫМ ИХ УПРОЧНЕНИЕМ.....</b>                                     | <b>397</b> |
| <b>Чаплыгина В.Н. ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОВЕРКИ СООБЩЕНИЙ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>                                   | <b>402</b> |
| <b>Черепков С.А., Орешин Н.А., Лазарев С.Н. МНОГОУРОВНЕВАЯ МОДЕЛЬ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – ДОРОГА – ПРОСТРАНСТВО».....</b> | <b>406</b> |
| <b>Шкеля О.В. ИСПОЛНЕНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОВЕРШЕНИЕ КОТОРЫХ ПРЕДУСМОТРЕНА СТ.12.8 КОАП РФ.....</b>                     | <b>411</b> |



**ФИЗИЧЕСКАЯ КУЛЬТУРА И СПОРТ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ  
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СПОСОБНОСТЕЙ СОТРУДНИКОВ  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. Физическая культура и спорт являются средствами для полноценного развития личностных качеств человека. Именно физические и умственные способности являются определяющим фактором дальнейшей трудовой деятельности индивида.

Невозможно переоценить значение занятий физической культурой и спортом, которые способствуют сосредоточению всех внутренних ресурсов организма на достижение поставленных целей, повышение работоспособности, позволяют рационально распределить свое рабочее время, вырабатывают потребность в здоровом образе жизни.

Современная кризисная ситуация, затронувшая социальную, экономическую, политическую, духовно-нравственную и другие сферы жизни российского общества, предъявляет ряд новых требований к профессиональной подготовке сотрудников правоохранительных органов, в том числе и сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) [1].

Специфика деятельности ГИБДД, ее задачи, а также роль в системе МВД России выдвигают на первый план требования непосредственно к самой личности сотрудника, а именно подразумевает под собой наличие у него определенных индивидуальных профессиональных качеств, способствующих преодолению трудностей, возникающих при осуществлении повседневной служебной деятельности.

Необходимо отметить, что главной задачей ГИБДД является обеспечение соблюдения участниками дорожного движения правил дорожного движения в целях сохранения жизни, здоровья и имущества, защиты законных прав и интересов граждан и юридических лиц, а также интересов общества и государства, обеспечение безопасного и бесперебойного движения автотранспорта [2].

Среди функций ГИБДД выделяют [3]:

- контроль на постах и маршрутах патрулирования ДПС за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, а также в пределах предоставленных полномочий требований иных нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- оказание содействия и помощи гражданам и юридическим лицам в осуществлении их законных прав и интересов при участии в дорожном движении;
- осуществление распорядительно-регулирующих действий;
- осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации производства по делам об административных правонарушениях;
- осуществление неотложных действий на месте дорожно-транспортных происшествий;

- осуществление мероприятий по сопровождению транспортных средств;
- разработка на основе анализа обстановки с аварийностью мер реагирования и предложений, направленных на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей;
- осуществление мероприятий по надзору в сфере дорожного движения;
- информирование населения, в том числе с использованием средств массовой информации, о складывающейся обстановке с аварийностью, причинах ДТП и принимаемых мерах по их предупреждению;
- проведение в порядке, определяемом нормативными правовыми актами МВД России, работы по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест ДТП;
- участие совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, организациями независимо от форм собственности, общественными объединениями, а также гражданами в реализации профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения;
- контроль за эксплуатационным состоянием и обустройством улично-дорожной сети и средств регулирования, соблюдением установленных условий производства ремонтно-строительных работ на автомобильных дорогах, улицах и площадях, принятие неотложных мер к устранению причин, создающих угрозу безопасности дорожного движения;
- обеспечение в пределах своей компетенции в соответствии с законодательными и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности в зонах ответственности строевых подразделений;
- участие в пределах своей компетенции в выполнении задач, определенных планами перевода органов внутренних дел на военное время и действий при чрезвычайных (кризисных) ситуациях [4].

В связи с широким кругом обязанностей и полномочий на сотрудника Госавтоинспекции ложится огромная ответственность, связанная с постоянными психофизическими перегрузками. При этом зачастую стрессовые ситуации влияют на качество исполнения служебных обязанностей [5].

Для того чтобы повысить уровень физической и психологической готовности к решению оперативно-служебных задач, а также увеличить показатели работоспособности личного состава в процессе служебной деятельности, необходимо применение специализированной системы обучения, которая предусматривает организацию занятий применительно к оперативно-служебной деятельности сотрудников ГИБДД [6].

Считается, что внедрение метода индивидуализации на разных этапах занятий по физической подготовке и при индивидуальных занятиях физической культуры и спортом принесет высокие результаты. Это обуславливается тем, что личный состав подразделений ГИБДД, как правило, имеет разные возрастные категории, разный уровень физической подготовки, индивидуальные психические особенности.

Индивидуализация может проявляться в различных направлениях:

- в выборе оптимальной тренировочной нагрузки;
- в процессе отбора и спортивной ориентации;
- в выборе средств и методов тренировки.

Большое значение, по мнению С.И. Петрова и В.В. Коломиеца, имеет и система поэтапного контроля, которая позволит индивидуально для каждого сотрудника ДПС определить стратегию процесса подготовки и оценить ее результативность [7].

При организации занятий, приближенных к реальным ситуациям, происходящим в процессе несения службы, следует учитывать, что они бывают достаточно экстремальными и многообразными [8]. Поэтому работа по подготовке к данной деятельности должна вестись по нескольким направлениям, а именно: по физическому, тактическому, психологическому, морально-волевому и интеллектуальному. Следует сказать о том, что эффективность индивидуальных занятий с помощью физической культуры и спорта прямо зависит от отношения сотрудника к их значению. Важной задачей тренировочных процессов является формирование у личного состава внимательного отношения к своему здоровью, стремление овладеть определенными навыками и вести здоровый образ жизни.

Такие занятия физической культурой и спортом не только развивают функциональные качества, необходимые в службе сотрудников ДПС ГИБДД, но и отвлекают от происходивших напряженных ситуаций. Например, в индивидуальных спортивных или подвижных играх вместо замкнутости происходит раскрытие новых качеств индивида, создаются условия проявления наиболее широкого круга нестандартных действий.

Таким образом, физическая культура оказывает огромное влияние и является важнейшим компонентом профессионального мастерства сотрудников органов внутренних дел. Невозможно переоценить ее значение как в процессе разрешения оперативно-служебных задач, так и в повседневной служебной деятельности личного состава подразделений ДПС. Современное общество диктует облик нового сотрудника полиции, который должен владеть не только законодательной базой, но и быть физически развит и способен принять быстрое решение [9].

## ЛИТЕРАТУРА

1. Барчуков И.С. Физическая культура и физическая подготовка [Электронный ресурс]: учебник/ Барчуков И.С., Назаров Ю.Н., Кикоть В.Я. — Электрон. текстовые данные. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. — 431 с.
2. Еремин Р.В. Методы совершенствования двигательных навыков [Текст] / Р. В. Еремин // Наука и практика. – 2014. – N 4. – С. 132-135.
3. Бусыгин А.Г., Левицкий И.А. Воспитание отношения к здоровому образу жизни у сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения // Сибирский педагогический журнал. 2007. №7. С.345-350.
4. Еремин Р.В. Реализация специфических принципов физической подготовки в процессе [Текст] /Р. В. Еремин // Наука и практика. – 2010. - №4. – С. 84-86.
5. Герасимов И.В. Восстановление профессиональной работоспособности сотрудников ГИБДД средствами физической подготовки [Текст] /И. В. Герасимов//

Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования): материалы международной научно-практической конференции / Орловский юридический институт МВД России. – Орел : ОрЮИ МВД России, 2010. – В 3-х частях, Ч. 1. – С. 80-82.

6. Алдошин А.В. Значимость физических качеств и прикладных навыков для эффективных служебных действий сотрудников ГИБДД [Текст] /А.В. Алдошин// Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования): материалы международной научно-практической конференции / Орловский юридический институт МВД России. – Орел : ОрЮИ МВД России, 2010. – В 3-х частях, Ч. 1. – С. 10-12.

7. Петров С.И., Коломиец В.В. Совершенствования профессионально важных физических качеств сотрудников ДПС МВД России // Ученые записки университета Лесгафта. 2013. №2 (96). С.130-134.

8. Моськин С.А. Воздействие физической подготовки на формирование личностных и профессиональных качеств сотрудников ГИБДД [Текст] /С. А. Моськин// Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования): материалы международной научно-практической конференции / Орловский юридический институт МВД России. - Орел : ОрЮИ МВД России, 2010. - В 3-х частях, Ч. 2. - С. 62-64.

9. Макеева В. С. Самооценка психофизического состояния в процессе физической подготовки курсантов вузов МВД России, обучающихся по профилю ГИБДД [Текст] : учебное пособие / В. С. Макеева, А. В. Алдошин и др. - Орел : ОрЮИ МВД России, 2010. - 92 с.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Алдошин Андрей Витальевич. Доцент кафедры физической подготовки и спорта.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

Еремин Роман Владимирович. Преподаватель кафедры физической подготовки и спорта.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Физическая подготовка сотрудников полиции, профессиональная подготовка сотрудников ДПС, надзор в сфере дорожного движения.

**НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ЮРИДИЧЕСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛИЦ,  
ВИНОВНЫХ В НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И  
ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Аннотация. В статье рассматриваются некоторые аспекты юридической (уголовной и гражданской) ответственности лиц - участников дорожно-транспортных преступлений.

Для того чтобы привлечь лицо к юридической ответственности, необходимо наличие в каждом конкретном случае определенного состава правонарушения, то есть основанием юридической ответственности является совершение деяния, содержащего все признаки состава нарушения, предусмотренного законодательством.

Важную роль в индивидуализации наказания, играют предусмотренные ст. 61 и 63 УК РФ смягчающие и отягчающие ответственность обстоятельства. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22 декабря 2015 г. № 58 «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» обращает внимание судов на необходимость исполнения требований закона о строго индивидуальном подходе к назначению наказания, имея в виду, что справедливое наказание способствует решению задач и достижению целей, указанных в ст. 2 и 43 УК РФ, а в соответствии со ст. 6 УК РФ справедливость наказания заключается в его соответствии характеру и степени общественной опасности преступления, обстоятельствам его совершения и личности виновного [1].

В соответствии с требованиями статей 73 и 307, 308 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации в приговоре следует указывать, какие обстоятельства являются смягчающими и отягчающими наказание, сведения, характеризующие личность подсудимого, мотивы принятых решений по всем вопросам, относящимся к назначению уголовного наказания, освобождению от него или его отбыванию [2].

Изучение практики назначения наказания по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», преобладающих в структуре неосторожной преступности, показало, что в приговорах судов содержатся довольно стандартные ссылки на смягчающие и отягчающие обстоятельства. Это не дает возможности реализовать положения ст. 60 УК в полной мере. В частности, при вынесении приговоров суды в основном учитывали следующие смягчающие обстоятельства:

- совершение впервые преступления средней тяжести вследствие случайного стечения обстоятельств;
- несовершеннолетие виновного;
- оказание медицинской и иной помощи потерпевшему непосредственно после совершения преступления, добровольное возмещение имущественного ущерба и морального вреда, причиненных в результате преступления, иные действия, направленные на заглаживание вреда, причиненного потерпевшему [3].

Б.А. Куринов в связи с этим отмечал, что желание возместить вред возникает после совершения преступления и является реакцией водителя на совершение им общественно опасного деяния [4]. Зачастую виновные еще до суда стремятся предотвратить дальнейшее развитие события, добровольно возмещают причиненный ущерб (оплачивают стоимость ремонта транспортного средства, возмещают затраты потерпевших на лечение и т.д.), что оказывает весьма существенное влияние на оценку судом совершенного деяния и личности виновного, а соответственно, на вид и размер наказания.

- противоправное поведение потерпевшего, которое в определении меры уголовной ответственности виновного, бесспорно, играет немаловажную роль. Как было установлено в ходе исследований, средний срок наказания при прочих равных условиях, как правило, на одну треть меньше, чем при назначении наказания за транспортные преступления, совершение которых не было обусловлено неправомерным поведением потерпевшего [3];

- явка с повинной, активное содействие раскрытию и расследованию преступлению.

Другие смягчающие обстоятельства в силу особенностей данного преступления судами не учитывались.

Как известно, закон предоставляет суду признать смягчающими ответственность обстоятельства, указанные в ст. 61 УК РФ.

Как правило, суды при вынесении приговоров наиболее часто учитывали и принимали во внимание: 1) положительную характеристику подсудимого по месту жительства и работы; 2) семейное положение подсудимого (семья, нетрудоспособные либо несовершеннолетние члены семьи и т.д.); 3) просьбу потерпевшего о применении к подсудимому мер наказания, не связанных с лишением свободы; 4) состояние здоровья подсудимого.

Какие-либо отягчающие вину обстоятельства, указанные в ст. 63 УК РФ, при назначении наказания за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, судами не учитываются. Это происходило по той причине, что большинство из них, как и смягчающие обстоятельства, неприменимо к неосторожным преступлениям. Как известно, суды не вправе признать отягчающими обстоятельства, не предусмотренные уголовным законодательством.

Несмотря на ужесточение уголовной ответственности для лиц, находившихся в момент нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии опьянения, количество лиц, управляющих автотранспортом в таком состоянии уменьшилось не значительно. В этой связи в Постановлении Пленума от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» особо обращено внимание судов, что при постановлении обвинительного приговора за нарушение лицом правил дорожного движения, повлекшее последствия, указанные в частях 2 – 6 ст. 264 УК РФ или по ст. 264.1 УК РФ, назначение виновному дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью является обязательным.

При назначении виновному дополнительного наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами, суду надлежит информировать об этом соответствующее управление ГИБДД в субъекте Российской Федерации. Имеющееся в деле удостоверение на право управления транспортными средствами следует направить в это подразделение для исполнения приговора суда.

При рассмотрении дел о применении принудительных мер медицинского характера в отношении лиц, совершивших деяние, предусмотренное статьей 264 УК РФ, и в силу статей 21 или 81 УК РФ освобожденных от уголовной ответственности или наказания с применением принудительных мер медицинского характера, Пленум Верховного Суда РФ в своем Постановлении от 9 декабря 2008 года № 25, рекомендует судам информировать органы, правомочные решать вопросы о лишении специального права, для принятия мер по прекращению действия права этих лиц на управление транспортными средствами, а также изъятия соответствующих удостоверений».

Несмотря на тяжесть наступивших последствий, привлечение лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ не исключает в дальнейшем прекращение уголовного дела в связи с примирением с потерпевшим.

В соответствии с ч.1 ст. 42 УПК РФ «Потерпевшим является физическое лицо, которому преступлением причинен физический, имущественный, моральный вред, а также юридическое лицо в случае причинения преступлением вреда его имуществу и деловой репутации. Решение о признании потерпевшим оформляется постановлением дознавателя, следователя, судьи или определением суда». Таким образом, даже в случае, если в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств наступила смерть, потерпевшим в процессуальном порядке может быть признан кто-либо из родственников погибшего.

В связи с этим необходимо также устанавливать, соблюдены ли предусмотренные статьей 76 УК РФ основания, согласно которым от уголовной ответственности может быть освобождено лицо, впервые совершившее преступление небольшой или средней тяжести, если оно примирилось с потерпевшим и загладило причиненный ему вред.

Как разъяснено в Постановлении Пленум Верховного Суда РФ в своем от 9 декабря 2008 года № 25, прекращение уголовного дела о преступлении, предусмотренном статьей 264 УК РФ, за примирением сторон является правом, а не обязанностью суда. При принятии решения о прекращении уголовного дела в связи с примирением лица, совершившего преступление, с потерпевшим, суду надлежит всесторонне исследовать характер и степень общественной опасности содеянного, данные о личности подсудимого, иные обстоятельства дела (надлежащее ли лицо признано потерпевшим, его материальное положение, оказывалось ли давление на потерпевшего с целью примирения, какие действия были предприняты виновным для того, чтобы загладить причиненный преступлением вред, и т.д.). Принимая решение, следует оценить, соответствует ли оно целям и задачам защиты прав и законных интересов личности, общества и государства [5].

Поскольку автомобиль является источником повышенной опасности, то судами применяются положения ст. 1079 ГК РФ, в соответствии с которой юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.) [6].

Владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, в таких случаях несут лица, противоправно завладевшие источником. При наличии вины владельца источника повышенной опасности в противоправном изъятии этого источника из его обладания ответственность может быть возложена как на владельца, так и на лицо, противоправно завладевшее источником повышенной опасности.

Владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников (столкновения транспортных средств и т.п.) третьим лицам.

Вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам, возмещается на общих основаниях.

Вместе с тем, при назначении мер гражданской ответственности по ст. 1079 и 1083 ГК РФ нередки случаи, когда водителю, фактически не виновному в совершении ДТП, но оставшемуся в живых, суды присуждали выплатить компенсацию родственникам погибшего водителя-виновника ДТП, руководствуясь положением ч. 2 ст. 1083 ГК РФ, согласно которому при причинении вреда жизни или здоровью гражданина отказ в возмещении вреда не допускается.

Точку в данном вопросе поставил Конституционный Суд РФ, который в своем Определении от 15 мая 2012 г. № 811-О «По жалобе гражданина Короткова Александра Ивановича на нарушение его конституционных прав статьями 1079, 1083 и 1100 Гражданского кодекса Российской Федерации» [7], где указал, что в случае взаимодействия нескольких источников повышенной опасности (в том числе столкновения) в результате нарушения Правил дорожного движения одним из владельцев недопустимо возложение ответственности за причинение вреда на других владельцев источников повышенной опасности, вина которых в данном взаимодействии не установлена. Следовательно, на владельца источника повышенной опасности, не виновного в столкновении транспортных средств, не может быть возложена ответственность по возмещению вреда, в том числе обязанность компенсировать моральный вред другому владельцу источника



повышенной опасности, виновному в дорожно-транспортном происшествии, или его родственникам, признанным потерпевшими.

Подводя итоги, представляется необходимым подчеркнуть еще раз, что в целом, санкция статьи 264 УК РФ соотносится с санкциями других неосторожных преступлений, повлекших аналогичные последствия. В то же время, санкция ч. 6 вышеуказанной статьи является самой суровой, поскольку содержит единственное в своем роде отягчающее обстоятельство в виде состояния опьянения.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22.12.2015 № 58 (ред. от 29.11.2016) «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» // СПС Гарант.

2. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (с изменениями от 28 марта 2017) // Собрание законодательства РФ, 24.12.2001, № 52 (ч. I), ст. 4921.

3. Бакишев К. Обстоятельства, смягчающие и отягчающие уголовную ответственность и наказание за неосторожные преступления // Уголовное право. - 2007. - № 4.

4. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. - М.: 1976. - С. 191.

5. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»// СПС Гарант.

6. Гражданский кодекс Российской Федерации от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ Часть 2 (ред. от 15.02.2016)// СПС Гарант.

7. Определение Конституционный Суд РФ от 15 мая 2012 г. № 811-О «По жалобе гражданина Короткова Александра Ивановича на нарушение его конституционных прав статьями 1079, 1083 и 1100 Гражданского кодекса Российской Федерации»// СПС Гарант.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Алексеева Лилия Алексеевна, старший преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Юридическая ответственность, источник повышенной опасности, нарушение правил дорожного движения.

Legal responsibility, a source of danger, the violation of traffic rules.

## **ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕШЕХОДОВ В ТЁМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК**

Аннотация. Проведен анализ законодательства, регулирующего административно-правовую защиту пешеходов, принципов обеспечения безопасности дорожного движения, закрепленных в национальных и международных законодательных актах и влияющих на эффективность правового регулирования данной сферы общественных отношений. Даны рекомендации по повышению эффективности правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения, а также защиты прав и законных интересов участников дорожного движения.

Ежегодно ущерб от дорожно-транспортных происшествий исчисляется несколькими десятками тысяч погибших, сотнями тысяч травмированных людей и многими триллионами рублей материального ущерба. Настораживает динамика роста дорожно-транспортных происшествий и количество лиц, в них погибших или пострадавших.

С появлением автомобилей стали возникать первые проблемы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения. Первой жертвой дорожно-транспортного происшествия в мире стала Бриджит Дрисколл, в 1896 году она переходила улицу, по которой с большой скоростью ехал водитель Артур Эдселл, служащий «Англо-французской автомобильной компании». Согласно показаниям свидетелей, находившихся возле места дорожно-транспортного происшествия, водитель ехал с превышением скорости, беседуя в это время с пассажиром своего автомобиля, к тому же водительский опыт Артура Эдселла насчитывал всего около трех недель. Парадоксально, но проходивший суд виновником данной аварии признал пешехода, а именно Бриджит Дрисколл, которая, по мнению суда, стала жертвой собственной неосторожности. Таким образом, была открыта печальная статистика гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях. Причины гибели людей на дорогах с момента появления автомобилей остаются актуальными и на сегодняшний день.

Абсолютное большинство жителей планеты являются пешеходами, т. е. лицами, находящимися вне транспортного средства на дороге, либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящими на ней работу [1]. Пешеходы являются достаточно уязвимой категорией участников дорожного движения. При наезде автомобиля пешеход менее защищён и оказывается в худшем положении, чем сидящий за рулем водитель. Разные «весовые категории» (с одной стороны, тяжелый металлический автомобиль, который весит больше тонны, а с другой – уязвимое человеческое тело) приводят к трагическим последствиям – как правило, пешеход получает тяжелые травмы, в том числе несовместимые с жизнью [2].

По официальным данным ГИБДД МВД Российской Федерации, в 2016 году произошло 53420 дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, из которых 21665 происшествий случилось в тёмное время суток [3], когда одежда

пешехода не позволяет заметить его на расстоянии, достаточном для принятия необходимых мер во избежание несчастного случая.

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 [4].

Решение данной проблемы возможно при создании условий для обеспечения видимости пешеходов водителями транспортных средств, а именно при ответственном отношении самих пешеходов к использованию световозвращающих элементов, и при совершенствовании оснащённости мест переходов через проезжую часть световыми, в том числе сигнальными устройствами.

Обязательное использование световозвращающих элементов пешеходами при движении в тёмное время суток является составляющей законодательства о безопасности дорожного движения во многих странах мира на протяжении нескольких лет. Данное требование установлено на законодательном уровне, и за нарушение предусматривается административная ответственность. Опыт зарубежных стран показал положительное влияние светоотражателей на состояние уровня безопасности пешеходов. По данным норвежских исследователей, использование участниками дорожного движения световозвращающих элементов позволяет снизить количество ДТП с пешеходами в тёмное время суток на 30 – 70 % и на 15%. При этом было выявлено, что световозвращатели оранжевого цвета улучшают видимость днём и в условиях тумана, дождя; а сигнальные элементы белого, красного и жёлтого цветов помогают пешеходу стать заметнее в тёмное время суток.

Световозвращатели стали обязательным атрибутом пешеходов во многих странах, например, в Финляндии, Белоруссии, Эстонии, Латвии. Наличие у водителей сигнальных жилетов также является обязательным требованием в Испании с 2004 года, Австрии и Португалии – с 2005 года, Норвегии – с 2007 года. В законодательстве Республики Беларусь норма об обязанности пешеходов обозначать себя в тёмное время суток световозвращающими элементами была введена в 2006 году после того, как Указом Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551 «О мерах по повышению безопасности дорожного движения» были утверждены Правила дорожного движения.

В законодательстве Российской Федерации аналогичное правило при передвижении пешеходов в тёмное время суток на загородных дорогах появилось 1 июля 2015 года [5]. В течение нескольких лет эта норма носила рекомендательный характер. В соответствии с пунктом 4.1 Правил дорожного движения Российской Федерации с изменениями от 6 февраля 2016 года «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» [6]. За нарушение данной нормы предусмотрена административная ответственность в виде штрафа в размере 500 рублей (КоАП РФ статья 12.29) [7].

ГИБДД МВД России в целях повышения эффективности своей деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения регулярно проводит социологические опросы, направленные на выявление общественного мнения. К примеру, в рамках социальной компании «Притормози» пешеходам задавался вопрос: «Что Вы делаете для того, чтобы водитель видел Вас в темное время суток?». Результаты показали, что световозвращатели используют лишь 18% респондентов. Большинство пешеходов (42%) при этом надеются на то, что водители транспортных средств сами увидят человека, идущего по дороге в темное время суток, за счёт света фар.

Тем не менее, данные, полученные в результате социологических опросов, показывают, что эффективность использования световозвращателей оценивают 88% опрошенных. Светоотражатели (световозвращатели) предназначены для улучшения видимости объекта в темное время суток путем отражения света, излучаемого фарами транспортных средств. По принципу действия это пассивные светосигнальные приборы с возвратно-отражающими оптическими элементами.

В луче автомобильных фар пешеход, одетый в светоотражающую одежду, становится заметно видимым на достаточно большом расстоянии, что обеспечивается высоким коэффициентом световозвращения. Пешеход, носящий на себе фликеры, должен быть виден с дистанции 300-400 метров в дальнем свете фар и 130-150 м. - в ближнем. Благодаря этому обеспечивается возможность водителю вовремя заметить человека, объект и безаварийно затормозить. Высоким считается удельный коэффициент световозвращения (силы отражённого света) - свыше 330 кд/лкм<sup>2</sup> (кандела / (люкс на кв. метр)).

По нашему мнению, многие вопросы, касающиеся применения световозвращающих элементов пешеходами, носят спорный характер и требуют детального рассмотрения и усовершенствования. К примеру, актуальной является проблема надёжности и эффективности используемых средств обеспечения видимости. Необходимо учесть то, что попадание света фар должно осуществляться под определенным углом, чтобы произошёл процесс светоотражения. Также не стоит забывать, что ввиду различных причин водитель транспортного средства может двигаться в ночное время и с использованием дневных ходовых огней, габаритных огней и даже без таковых. Света, излучаемого от этих приборов, недостаточно для попадания на световозвращающие элементы пешеходов на необходимом расстоянии (не менее 100 метров). Поэтому результативным будет использование автономных элементов подсветки, обеспечивающих видимость независимо от внешних источников света. К таким можно отнести светодиодные ленты — полупроводниковые приборы, излучающие свет. Их преимущество в том, что не имеют ни газа, ни нити накала. Также светодиод не имеет хрупкой стеклянной колбы и потенциально ненадёжных подвижных деталей. Он может работать от обычной батарейки, но, к сожалению, нет официально используемой технологии изобретения такой продукции. Эффективным будет изобретение по такой технологии самофиксирующихся браслетов, представленных светодиодной или неоновой лентой, в основании которой лежит специальная гибкая сталь, позволяющая осуществлять самокрепление. Внутренняя поверхность такого браслета может быть обшита мягкой тканью для комфортного использования.

Питание светодиодной ленты может быть осуществлено от миниатюрного элемента питания, так называемой «часовой батарейки» или батарейки типа «таблетка». Он будет абсолютно безопасным, так как напряжение заряда батарейки не способно нанести увечья в случае короткого замыкания.

В тёмное время суток идущий по обочине пешеход не всегда может быть расценён как человек водителями транспортных средств, даже если на его одежде и аксессуарах имеются световозвращающие элементы. Браслеты и значки, обеспечивающие заметность участников дорожного движения путём отражения света от их поверхности, могут быть похожи на сигнальные элементы конструкций вертикальной дорожной разметки. Осознавая это, водитель не будет предпринимать заблаговременные меры по снижению скорости и объезду идущего человека ближе к осевой линии проезжей части, что при непредсказуемом поведении пешехода приведёт к ДТП. К сожалению, такой исход событий возможен, причём существенное упущение в данной ситуации далеко не со стороны пешехода. Даже в случае неадекватного поведения лица (состояние алкогольного опьянения, нарушение координации движений по иным физиологическим и механическим причинам), идущего по дороге, возможно избежать тяжёлых последствий. Для этого необходимо создание условий, позволяющих заметить пешехода на достаточном расстоянии и, что самое главное, расценить его как участника дорожного движения, а не элемент конструкции дорожной инфраструктуры. Достижение этого результата возможно совершенствованием законодательства в данной сфере.

Существующая на данный момент норма требует ряд уточнений. Пешеход, имеющий на груди значок из световозвращающего материала диаметром 5 см, в соответствии с формулировкой пункта 4.1 ПДД РФ выполняет все требования и не подлежит привлечению к административной ответственности. Безусловно, видимость этого предмета водителями транспортных средств, двигающихся навстречу, обеспечена, но водители ТС, осуществляющие движение в попутном направлении, не могут его видеть. К тому же круглый элемент на расстоянии, достаточном для принятия необходимых мер безопасности, может быть и не воспринят как элемент, обеспечивающий заметность пешехода. Поэтому необходимо установить стандарты расположения световозвращающих элементов на одежде пешеходов и их размер. Наиболее оптимальными местами, на наш взгляд, в этом случае являются предплечье и голень разноимённой руки и ноги (рис. 1).

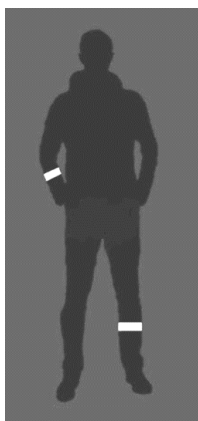


Рис. 1. Оптимальный вариант расположения световозвращающих элементов.

Браслет или иное средство, охватывающее вокруг конечность, обеспечит видимость со всех сторон и будет повторять движение человека, что позволит водителям транспортных средств ориентироваться и принимать соответствующие решения. Наиболее эффективным будет световозвращающий элемент, площадь которого составляет не менее 25 см<sup>2</sup>. Если это полоса или браслет из сигнального материала, то их ширина должна быть не менее 5 см. Такие размеры позволят обеспечить заметность на расстоянии 200 метров при попадании ближнего света фар автомобиля. За нарушение норм, предписывающих расположение и размер сигнальных элементов, уместно также установить административную ответственность.

Ещё одной недоработкой данной обязанности пешеходов, на наш взгляд, является формулировка «предметы со световозвращающими элементами». Недостатком этой нормы является то, что при рассмотрении в буквальном смысле пешеход, который обеспечивает видимость его водителями транспортных средств не при помощи фликеров, а, к примеру, при помощи автономного источника света (фонаря), может быть привлечён к административной ответственности, несмотря на то, что является заметным. Во избежание подобных спорных ситуаций целесообразна следующая корректировка формулировки пункта 4.1 ПДД РФ: «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 использовать средства и элементы, обеспечивающие видимость водителями транспортных средств со всех сторон»; «Элементы из световозвращающих материалов должны располагаться на разноимённых конечностях и полностью их охватывать».

Стоит иметь в виду, что фликеры и браслеты, обеспечивающие видимость в тёмное время суток, не всегда признаются пользователями как аксессуар или элемент одежды, не соответствующий стилю. Для решения этой проблемы и сведения элементов к единому виду можно производить и внедрять в использование особые сигнальные жилеты для пешеходов. Такая разновидность одежды может применяться только в тот момент, когда будет осуществляться передвижение по дороге, и не потребует постоянного нахождения в ней, как, например, куртка со световозвращающими вставками, расположенными вопреки вкусов пользователя. По нашему мнению, целесообразно при изготовлении таких жилетов использовать ткань красного цвета. Это способствует обеспечению лучшей видимости благодаря яркому цвету и поможет визуально отличать пешеходов от сотрудников ДПС ГИБДД, имеющих подобные жилеты светло-зелёного оттенка и от дорожных рабочих, имеющих сигнальную одежду оранжевого цвета. С целью удобства использования, компактности и лёгкости следует изготавливать их из трикотажной сетки с единым расположением световозвращающих полос и отличительного знака «пешеход» (рис. 2).

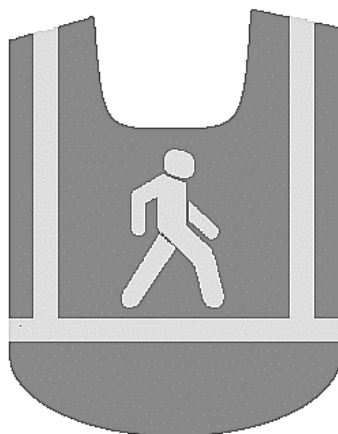


Рис. 2. Жилет сигнальный «Пешеход»

Опыт развитых стран с высоким уровнем автомобилизации показывает возможность существенного сокращения гибели участников дорожного движения в результате аварий и других происшествий на дороге[8]. 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.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 10.09.2016) "О Правилах дорожного движения" (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) // СПС «Консультант Плюс» (Дата обращения 15.02.2017).

2. Гайфуллин В. М. О проблеме обеспечения видимости на нерегулируемых пешеходных переходах // Вестник Оренбургского государственного университета. 2011. - С. 76 – 81.

3. Официальный сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс] - <http://www.gibdd.ru/stat/> (Дата обращения 15.02.2017).

4. Калюжный Ю.Н., Хромов В.Н. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 3. С. 33-36.

5. Постановление Правительства РФ от 14.11.2014 N 1197 "О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации"// СПС «Консультант Плюс»(Дата обращения 15.02.2017).

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 10.09.2016) "О Правилах дорожного движения" (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) // СПС «Консультант Плюс» (Дата обращения 15.02.2017).

7. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 22.11.2016) // СПС «Консультант Плюс» (Дата обращения 15.02.2017).

8. Барышников М.В. Административно-правовой статус участника дорожного движения: автореф. дисс. канд. юрид. наук. М.: 2007.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Амеличкин Алексей Викторович, старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

Исаев Максим Михайлович, курсант 204 учебной группы факультета подготовки специалистов ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Пешеход, участники дорожного движения, безопасность дорожного движения, Правила дорожного движения, световозвращающие элементы.

**АНДРЕЕВ В.В.**

### **ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА КОТОРЫЕ ПРЕДУСМОТРЕНА ГЛАВОЙ 12 КОАП РФ**

Аннотация. В статье анализируются особенности применения санкций за правонарушения в области дорожного движения, делается вывод о том, что они имеют целый ряд особенностей, выделяющих их среди мер административной ответственности, применяемых за другие виды правонарушений.

Представители отечественной науки разрабатывают понятие «особенности и отличительные признаки правовых категорий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения в российской правовой науке» [1].

Рассматривая санкции статей, находящихся в главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, мы видим, что они включают в себя широкий спектр всевозможных административных наказаний. На сегодняшний день за правонарушения в области дорожного движения используются предупреждение, административный штраф, лишение права



управления транспортным средством, административный арест, а также конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения. Данные административные наказания, на первый взгляд, являются типовыми. Однако, как верно отмечает Смоляков А.И., «административные наказания, применяемые за нарушения в области дорожного движения, а также порядок назначения рассматриваемых наказаний имеют целый ряд особенностей, выделяющих их среди мер административной ответственности, применяемых за другие виды правонарушений» [2]. Проанализируем, в чем заключается их особенность.

**Предупреждение.** Исходя из требований Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, предупреждение назначается за впервые совершенные административные правонарушения при отсутствии возникновения угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей. Однако, как верно отмечает Смоляков А.И., «такие правонарушения, как «Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена» (часть 1 статьи 12.5), «Невыполнение требования Правил дорожного движения уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения» (часть 3 статьи 12.14), «Несоблюдение требований, предписанных «дорожными знаками» или «разметкой» проезжей части дороги» (часть 1 статьи 12.16), и ряд других почти всегда будут содержать в себе возникновение угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей» [3]. То есть мы имеем ситуацию, когда санкция статьи предусматривает возможность применения такого вида наказания как «предупреждение», но реально оно не должно применяться.

**Административный штраф.** Порядок применения административного штрафа, используемого в качестве наказания за правонарушения в области дорожного движения, также имеет ряд значительных особенностей. Во-первых, часть 2 статьи 3.5 КоАП РФ предусматривает, что минимальный размер административного наказания в виде штрафа не может быть менее 100 рублей. Однако для административных правонарушений в области дорожного движения минимальная сумма минимального штрафа увеличена в пять раз и составляет 500 рублей. Во-вторых, максимальная сумма административного штрафа для граждан не может превышать 5000 рублей, однако по таким статьям, как 12.7, 12.8, 12.24, 12.26 и 12.27, она увеличена в десять раз и составляет 50 000 рублей. В-третьих, только в области дорожного движения с 2016 года вводится возможность оплаты штрафа в размере половины суммы наложенного административного штрафа, если она произведена не позднее двадцати дней со дня вынесения постановления о его наложении.

**Лишение права управления транспортным средством.** Данный вид наказания при совершении административных правонарушений в области дорожного движения применяется в качестве как основного, так и дополнительного, хотя по общему правилу такой вид административного наказания, как лишение специального права, предоставленного физическому лицу, может применяться только в качестве основного наказания. Еще одной особенностью данного наказания является невозможность применения его к достаточно широкому кругу лиц. Речь идет о гражданах, не получавших права

управления транспортным средством или утративших его по основаниям, предусмотренным абзацем 2 и 3 части 1 ст. 28 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а также лицах, которые пользуются транспортным средством в связи с инвалидностью. Данное положение подтверждено Постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 24 октября 2006 года № 18 [1]. При этом санкции ряда статей КоАП РФ (таких, как часть 4 ст. 12.2, части 3, 4, 5 и 6 ст. 12.5, часть 7 ст. 12.9, часть 3 ст. 12.10, часть 5 ст. 12.15, часть 3.1. ст. 12.16) предусматривают данный вид административного наказания как единственно возможный. А это приводит к ситуациям, когда факт правонарушения выявлен, лицо, его совершившее, установлено, но привлечь его к ответственности не представляется возможным.

Административный арест. Спецификой такого вида административного наказания, как арест за правонарушения в области дорожного движения, является запрет на его применение в случае фиксации факта правонарушения с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи. В указанном случае административный арест заменяется штрафом. Еще одной особенностью административного ареста является запрет за его применение к очень большому кругу лиц, включая военнослужащих, лиц, имеющих специальные звания, сотрудников Следственного комитета РФ, органов внутренних дел, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, Государственной противопожарной службы и таможенных органов. Это играет существенную роль, так как именно за совершение правонарушений, предусмотренных главой 12, данные лица несут ответственность на общих основаниях. Это обстоятельство также может привести к ситуациям, когда факт правонарушения выявлен, лицо, его совершившее, установлено, но привлечь его к ответственности не представляется возможным.

Еще одной существенной особенностью применения административных наказаний, применяемых за совершение правонарушений в области дорожного движения, является отказ от действия презумпции невиновности в случае фиксации данных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, и наложения наказания на владельца транспортного средства. Причем не важно, имеет данное лицо право управления транспортным средством или нет.

Таким образом, на сегодняшний день административные наказания, назначаемые за совершение правонарушений, ответственность за которые предусмотрена главой 12 КоАП РФ, имеет ряд существенных особенностей, которые не только выделяют их среди наказаний, применяемых за другие виды правонарушений, но и создают ситуации, при которых отсутствует возможность привлечения к административной ответственности отдельных категорий правонарушителей.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые подходы к определению принципов обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Административное и муниципальное право. 2016. № 11. С. 902-909.
2. Смоляков, А.И. Административно-правовое принуждение и поощрение в системе государственно-правовых методов обеспечения безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / Смоляков Андрей Иванович. – Орел, 2014. С13.
3. Стимулирование правомерного поведения участников дорожного движения: теория и практика: монография / А.И. Смоляков. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. С.35.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Виктор Владимирович Андреев, начальник отделения ГИБДД.  
Межрайонный отдел МВД России «Мценский» УМВД России по Орловской области.  
Служебный адрес: 303030, Орловская область, г. Мценск, ул. Ленина, д.10.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Обеспечение безопасности дорожного движения, административные наказания, правонарушения в области дорожного движения.

## **АНДРЕЕВ П.Г.**

### **ПОРЯДОК СОПРОВОЖДЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ АВТОМОБИЛЯМИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению порядка сопровождения транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

В условиях постоянно развивающегося мира растет количество транспортных средств на дорогах, в том числе перевозящих организованные группы детей, иностранных представителей, особо опасные, крупногабаритные или тяжеловесные грузы.

Следует отметить, что в научной литературе наблюдается повышение внимания к безопасности дорожного движения как одного из направлений развития государства в современных условиях [1]. Одной из главных задач ГИБДД Российской Федерации является обеспечение безопасности дорожного движения, что включает в себя и сопровождение транспортных средств.

Данный вопрос регулируется Приказом МВД РФ от 31 августа 2007 г. № 767 «Вопросы организации сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции», ГОСТ Р 50574-2002 от 15 декабря 2002 г. №

473-ст, Постановлением Правительства РФ от 16 декабря 2010 г. № 1027 «О сопровождении транспортных средств некоторых иностранных представителей автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации», Постановлением Правительства РФ от 17 января 2007 г. № 20 «Об утверждении положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Военной автомобильной инспекции» и некоторыми другими.

Основанием к рассмотрению вопроса о сопровождении является заявка, подаваемая физическими, должностными или юридическими лицами по специальной форме. Заявки подаются в соответствующие подразделения Госавтоинспекции на районном уровне по месту начала сопровождения, в подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне, в Центр специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, в Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации в зависимости от пути следования.

В соответствии с п. 18 Инструкции к Приказу МВД РФ № 767 от 31.08.2007г. начальниками подразделений Госавтоинспекции, принявшими решение об организации сопровождения, организуется комплекс подготовительных мероприятий, который включает изучение маршрута сопровождения, особенностей организации движения, системы связи; определение необходимого количества автомобилей сопровождения; организацию проверки технической исправности автомобилей сопровождения; утверждение предписания на сопровождение и его доведение до наряда сопровождения; определение места и темы инструктажа наряда сопровождения и сотрудников и т.п. [2].

Согласно п. 27 Инструкции к Приказу МВД РФ № 767 от 31.08.2007 г. при сопровождении одним автомобилем сопровождения он с целью предупреждения выезда встречного транспорта на полосу движения сопровождаемых транспортных средств должен двигаться впереди сопровождаемых транспортных средств на расстоянии, обеспечивающем безопасность их движения, исходя из условий создания минимальных помех в движении другим транспортным средствам, вида сопровождения, интенсивности дорожного движения, дорожных и климатических условий, выбранной скорости движения, состава сопровождаемых транспортных средств. При сопровождении двумя автомобилями на дорогах, имеющих одну полосу для движения в данном направлении и в других опасных местах, один из них движется так, как указано выше, а второй - замыкающий, следует за сопровождаемой колонной для предупреждения ее обгона другими транспортными средствами [2].

Скорость сопровождения устанавливается с учетом дорожных, метеорологических условий, интенсивности движения транспортных средств и пешеходов, динамических характеристик сопровождаемых транспортных средств.

Для получения преимущества перед другими участниками дорожного

движения нарядом сопровождения должны включаться проблесковые маяки синего и красного цвета и специальный звуковой сигнал. Воспользоваться преимуществом допускается только при наличии объективных данных о том, что другие участники движения уступают дорогу им и сопровождаемым транспортным средствам [3].

При обеспечении отдельных видов сопровождения существуют свои особенности. Так, при организованной перевозке группы детей автобусами к рассмотрению принимаются заявки на сопровождение транспортных колонн в составе, как правило, не менее трех автобусов, проверяются лицензии у перевозчика на перевозку пассажиров, документы о прохождении технического осмотра автобуса. При осуществлении сопровождения:

- а) скорость движения не должна превышать установленную Правилами дорожного движения и дорожными знаками и быть не более 60 км/ч;
- б) окна в салоне автобуса при движении должны быть закрыты;
- в) водителю запрещается осуществлять высадку детей до полной остановки автобуса, выходить из кабины автобуса при посадке и высадке детей, осуществлять при этом движение задним ходом [4].

При организации сопровождения транспортных средств, перевозящих крупногабаритные и (или) тяжеловесные грузы, к рассмотрению принимаются заявки в случаях, если ширина транспортного средства превышает 4 м, длина автопоезда превышает 30 м, транспортное средство при движении вынуждено хотя бы частично занимать полосу встречного движения. При осуществлении сопровождения автомобиль сопровождения должен находиться впереди сопровождаемого транспортного средства уступом влево по отношению к сопровождаемому, чтобы его левая сторона была левее крайней точки габарита перевозимого груза; при сопровождении длинномерных грузов должны учитываться возможности управляемости подвижного состава, особенно на поворотах, и приниматься меры к освобождению проезжей части по безопасной траектории движения сопровождаемого транспортного средства [2].

Согласно ч.1 Постановления Правительства РФ от 16 декабря 2010 г. № 1027 «О сопровождении транспортных средств некоторых иностранных представителей автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» сопровождение транспортных средств, в которых следуют находящиеся по программе пребывания в Российской Федерации министры иностранных дел зарубежных государств, специальные представители глав зарубежных государств, глав правительств зарубежных государств, а также главы иностранных дипломатических представительств в случае поездок для вручения ими верительных грамот Президенту Российской Федерации, осуществляется автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, имеющими нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы и оборудованными специальными световыми и звуковыми сигналами, в порядке, установленном Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 января 2007 г. № 20 "Об утверждении Положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения

Министерства внутренних дел Российской Федерации и военной автомобильной инспекции", на основании заявки Министерства иностранных дел Российской Федерации, подаваемой в порядке, определяемом Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Непринятие соответствующих мер по сопровождению транспортных средств может повлечь неотвратимые последствия. Например, 11 декабря 2015 года в Тульской области произошло ДТП, в котором пострадала одна девочка. Школьный автобус ПАЗ без сопровождения автомобилем ГИБДД перевозил детей, во время пути на трассе его толкнула «Газель», в результате чего автобус съехал в кювет [4].

Таким образом, сопровождение транспортных средств автомобилями ГИБДД реализует дополнительные меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий с участием сопровождаемых транспортных средств по маршруту следования.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Калужный Ю.Н. Безопасность дорожного движения в системе национальной безопасности Российской Федерации. // Вестник экономической безопасности. 2016. № 2. С. 129-134.

2. Приказ МВД России от 31.08.2007 N 767 (ред. от 30.12.2016) "Вопросы организации сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции" (вместе с Инструкцией по осуществлению сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции) (Зарегистрировано в Минюсте России 19.10.2007 N 10357).

3. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 10.09.2016) "О Правилах дорожного движения" (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения).

4. <http://ren.tv/novosti/2015-12-11/shkolnyy-avtobus-s-detmi-uletel-v-kyuvet-v-tulskoy-oblasti>.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Андреев Петр Геннадьевич, преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Сопровождение транспортных средств, ГИБДД, скорость, обеспечение безопасности дорожного движения, проблесковые маяки.

**АНТОНОВ С.Н., РУБЦОВ А.В.**

**О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ  
СУДАМИ СТАТЬИ 12.15 КОАП РФ**

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, связанные с применением судами статьи 12.15 КоАП РФ (на примере решений и разъяснений высших судебных инстанций Российской Федерации).

Теоретические проблемы применения права, в том числе норм об административной ответственности за нарушения в области дорожного движения, довольно подробно исследованы в научной литературе. Данный институт рассматривается как одна из форм государственной деятельности, направленная на реализацию правовых предписаний в жизнь. Правоприменение, в свою очередь, позиционируется как решение конкретного дела, жизненного случая, определенной правовой ситуации. Посредством применения права государство осуществляет две основные функции: организацию выполнения предписаний правовых норм, позитивное регулирование посредством индивидуальных актов; охрану и защиту права от нарушения. В этой связи в научной литературе выделяют две формы применения права: оперативно-исполнительную и правоохранительную [7].

Правоохранительная деятельность рассматривается, прежде всего, как деятельность компетентных органов по охране норм права от нарушений, а ее целью является контроль за соответствием деятельности субъектов права правовым предписаниям, за ее правомерностью. При выявлении нарушения применяются меры государственного принуждения к правонарушителям. Такая деятельность характерна в первую очередь для так называемых юрисдикционных органов, к числу которых относятся и судебные органы.

Принимая решение по делу об административном правонарушении, суд осуществляет применение права, реализует свои властные полномочия, вторгается в сферу прав и обязанностей гражданина, создает правоприменительный акт, на основе которого может осуществляться прямое принуждение. В этой связи В.В.Головко справедливо отмечает, что применение норм права - это совершаемые юридическими компетентными органами государства (их должностными лицами) властные акты, влекущие возникновение у конкретных лиц соответствующих прав и обязанностей либо применение к ним мер принудительного характера [6].

Правоприменительная деятельность государственных органов и должностных лиц реализуется в соответствии с определенными принципами [8]. Среди них важнейшее место занимают следующие: законности, социальной справедливости, целесообразности и обоснованности применяемых решений. Применение права состоит из определенных стадий: установление фактических обстоятельств дела, выбор, отыскание соответствующей нормы права, которую надлежит применить к данной ситуации (проверка подлинности юридической силы нормы, выявление пределов её действия во времени и пространстве), уяснение смысла и содержания нормы, т.е. её толкование, принятие решения по

делу (индивидуального акта), исполнение [7].

От уяснения смысла и содержания применяемой нормы, т.е. ее толкования, во многом зависит принятие объективного и обоснованного решения по делу. О значимости данной стадии применения права свидетельствуют не всегда однозначные решения и разъяснения судов высших инстанций по аналогичным вопросам. В частности, это касается трактовки положений ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, диспозиция которой звучит как «Выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 настоящей статьи».

Анализ объективной стороны указанной статьи позволяет сделать вывод, что противоправным деянием выступает неправомерный выезд на полосу, предназначенную для встречного движения.

Однако в соответствии с разъяснениями подп. «е» п. 8 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [5] говорится о том, что не только выезд, но и движение по дороге с двусторонним движением в нарушение требований дорожных знаков и дорожной разметки, разделяющих транспортные потоки противоположных направлений, образуют объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ. В данном случае Верховный Суд Российской Федерации расширяет диспозицию указанной статьи на основании того, что имеют место случаи, когда водитель транспортного средства выезжает на полосу, предназначенную для встречного движения, через разметку 1.5 (прерывистая линия), а заканчивает свой маневр через разметку 1.1 (сплошная линия). Возникал вопрос: образуют ли действия данного водителя состав административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ? В соответствии с приложением 2 к Правилам дорожного движения Российской Федерации [3] линию разметки 1.1 пересекаться запрещается, а линии 1.2.2, 1.5-1.8 (в том числе линию разметки 1.7) пересекаться разрешается с любой стороны.

Таким образом, обгон, выполненный с выездом на полосу встречного движения через разметку 1.5 и с последующим возвращением на свою сторону проезжей части через разметку 1.1, в целом является действием, нарушающим требования ПДД. Хотя движение слева от разметки 1.1 и 1.3 ПДД напрямую не запрещено, как это сделано в п. 1 ст. 26 Конвенции о дорожных знаках и сигналах [2], тем не менее движение по полосе, предназначенной для встречного движения, на любом участке дороги слева от разметки 1.1 противоречит общей норме, установленной ч. 4 ст. 22 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» [1] и п. 1.4 ПДД, которыми определено, что на дорогах Российской Федерации установлено правостороннее движение транспортных средств.

Это подтверждает и решение Верховного Суда Российской Федерации от 19 сентября 2013 г. №АКПИ13-725, в соответствии с которым, если по завершении обгона водитель не сможет, не создавая опасности для движения и помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу, обгон запрещен (п. 11.2).



Таким образом, по смыслу ПДД, по завершении разрешенного обгона возвращение на ранее занимаемую сторону проезжей части должно быть осуществлено водителем до начала разметки 1.1.

Данная позиция поддержана и Конституционным судом в определении от 18 января 2011 г. № 6-О-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина П. на нарушение его конституционных прав положениями ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ. В названном документе, в определении указано, что «из диспозиции ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ следует, что административно-противоправным и наказуемым признается любой выезд на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, если он запрещен ПДД и за него не установлена ответственность ч. 3 данной статьи». При этом наличие в действиях водителя признаков объективной стороны состава данного административного правонарушения не зависит от того, в какой момент выезда на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, транспортное средство располагалось на ней в нарушение ПДД. Противоправный выезд на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, представляет повышенную опасность для жизни, здоровья и имущества участников дорожного движения, так как создает реальную возможность лобового столкновения транспортных средств, сопряженного с риском наступления тяжких последствий, в связи с чем ответственности за него, по смыслу ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ во взаимосвязи с его ст. 2.1 и 2.2, подлежат лица, совершившие соответствующее деяние как умышленно, так и по неосторожности. Естественно, за исключением случаев крайней необходимости.

Приведенные примеры не являются единичными и характерны не только для административного права, но и для других отраслей права (гражданское, арбитражное), особенностью которых является сложность и многообразие объектов регулирования.

В связи с этим можно говорить о том, что судебные инстанции «латают дыры» в нашем законодательстве.

Между тем рассмотренные примеры в производстве по делам об административных правонарушениях могут быть решены внесением соответствующих точечных изменений в КоАП РФ.

В настоящее время, когда в условиях глобальной модернизации и информатизации развитие общественных отношений происходит с большой скоростью, их нормативно-правовое регулирование должно быть более гибким, диспозитив должен превалировать над императивом, а законодателю необходимо опираться на результаты научных исследований.

Как представляется, такой подход можно использовать для корректировки нормативно-правовой базы, регламентирующей вопросы производства по делам об административных правонарушениях, разделения материального и процессуального права, реализации конституционного принципа равноправия и состязательности сторон, определения состава административного правонарушения и его элементов и др.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. О безопасности дорожного движения. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // СЗ РФ. 11.12.1995. № 50. Ст. 4873 (с посл. изм и доп.).
2. Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию и Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению. Издание ООН, 2007.
3. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531 (с посл. изм. и доп.).
4. Бюллетень Верховного Суда РФ. № 6. 2005 (с посл. изм. и доп.).
5. Бюллетень Верховного Суда РФ. № 12. 2006 (с посл. изм. и доп.).
6. Головкин В.В. Особенности административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции в области дорожного движения. Транспортное право. 2006. №2.
7. Общая теория права: Учебник для юридических вузов/А.Ю.Дмитриев, И.Ф.Казмин, В.В.Лазарев и др.; Под общ. ред. А.С.Пиголкина. – 2 изд. испр. и доп. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э.Баумана, 1995.
8. Антонов С.Н. Баканов К.С. О некоторых подходах к определению вида и размеров административного наказания// Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 16-19.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Антонов Сергей Николаевич, аналитик 1 категории, кандидат юридических наук, доцент.

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД России.

Служебный адрес: 121170, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Рубцов Андрей Вячеславович, подполковник полиции, слушатель 2 факультета Академии МВД России.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность дорожного движения, правоприменение, административная юрисдикция, неправомерный выезд на полосу, предназначенную для встречного движения, обгон.

## **АФОНИН В.В.**

### **ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГИБДД СО СЛУЖБАМИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ, ГОСУДАРСТВЕННЫМИ И ОБЩЕСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье анализируются особенности взаимодействия ГИБДД со службами органов внутренних дел, государственными и общественными организациями в области обеспечения безопасности дорожного движения. Приводится вывод о том, что Госавтоинспекция осуществляет свою деятельность

чаще всего во взаимодействии с другими подразделениями полиции, военной автоинспекцией, государственными органами, иными организациями.

Несмотря на довольно объемную работу ГИБДД по организации и проведению предупредительных мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения, ей недостаточно только своих полномочий для комплексного решения данной задачи. Компетенция ГИБДД ограничивается делами по фактам ДТП, и если, например, виновные в нем водители скрылись, причинив материальный ущерб или телесные повреждения участникам дорожного движения, то в их поиск обоснованно включаются другие службы ОВД.

Поэтому все, что касается совершения преступлений, предусмотренных ст. 158, 166, 264, 265, 268, 350 УК РФ, их предупреждения, расследования, использования необходимых оперативно-розыскных методов, требует соответствующего взаимодействия служб органов внутренних дел и проведения ими мероприятий, не входящих в компетенцию ГИБДД. В частности, приказ МВД России от 17 февраля 1994 г. № 58 «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства» [1] обязывает заниматься организацией розыска транспортного средства органами полиции, а также использовать возможности других служб ОВД на всех этапах их повседневной деятельности.

Взаимодействие в реализации оперативно-розыскных мер осуществляется с целью обеспечения комплексного подхода к предупреждению и раскрытию преступлений, связанных с незаконным завладением автотранспортным средством, дорожно-транспортным происшествием, с места которого транспортное средство скрылось.

Дежурные части органов внутренних дел наряду с дежурными частями строевых подразделений ДПС ГИБДД: принимают сообщения о разыскиваемых транспортных средствах, фиксируют их установочные данные и характерные приметы; ориентируют личный состав ОВД на розыск транспортного средства и предоставление важной информации; организуют розыск транспортных средств; формируют и направляют на места происшествий следственно-оперативную группу; вводят в действие специальные оперативные планы проведения неотложных поисковых мероприятий по задержанию транспортного средства; координируют действия сил ОВД и оповещают их о прекращении розыска транспортного средства и водителя [2].

Следственные подразделения: выясняют цели, место, время, способы и обстоятельства совершенного преступления; устанавливают очевидцев; руководят осмотром места происшествия; организуют и координируют поисковые мероприятия, изъятие вещественных доказательств; решают вопросы, связанные с возбуждением уголовного дела, задержания подозреваемых, организацией обыска, назначением экспертиз; разрабатывают совместно с ОУР и ГИБДД планы следственных и оперативно-розыскных мероприятий, предусматривающие:

- установление и допрос очевидцев;

- проведение допросов родственников, сослуживцев и знакомых участников преступления;
- разработку и проверку версий о возможном направлении движения и укрытия разыскиваемых транспортных средств;
- ориентирование на поиск транспортных средств представителей транспортных предприятий, АЗС, станций техобслуживания, общественности и т.д.;
- проверку автотранспортного предприятия, гаражей, автостоянок;
- использование средств массовой информации в целях розыска транспортного средства и водителя.

При возбуждении уголовного дела следователями заполняется и направляется в информационный центр карточка на разыскиваемое транспортное средство.

Для выполнения этих задач в подразделениях уголовного розыска создаются специализированные отделы, отделения и группы для организации и осуществления деятельности по пресечению и раскрытию краж транспортных средств.

Одним из важнейших направлений деятельности органов внутренних дел в розыске транспортных средств является работа подразделений по борьбе с экономическими преступлениями и налоговыми преступлениями. На сотрудников этих подразделений возложены контроль за каналами сбыта похищенных транспортных средств, запасных частей к ним, а также установление принадлежности похищенного. Следует отметить исключительную сложность задач в данной области, поскольку краденые транспортные средства и детали, как правило, реализуются нелегально на основе предварительного поиска покупателей и сговора с ними.

Рассмотрим особенности взаимодействия ГИБДД с государственными и общественными организациями в области обеспечения безопасности дорожного движения. Взаимодействие возможно по следующим направлениям [4]:

- участие в разработке и рассмотрении программ, концепций, инициатив граждан, планов по актуальным вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и деятельности ГИБДД;
- пропаганда правовых знаний, особенно в группах риска, где наблюдается склонность к совершению преступлений и правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- содействие ГИБДД в охране правопорядка в области обеспечения безопасности дорожного движения, содействие ГИБДД в пресечении преступлений в области обеспечения безопасности дорожного движения, осуществление общего контроля за работой ГИБДД и защитой законных прав и интересов граждан;
- широкомасштабное освещение борьбы с нарушениями правопорядка, информирование граждан о деятельности ГИБДД в данной сфере, в т.ч. с использованием возможностей Интернета;
- правовое воспитание в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- взаимодействие и сотрудничество со СМИ;

- участие в правовой и воспитательной работе с личным составом, профилактика чрезвычайных происшествий среди личного состава, нарушений законности со стороны сотрудников ГИБДД;

- изучение общественного мнения населения, в т.ч. путем проведения опросов;

- организация непосредственной работы с населением по месту жительства через привлечение жителей к участию в охране правопорядка в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Взаимодействие представителей общественности с государственными учреждениями и ГИБДД осуществляется путем совместной работы сотрудников и общественных инспекторов, добровольных народных дружин из числа наиболее опытных представителей автотранспортных предприятий и обществ автомобилистов [3].

Сотрудничество осуществляется по следующим направлениям:

- агитационно-массовая работа;
- образовательная деятельность;
- развитие научной и конструкторской мысли;
- повышение безопасности дорожного движения.

Высокоэффективной формой работы общественных формирований зарекомендовала себя такая форма, как внештатные подразделения дорожно-патрульной службы. Эти подразделения формируются из владельцев собственных автомобилей, в их задачи входит:

- систематическая воспитательная работа в отношении членов этих организаций - владельцев транспортных средств;
- организация изучения школьниками Правил дорожного движения;
- оборудование кабинетов и уголков безопасности движения, стендов, другой наглядной агитации;
- обеспечение безопасности движения детей в районе школы и местах проведения массовых мероприятий.

Характер возлагаемых на представителей государственных и общественных организаций при сотрудничестве с ГИБДД в сфере обеспечения безопасности дорожного движения позволяет сделать вывод о том, что в целом представители государственных и общественных организаций при исполнении своих обязанностей выполняют вспомогательные функции по обеспечению безопасности дорожного движения (такие, как осуществление пропаганды безопасности движения, проведение совместных профилактических мероприятий, охрана места ДТП и оказание посильной помощи пострадавшим - при выезде на место ДТП совместно с сотрудниками ГИБДД).

Следует отметить, что подобные мероприятия носят непостоянный, периодический характер, их проведение обусловлено объективными причинами, например, такими как: открытие автошколы, празднование дня образования Госавтоинспекции, проведения дней «открытых дверей» и т.д. При этом один из субъектов всегда выступает в роли «хозяина» мероприятия, другой в роли «приглашенного».

Стоит отметить, что 23 декабря 2016 г. прошло совещание среди представителей Госавтоинспекции и уполномоченного по правам ребенка,

которые выработали пути дальнейшего взаимодействия по вопросам организованных перевозок детей [5].

Вопросы обеспечения безопасности организованных перевозок групп детей автобусами обсудили участники видеоконференции, которая прошла под председательством главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации В. Нилова и уполномоченного при Президенте Российской Федерации по правам ребёнка А. Кузнецовой. В видеоконференции приняли участие руководители подразделений Госавтоинспекции и уполномоченные по правам ребёнка регионов России.

Открывая заседание, В.Нилов отметил, что поводом к проведению всероссийской видеоконференции стали трагические события, произошедшие в Ханты-Мансийском автономном округе. Он подчеркнул, что происшествия с участием автобусов при перевозке организованных групп детей свидетельствуют о наличии вопросов в их организации, требующих скорейшего решения [5].

В свою очередь, уполномоченный по правам ребёнка А.Кузнецова отметила, что существуют проблемы с определением ответственности в регионах. «В регионах должен быть закреплён четкий алгоритм, который предусматривал бы, на кого возлагается ответственность за организацию при перевозке детей - либо это школа, либо спортивная секция. Это необходимо для того, чтобы в каждом конкретном случае было понятно, кто за что отвечает» [5], отметив, что при повышении ответственности в этом вопросе не должно возникнуть ограничения в доступности таких перевозок.

Также уполномоченный по правам ребенка поддержала предложение о том, чтобы рассмотреть вопросы повышения безопасности детей на заседаниях региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения с участием региональных детских омбудсменов.

Вместе с тем руководитель российской Госавтоинспекции отметил, что регионам дано поручение во внеочередном порядке проверить состояние работы в области организованных перевозок групп детей автобусами. «Особенно это важно в преддверии рождественских и новогодних праздников, когда интенсивность перевозок будет возрастать» [5].

В ходе видеоконференции состоялось прямое включение из российских регионов – Крыма, Якутии, Кемеровской, Ленинградской, Липецкой и Тверской областей, Ханты-Мансийского автономного округа, - в которых уполномоченные по правам ребенка и руководители Госавтоинспекции регионов рассказали о собственном опыте работы по повышению безопасности детей на дорогах, а также представили свои предложения по вопросам совершенствования системы организованных перевозок групп детей автобусами.

А. Кузнецова выразила готовность к дальнейшему сотрудничеству с Госавтоинспекцией в вопросах сохранения жизни и здоровья детей на дорогах. В завершение совещания его участники отметили конструктивность состоявшегося диалога и сошлись во мнении о необходимости более детального рассмотрения многих предложенных инициатив, а также о том, что подобные межведомственные совещания должны быть регулярными.

Подводя итог данной статьи, следует подчеркнуть, что в решении многообразных и трудоемких задач обеспечения безопасности дорожного

движения важнейшая роль принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России. Кроме того, обязательным и действенным средством предупреждения дорожно-транспортных правонарушений и преступлений является контроль со стороны органов внутренних дел, поскольку большинство из них прямо или косвенно связаны с обеспечением безопасности дорожного движения

Наибольший объем работы по непосредственному обеспечению безопасности дорожного движения выполняется специализированным органом государственного контроля - Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД России. Госавтоинспекция осуществляет свою деятельность чаще всего во взаимодействии с другими подразделениями полиции, военной автоинспекцией, государственными органами, иными организациями.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Приказ МВД РФ от 17 февраля 1994 г. № 58 «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства» (с изменениями от 12 сентября 2000 г.) [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://base.garant.ru/1351869/#ixzz4M6sPUHUz> (дата обращения: 21.02.2017).

2. Затолокин А.А., Джемелинский В.А. Предупреждение и пресечение административных правонарушений и преступлений, связанных с предоставлением государственных услуг по регистрации транспорта /Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика. Материалы Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 35-летию со дня основания Краснодарского университета МВД России (25 мая 2012 г.). Краснодар, 2012. С. 159.

3. Баранчикова М.В., Зейналов Ф.Н. Пешеходы как объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 2 (44). С. 20-23.

4. Сергеев С.А. Реализация административно-правового статуса ГИБДД в контрольно-надзорной сфере // Вестник Московского университета МВД России. - 2011. - № 2. - С. 24.

5. Материалы официального интернет-сайта ГИБДД МВД России: «Госавтоинспекция и уполномоченные по правам ребенка выработали пути дальнейшего взаимодействия по вопросам организованных перевозок детей» [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/news/federal/2932185/> (дата обращения: 25.02.2017).

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Афонин Вадим Вячеславович, старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.  
Служебный адрес: 302028, г. Орел, ул. Игнатова, д.2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Обеспечение безопасности дорожного движения, взаимодействие, государственные общественные организации.

## **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 его элементов и признаки исследуемого термина.

Обеспечение безопасности дорожного движения и, прежде всего, предупреждение дорожно-транспортных происшествий как транснациональная проблема современности актуальны для всего мирового социума, и решение этой проблемы видится исключительно с позиций различных отраслей научного знания [1].

Представители отечественной науки разрабатывают понятие, особенности и отличительные признаки правовых категорий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения [2].

Рассмотрение понятия детского дорожно-транспортного травматизма как социального явления путем осмысления его сущности и основных признаков на протяжении нескольких десятков 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 существует.

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 [3]. 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 [4]. 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» [5].

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

Так, по мнению Куржанской М.А., дорожно-транспортная травма – это смертельная или несмертельная травма, причиненная в результате аварии на публичной дороге с участием, по меньшей мере, одного движущегося транспортного средства [6].

В свою очередь, под «травматизмом» в Толковом словаре С.И. Ожегова понимается «...наличие травм» [7]. 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)» [8]. В Современном толковом словаре русского языка Т.Ф. Ефремовой травматизм трактуется как «...совокупность травм, возникших у определенной группы лиц за некоторый период времени» [9].

Таким образом, опираясь на изложенное, представляется, что детский дорожно-транспортный травматизм – это социально-правовое и экономическое явление, характеризующееся наличием травм, длительным периодом лечения и (или) реабилитации, временной или постоянной потерей трудоспособности лица, ухаживающего за пострадавшим, которое является 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» [10]. 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 ходе нахождения 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) [11]. 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 получением 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 то же время 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, можно сделать вывод: детский дорожно-транспортный травматизм как социальная категория представляет собой социально значимую проблему, что обусловлено серьезными неблагоприятными последствиями для 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 как возникают расходы на лечение и последующую реабилитацию.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Афонин В.В. Особенности и порядок рассмотрения дела об административном правонарушении в области дорожного движения // ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, Наука и практика, №3 – 2016.
2. Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые подходы к определению принципов обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Административное и муниципальное право. 2016. № 11. С. 902-909.
3. Елагин А.Г. Безопасность (теория, обеспечение, управление).– М., 2013. – 328с.
4. Елагин А.Г., Казаков А.Я. Управление деятельностью по обеспечению безопасности: Научное издание.– М.: Академия управления МВД России, 2010. – 320с.
5. Полянский Н.Н. О терминологии советского закона // Проблемы социалистического права. – 1938. №5. С. – 132-136.
6. Куржанская М.А. Что представляет собой дорожно-транспортная травма и каковы ее последствия. Материалы интернет-сайта УЗ «Городской клинический кожно-венерологический диспансер» <http://www.kvd.by/> [Электронный ресурс]. Дата обращения: 17 ноября 2015 г.
7. Толковый словарь С.И Ожегова.
8. Большой энциклопедический словарь.
9. Современный толковый словарь русского языка Т.Ф. Ефремовой.
10. Материалы интернет-сайта [Электронный ресурс]: Епс-dic.com.
11. Форштат М.Л. Опасная тенденция. Детский дорожно-транспортный травматизм: вчера и сегодня - Сборник статей «Научно-практическая конференция «Актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения». Санкт-Петербург, 2009.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Афониная Евгения Григорьевна, преподаватель-методист факультета заочного обучения.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Детский дорожно-транспортный травматизм, травма, социальное явление.

**БАКАНОВ К.С.**

## **ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ ПРЕСЕЧЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ**

Аннотация. В данной статье рассматриваются законодательные основы пресечения управления транспортным средством в состоянии опьянения на территории европейского пространства.

Проблеме выявления и пресечения правонарушений, связанных с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, в Российской Федерации уделяется огромное внимание как представителями политической, так и научной общественности [1, 2], в средствах массовой информации выдвигается много предложений по совершенствованию этой деятельности, в связи с чем представляется интересным рассмотреть опыт решения этих вопросов в зарубежных странах.

Так, на европейском пространстве, как правило, устанавливаются различные допустимые пороги концентрации алкоголя и наркотических веществ. Превышение ограничения является правонарушением и влечет ответственность в соответствии с национальным законодательством, значительно различающимся по своей строгости в разных государствах.

В таких странах Европы, как Венгрия, Словакия, Чехия, Румыния, Эстония и Черногория, водителям запрещено садиться за руль при наличии алкоголя в крови. В Польше и Швеции разрешенный уровень содержания алкоголя в крови водителя составляет 0,2 г в расчете на 1000 см<sup>3</sup>, или 1 л крови (г/л) [1]. В большинстве же стран Европы допускается концентрация алкоголя в крови водителя 0,5 г/л [4]. В настоящее время лишь в Великобритании, Ирландии и на Мальте сохраняется ограничение 0,8 г/л, несмотря на рекомендации Европейского совета безопасности транспорта (ETSC) и других международных организаций, эксперты которых полагают, что содержание алкоголя в крови водителя свыше 0,5 г/л чрезмерно повышает степень риска для участников дорожного движения [4].

Статистика свидетельствует, что реально удельный вес ДТП с участием лиц, находившихся в состоянии опьянения, колеблется в разных странах от 5,0 до 18% [5]. Последствия же происшествий часто оказываются тяжелыми. К примеру, доля погибших в таких ДТП в общем числе погибших на дорогах Австрии – 8,6%,

Германии – 14%, Швейцарии – 22%, Дании – 27% [5]. По данным полицейской статистики, управление транспортными средствами нетрезвыми водителями менее распространено, чем многие другие нарушения правил дорожного движения. Вместе с тем из-за вероятных тяжких последствий ДТП в большинстве стран превышение допустимого уровня алкоголя в крови водителя признается опасным правонарушением. Выявление лиц, находящихся за рулем в состоянии опьянения, и отстранение их от управления транспортными средствами практически во всех странах считается одним из главных направлений надзора за соблюдением правил дорожного движения.

По мнению зарубежных специалистов, полиция применительно к рассматриваемому направлению надзорной деятельности ставит перед собой две основные задачи: предупредить и удержать водителей от совершения нарушений и выявить тех, кто все-таки управляет транспортным средством в состоянии опьянения. Опыт работы полиции за рубежом показывает, что эффективно эти задачи решаются только в комплексе путем комбинированного использования одновременно двух методов организации проверок водителей на состояние опьянения на дороге. Один из таких методов заключается в систематической, активной выборочной проверке водителей на всей улично-дорожной сети при хорошей видимости полиции. Второй метод предполагает регулярные проверки в местах, где наиболее вероятно появление пьяных водителей, в целях отстранения их от управления транспортными средствами.

Главная рекомендация ETSC по повышению эффективности рассматриваемого направления деятельности полиции заключается в целесообразности увеличения количества выборочных проверок водителей на состояние опьянения, направленных на формирование неизбежности, неотвратимости наказания. Рекомендуемая интенсивность надзорной деятельности – проверка не менее 1 из 10 водителей в год с помощью алкометров или иных технических приборов для анализа выдыхаемого воздуха на содержание паров этанола. При этом не следует оповещать население о времени и месте их проведения, чтобы не дать возможность водителям избежать проверки, а средства массовой информации должны уделять большее внимание результатам таких мероприятий, во-первых, в целях обоснования проверок и формирования у населения положительного отношения к усилению надзора и, во-вторых, для усиления эффекта присутствия полиции на дороге.

Примеров положительного влияния интенсивной надзорной деятельности зарубежной полиции на уровень аварийности много. Так, в Финляндии у 40% водителей в течение года берется проба выдыхаемого воздуха для анализа на содержание паров этанола. Число водителей, управлявших транспортным средством с превышением разрешенной концентрации алкоголя в крови, снизилось в расчете на 1 тыс. проверенных с 33 до 14 [5]. По затратам времени примерно 15% всей надзорной деятельности местных подразделений полиции и 30% национальной полиции направлено на выявление лиц, управлявших транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, причем 70% этой деятельности связано с проведением выборочных проверок [5].

В Швеции перед полицией поставлена задача – ежегодно проверять на состояние опьянения третью часть граждан, имеющих водительское

удостоверение, т.е. 1,8 млн. водителей. Число проверок – лишь количественный показатель работы полиции. Качество выполнения ею надзорных функций оценивается исходя из следующего: если место и время для проверки выбраны правильно, то из каждых 200 проверенных выявляется 1 нетрезвый водитель. Деятельность полиции по выявлению лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, признается эффективной, если соотношение числа нетрезвых водителей – участников ДТП и водителей, задержанных полицией за управление в состоянии опьянения, составляет не более 1:12 [4].

Эксперты ETSC полагают, что повышение эффективности надзора тесно связано с необходимостью совершенствования правовой основы деятельности полиции, в частности, расширением ее полномочий. Так, в Австрии, Великобритании, Дании, Италии, Нидерландах, Норвегии, Польше, Финляндии, Швейцарии, Швеции полиция в любое время без наличия каких-либо дополнительных оснований имеет право останавливать транспортные средства для проверки водителя на состояние опьянения в порядке профилактики нарушений дорожного законодательства. Не допускается остановка транспортного средства в порядке профилактического контроля в Чехии. Проведение массового выборочного контроля разрешено в Австрии, Италии, Нидерландах, Финляндии, Швеции. В то же время в Бельгии и Испании остановка транспортных средств для выборочной профилактической проверки водителей допускается лишь при проведении специальных контрольных операций полиции. В остальное время полиция может останавливать транспортное средство для проверки водителя лишь при наличии у полиции обоснованных подозрений, что водитель находится под воздействием алкоголя или наркотических веществ (например, из-за его опасной манеры управления транспортным средством).

Право провести анализ пробы выдыхаемого водителем воздуха на содержание паров этанола с помощью соответствующих технических приборов предоставлено полиции в Австрии, Дании, Нидерландах, Польше, Швеции независимо от того, подозревается ли водитель в управлении транспортным средством в состоянии опьянения или нет. В Бельгии, Великобритании, Италии, Чехии, Швейцарии такая проверка осуществляется только при подозрении на управление транспортным средством в состоянии опьянения и в случае ДТП. В Австрии, Великобритании, Испании и Швеции полиция может проверить водителей с помощью алкометров и при остановке за иное нарушение правил дорожного движения.

В Германии проведено исследование, целью которого стало определение эффективности деятельности полиции по выявлению водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, для предупреждения подобных нарушений. Полиция Германии вправе производить анализ выдыхаемого водителем воздуха на содержание паров этанола только при наличии внешних признаков употребления им алкоголя. В результате установлено, что в Германии только 1 из 590 поездок водителей в нетрезвом состоянии, пресекается полицией [6]. Для предупреждения же рассматриваемого вида нарушений, по мнению немецких специалистов, необходимо в 2 или в 3 раза увеличить их выявляемость [6].

В настоящее время далеко не во всех странах показания приборов, используемых полицией для анализа паров этанола на месте остановки транспортного средства, признаются судами в качестве доказательства состояния опьянения. За последние годы в Европе наметилась определенная тенденция придания показаниям таких приборов доказательной силы. Они уже имеют значение доказательств в Австрии, Великобритании, Италии, Нидерландах, Польше, Финляндии, Франции, Швеции при условии технической исправности, периодической метрологической поверке и наличии у производящих анализы полицейских соответствующих знаний и навыков. Во многих же странах полиция по-прежнему в обязательном порядке направляет водителя на медицинское освидетельствование для подтверждения показаний технических средств результатами анализа крови (реже мочи), что предполагает дополнительные временные и финансовые затраты.

Эффективность надзора полиции за соблюдением водителями правил в отношении употребления алкоголя в числе прочего зависит от мер наказания, которые применяются к водителям, отказавшимся от анализа выдыхаемого воздуха. За уклонение законодательно предусмотрены такие же санкции, как и за превышение допускаемого уровня концентрации алкоголя в крови в Австрии, Великобритании, Италии. В этих странах ответственность водителя наступает независимо от того, вызывало или нет его поведение за рулем подозрения в управлении транспортным средством в состоянии опьянения.

В Польше и Швейцарии уклонение от анализа выдыхаемого воздуха дает полиции право направить водителя на медицинское освидетельствование (взятие пробы крови для анализа). В Испании уклонение водителя от анализа выдыхаемого воздуха влечет ответственность за невыполнение требования сотрудника полиции. В Чехии за отказ водителя от анализа выдыхаемого воздуха предусмотрен денежный штраф до 2 тыс. евро и запрет на управление транспортным средством сроком до двух лет, в Македонии денежный штраф составит 500 евро, а запрет на управление транспортным средством – 12 месяцев, а в Италии штраф составит от 2500 до 10000 евро. В Германии право полиции проводить анализ выдыхаемого воздуха законодательно не установлено, уклонение водителя не влечет применения в отношении него каких-либо санкций, но при наличии подозрения на нетрезвое состояние полиция направляет водителя на медицинское освидетельствование.

В Австрии полиция имеет право проводить анализ выдыхаемого воздуха у водителей даже без подозрения на употребление им алкоголя. Уклонение от проведения анализа влечет назначение максимального штрафа, соответствующего содержанию алкоголя в крови, равного 1,6 промилле – денежный штраф от 1000 до 5800 евро [6]. При этом полицейский не обязан уведомлять об этом водителя.

С 1 июля 2012 г. во Франции все водители личных автомобилей обязаны иметь одноразовый алкотестер, за его отсутствие предполагалось ввести штраф в размере 11 евро, однако данное положение пока не реализовано на практике.

Анализ крови обязателен также для водителей – участников ДТП в Великобритании, Италии, Польше, Франции, Швейцарии. В то же время за рубежом физическая неприкосновенность человека уважается настолько, что

анализ крови не может быть произведен без согласия водителя (Австрия, Великобритания, Италия, Испания, Нидерланды, Польша, Чехия). Принудительно анализ крови может быть проведен в Германии и Швеции.

Проведенные в Швейцарии исследования доказали, что выявление водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, является одним из эффективных видов деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения с экономической точки зрения. Соотношение затрат на интенсивные выборочные проверки водителей на дороге и получаемых выгод от снижения тяжести последствий ДТП составляет 1:19 [6].

Среди положительного опыта, использование которого можно было бы распространить в Российской Федерации, хотелось бы отметить, возможность полиция в любое время без наличия каких-либо дополнительных оснований останавливать транспортные средства для проверки водителя на состояние опьянения, что, по нашему мнению, является обоснованным, поскольку выявление водителей в состоянии опьянения в процессе движения представляется затруднительным.

Также представляется заслуживающим внимания опыт Германии и Швеции, в части возможности принудительно проводить анализ крови для определения состояния опьянения, что могло послужить большим подспорьем в выявлении водителей, управляющих под воздействием наркотических веществ.

Особого внимания заслуживает дифференцированная система наказания в зависимости от степени опьянения водителя, что логично обосновано с точки зрения потенциально разной степени общественной опасности, что высказывалось нами ранее [3].

Таким образом, следует отметить, что, несмотря на наличие различных подходов к борьбе с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, основные европейские тенденции схожи с российскими и заключаются в следующем. Первое, постепенное ужесточение ответственности за управление в состоянии опьянения и уменьшение допустимого порога концентрации. Второе, проведение массовых проверочных мероприятий на регулярной основе в целях проверки большей части водителей. Третье, распространение использования при доказывании фактов управления транспортным средством экспресс - методов (алкотесторов).

Одновременно остаются в зарубежном опыте некоторые аспекты, которые требуют отдельного изучения и могут быть заимствованы с учетом складывающихся общественных отношений и национальной правовой системы.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Порташников О.М., Антонов С.Н., Баканов К.С., Молчанов П.В., Сальников С.П. Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. Методические рекомендации. Издательство ООО «ТР-принт» - 2016.
2. Баканов К.С., Васюков В.Ф., Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Уголовный процесс. – 2016. – № – С. 60-67.

3. Антонов С.Н. Баканов К.С. О некоторых подходах к определению вида и размеров административного наказания// Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 16-19.
4. <http://etsc.eu/wp-content/uploads/Case-Study-ScotlandFinal.pdf>.
5. <http://etsc.eu/euroadsafetydata/>.
6. <http://etsc.eu/drink-driving-towards-zero-tolerance/>.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Баканов Кирилл Сергеевич, помощник начальника по правовой работе.  
Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД России.  
Служебный адрес: 121170, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность дорожного движения, административная ответственность, управление в состоянии опьянения, зарубежный опыт.

**БАРАНЧИКОВА М.В., РУБЦОВА Ю.С.**

## **ХАЛАТНОСТЬ СОТРУДНИКОВ ГИБДД ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ФУНКЦИИ ПО РОЗЫСКУ УГНАННЫХ И ПОХИЩЕННЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Аннотация. В статье раскрываются особенности уголовно-правовой оценки халатности, совершаемой сотрудниками ГИБДД при выявлении находящихся в розыске транспортных средств.

В условиях поиска новых подходов к противодействию неправомерным завладениям автотранспортом оптимизация деятельности сотрудников ГИБДД по розыску угнанных и похищенных транспортных средств может стать эффективной мерой снижения их числа. Обеспечение законной и качественной реализации данной функции, устранение недобросовестного отношения отдельных сотрудников к исполнению их обязанностей позволит снизить число фактов халатности в данной сфере, обеспечить своевременный поиск угнанного и похищенного автотранспорта.

Последние годы характеризуются устойчивой тенденцией как к росту числа транспортных средств, так и числа неправомерных посягательств на них [2, с. 23], а также снижением их раскрываемости. Отчасти такое положение дел обусловлено несвоевременным поиском похищенного автотранспорта, халатным отношением сотрудников ГИБДД к выполнению должностных функций, связанных с данным направлением их деятельности.

Непрофессионализм называют одной из основных причин нарушения эффективности работы ГИБДД в нашей стране, связывают его с большим процентом некомпетентных кадров. При этом халатность часто считают лишь следствием недостаточной профессиональной подготовки сотрудника, а не сознательным нарушением сотрудником ГИБДД его профессиональных



обязанностей [8].

Для выявления нарушений правил дорожного движения, угнанного и похищенного автотранспорта часто оказывается недостаточно непрерывного совершенствования методов и средств управления движением, внедрения средств фотовидеофиксации административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [7]. Необходимо дальнейшая оптимизация государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения [6]. Важным выступает противодействие халатности сотрудников ГИБДД, связанной с ненадлежащим выполнением ими должностных обязанностей.

При установлении состава должностной халатности необходимо в каждом случае определить круг служебных полномочий сотрудника ГИБДД (персонифицированная обязанность, к уяснению которой следует подходить нормативистски) и установить, какие конкретно обязанности не были им выполнены без уважительных причин.

Согласно п. 45 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, при осуществлении контроля за дорожным движением должны приниматься меры к выявлению и задержанию транспортных средств, находящихся в розыске [1].

Непринятие указанных мер сотрудниками ГИБДД может быть как следствием их коррупционных действий, связанных с сокрытием выявленных ими фактов неправомерного завладения и использования автотранспортом, так и с халатным неисполнением ими служебных обязанностей.

Халатность и потерю бдительности отдельными сотрудниками органов внутренних дел относят к внутренним угрозам собственной безопасности органов внутренних дел [4]. Уголовная ответственность за халатность сотрудников ГИБДД наступает за неисполнение или ненадлежащее исполнение служебных полномочий, повлекшее наступление указанных в ст. 293 УК РФ последствий. При отсутствии уголовно наказуемых последствий вследствие халатного отношения к службе действия сотрудника ГИБДД образуют дисциплинарный проступок и не должны квалифицироваться как халатность. Степень серьезности нарушения может быть определена значительностью самого преступного действия, наличием и степенью тяжести наступивших последствий [3].

Объективную сторону халатности составляет неисполнение либо ненадлежащее исполнение сотрудником ГИБДД его должностных полномочий.

Согласно словарю русского языка С. И. Ожегова под неисполнением понимается отказ или уклонение от исполнения чего-либо [5, с. 534]. Ненадлежащее исполнение - это неполное, неправильное, несвоевременное и (или) неточное их выявление (не в срок, с задержкой или недостаточно активно, интенсивно, предусмотрительно, аккуратно) [5, с. 838]. Мы придерживаемся мнения, что обязанность, исполненная ненадлежащим образом, является невыполненной, соответственно, халатность выражается в бездействии.

Существенное нарушение прав и законных интересов граждан при халатности может быть выражено в причинении тяжких последствий участникам

дорожного движения в результате дорожно-транспортных происшествий, совершенных по вине лица, управлявшего транспортным средством, находящимся в розыске. Результатом халатности сотрудников ГИБДД может стать использование невыявленного ими находящегося в розыске транспортного средства для сокрытия и совершения виновным других преступлений.

Халатность является единственным неосторожным должностным преступлением, которое может быть совершено сотрудником ГИБДД, как в форме легкомыслия, так и в форме небрежности. Совершая преступление легкомысленно, сотрудник ГИБДД осознает отступление своего поведения от установленного образца и предвидит возможность наступления общественноопасных последствий, однако считает, что допущенные им нарушения либо не приведут к последствиям, либо рассчитывает на возможность своевременно вмешаться в развитие неблагоприятной ситуации, на свой опыт, уровень квалификации подчиненных и др. обстоятельства. В случае халатного отношения к исполнению обязанностей по небрежности сотрудник ГИБДД либо осознает отступление своего поведения от установленных правил, либо, будучи обязанным выяснить, как именно следует действовать, заведомо отказывается от выяснения соответствующих правил поведения по службе, необоснованно рассчитывая, что станет действовать верно [9, с. 18]. При этом сотрудник ГИБДД не предвидит возможности наступления общественноопасных последствий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог их предвидеть, а следовательно, предотвратить их.

У сотрудника ГИБДД должна наличествовать реальная возможность качественно выполнить возложенные на него обязанности. Если такой возможности не было или сотрудник ГИБДД был поставлен в такие условия, при которых он не мог надлежаще исполнить свои служебные обязанности, он не может нести уголовную ответственность за халатность.

Должностная халатность сотрудников органов внутренних дел, в том числе и сотрудников ГИБДД, приводит к нежеланию граждан обращаться в правоохранительные органы из-за присутствующих там «волокиты» и «бюрократизма», снижает авторитет правоохранительных органов, нарушает охраняемые законом права и интересы личности, влечет иные негативные последствия, что подчеркивает важность своевременного выявления и профилактики фактов халатного отношения к исполнению служебных обязанностей.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Баранчикова М.В. Транспортное средство как предмет противоправного завладения // Наука и практика. 2014. №2 (59). С. 22-25.
2. Приказ МВД РФ от 2 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» (с изменениями и дополнениями) // Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru/12167826>.

3. Волженкин Б.В. Служебные преступления. М., 2000. С. 130; Сахаров А.Б. Ответственность за должностные злоупотребления по советскому уголовному праву. М., 1956. С. 158.

4. Костенников М.В., Куракин А.В., Кошелев И.Н. Административно-правовое регулирование обеспечения собственной безопасности и противодействия коррупции в органах внутренних дел // Административное и муниципальное право. 2011. № 1. С. 40 – 47.

5. Ожегов С.И. Словарь русского языка. М.: ООО «Изд-во Оликс», 2008.

6. Павлова Е.В. Отдельные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения // Экономика и предпринимательство. 2016. № 1. С. 1029-1032.

7. Подчерняев А.Н. Технические средства безопасности дорожного движения // Наука и практика. 2014. № 3 (60). С. 85-87; Подчерняев А.Н. Некоторые аспекты применения технических средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Научный портал МВД России. 2016. № 1 (33). С. 115-119.

8. Рыбников В.В., Останкович Е.А. Психологические особенности совершения должностных преступлений сотрудниками милиции // Юридическая психология, 2008, № 4. С. 23-27.

9. Яни П.С. Сложности квалификации халатности // Законность, 2011. № 8. С. 14-19.

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Баранчикова Марина Вячеславовна, заместитель начальника кафедры уголовного права, криминологии и психологии, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.  
302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

Рубцова Юлия Сергеевна, адъюнкт кафедры уголовного права Санкт-Петербургского университета МВД России.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

Служебный адрес: г. Санкт-Петербург, ул. Летчика Пилютова, д.1.

#### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Халатность, сотрудник ГИБДД, безопасность дорожного движения, должностные функции, розыск автотранспортных средств, угон, хищение.

**БАРАНЧИКОВА М.В.**

**КОНКУРЕНЦИЯ УГОЛОВНО-ПРАВОВЫХ НОРМ  
ПРИ КВАЛИФИКАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫХ ВОДИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ**

Аннотация. В статье раскрываются особенности квалификации преступных нарушений правил дорожного движения при конкуренции уголовно-правовых норм. Показана специфика квалификации при разных видах конкуренции и совокупности дорожно-транспортных преступлений.

В современный период квалификация нарушений правил дорожного движения претерпела значительные изменения, связанные с модификацией норм уголовного и административного законодательства. В ряде случаев практика уголовно-правовой оценки дорожно-транспортных преступлений складывается принципиально иначе, чем ранее, в момент вступления в действия ст. 264 УК РФ в 1997 году.

Декриминализация ст. 265 УК РФ «Оставление в опасности», исключение из ст. 264 УК РФ последствий в виде средней тяжести вреда здоровью, введение состояния опьянения в качестве квалифицирующего признака в ст. 264 УК РФ и криминализация повторного факта управления транспортным средством в состоянии опьянения в ст. 264.1 УК РФ оказали важное влияние на квалификацию преступных нарушений правил дорожного движения. Данные и другие направления реализации уголовной политики в дорожно-транспортной сфере были отчасти противоречивы, не всегда криминологически обоснованы и в разное время направлены то на смягчение, то на ужесточение уголовной ответственности.

Это привело к тому, что одни и те же нарушения правил дорожного движения в действующей редакции уголовного закона квалифицируются иначе, чем это было в 2002 и даже в 2015-2016 годах. Соответственно реализация уголовной ответственности за дорожно-транспортные нарушения в течение последних пятнадцати лет не отличается единообразием подходов к правовой оценке схожих по сути правонарушений, стабильностью оценки законодателем их общественной опасности.

Неоднократные изменения ст. 264 УК РФ не принесли результата и не снизили высокий уровень транспортных рисков в стране, что во многом объясняется отсутствием системного подхода к проблеме, переоценкой роли инструментов законодательного управления [10 с. 75]. Повышение эффективности уголовного законодательства возможно при условии поиска новых подходов к криминализации, дифференциации и пенализации [12, с. 78], а также обеспечения законности и единообразия его применения.

Правильная квалификация преступлений выражает социально-политическую, нравственно-психологическую и правовую оценку совершенного лицом деяния и позволяет определить справедливую меру уголовно-правового воздействия виновному [6, с. 9]. Такая квалификация должна быть основана на

законе и рекомендациях Верховного суда Российской Федерации. Руководящие разъяснения Пленума Верховного Суда РФ «позволяют предупредить возможные судебные ошибки, обеспечить правильное и единообразное применение судами законодательства Российской Федерации» [11]. При этом такие разъяснения должны соответствовать действующей редакции уголовного закона, сопутствовать ее изменениям путем корректировки их положений.

По справедливому утверждению Л.Д. Гаухмана уголовно-правовая оценка содеянного, «слагается из двух компонентов: 1) отграничения преступного от непроступного и 2) квалификации преступного, т.е. квалификации преступления» [5, с. 6]. Соответственно квалификация дорожно-транспортных преступлений должна осуществляться в направлении их разграничения со смежными составами административных правонарушений, друг с другом и преступлениями против жизни и здоровья.

От полноты и всесторонности правоприменительной деятельности ГИБДД зависят правильность юридического анализа общественных отношений в области безопасности дорожного движения, реализация принципа неотвратимости наказания [7, с. 156].

Основным отличием уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения от сходных с ними составов административных правонарушений является степень общественной опасности содеянного. Тяжкий вред здоровью является минимально криминализирующим последствием уголовно наказуемых нарушений правил дорожного движения в ст.ст. 264 и 268 УК РФ [3, с. 8].

В свою очередь критерием квалификации действий водителя, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, по ст. 264.1 УК РФ является повторность данного факта. В отличие от нарушителя, действия которого предусмотрены ст. 12.8 КоАП РФ, для субъекта ст. 264.1 УК РФ характерно то, что он ранее был подвергнут административному наказанию либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4, 6 статьи 264 или статьей 264.1 УК РФ.

В случаях, когда в действиях водителя, нарушившего правила дорожного движения в состоянии опьянения, содержатся составы двух схожих по объективным признакам преступлений, предусмотренных в самостоятельных уголовно-правовых нормах, конкуренции не возникает, а речь идет о совокупности преступлений. Так, в п. 10.8 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» указано, что при совершении преступлений, предусмотренных частями 2, 4 или 6 статьи 264 УК РФ лицом, ранее подвергнутом административному наказанию по части 1 или 3 статьи 12.8 или статье 12.26 КоАП РФ либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 статьи 264 или статьей 264.1 УК РФ, содеянное образует совокупность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ и ст. 264.1 УК РФ.

Согласно п. 19 указанного Пленума действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного

происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований пункта 2.6 Правил не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, подлежат квалификации по статье 125 УК РФ [1].

Особые правила квалификации характерны для случаев конкуренции нескольких пунктов статьи, а также общих и специальных норм.

В п. 9 Пленума указано, что в тех случаях, когда в результате дорожно-транспортного происшествия пострадало два и более человек, действия лица, нарушившего правила дорожного движения при управлении транспортным средством, подлежат квалификации по той части статьи 264 УК РФ, которая предусматривает более строгую ответственность за наступившие по неосторожности тяжкие последствия. Это положение пленума отвечает общим правилам квалификации при конкуренции нескольких пунктов статьи, предусматривающих отягчающие (квалифицирующие) обстоятельства. В таких ситуациях должен применяться тот пункт, который предусматривает наиболее опасные признаки из числа имеющихся в данном конкретном случае [8, с. 222]. Например, если нарушение правил дорожного движения совершено водителем при наличии признаков ч. 2 и ч. 4 ст. 264 УК РФ, то оно должно квалифицироваться по ч. 4 данной статьи.

Конкуренция норм может базироваться на конструктивных особенностях общих и специальных норм и составов. Согласно ч. 3 ст. 17 УК РФ, если преступление предусмотрено общей и специальной нормами, совокупность преступлений отсутствует и уголовная ответственность наступает по специальной норме.

При конкуренции ст.ст. 109, 118 УК РФ со ст. 264 УК РФ предпочтение отдается применению специальной нормы, регламентирующей ответственность водителей транспортных средств за преступные нарушения правил дорожного движения.

Ряд правил квалификации были уточнены Постановлением Пленума Верховного суда Российской Федерации № 22 от 24 мая 2016 года [2], внесшим изменения в Постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [1]. Они касаются уголовно-правовой оценки действий водителя, совершенных не в результате нарушения правил дорожного движения, а при ремонте транспортных средств, производстве погрузочно-разгрузочных, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ. В данной ситуации квалификация должна производиться по уголовно-правовым нормам, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований охраны труда.

При конкуренции двух специальных норм: ст. 264 УК РФ и ст. 143 УК РФ приоритет имеет уголовно-правовая норма, предусматривающая ответственность за нарушения правил охраны труда. Квалификация осуществляется по ст. 143 УК РФ, поскольку автомашина использовалась в качестве механизма нетранспортной операции, и ее перемещение не подпадает под действие дорожного движения, регламентируется Правилами, регламентирующими безопасные условия труда [9, с.83].

На практике могут возникать проблемы при квалификации действий водителя, допустившего наезд на пешехода, в случае нарушений последним правил дорожного движения и повлекших последствия в виде тяжкого вреда здоровью пассажира. Часто пешеходы, перед тем как стать жертвой дорожно-транспортного преступления, сами выступают виновниками создания аварийной ситуации и наступления тяжких последствий [4, с. 21]. В случаях вины пешеходов и отсутствия нарушений со стороны лица, управляющего транспортным средством, квалификация содеянного пешеходом осуществляется по ст. 268 УК РФ.

Законная квалификация нарушений правил дорожного движения, учет особенностей конкуренции и состояния уголовно-правовых норм в условиях постоянного изменения законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения выступают определяющим направлением уголовно-правовой охраны дорожно-транспортной безопасности, позволяют обеспечить ее эффективность и динамичность в современных реалиях.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» (с измен. от 24.05.2016// Рос. газета. 2008. № 265. 26 декабря.

2. Постановления Пленума Верховного суда Российской Федерации № 22 от 24 мая 2016 года «О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Рос. газета. 2016. № 6985 (117). 1 июня.

3. Баранчикова М.В. Реализация уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения: учебное пособие. Орел: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2015. 68 с.

4. Баранчикова М.В., Зейналов Ф.Н. Пешеходы как объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 2 (44). С. 20-23.

5. Гаухман Л.Д. Квалификация преступлений: закон, теория, практика. М.: Центр ЮрИнфорР, 2003. 448 с. С.6.

6. Дуюнов В.К., Хлебушкин А.Г. Квалификация преступлений: законодательство, теория, судебная практика: Монография. М.: РИОР: ИНФРА-М, 2015. 384 с.

7. Капуста Е.Г., Лимарева Е.С. Особенности правоприменительной деятельности ГИБДД МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения: общероссийский и региональный опыт //Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 4 (38). С. 153-159.

8. Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. М., «Юрист», 2004. С. 304.

9. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений: научно-практическое пособие. М.: РАП. 2011. 165 с.

10. Стешич Е.С. Объективное и субъективное в генезисе автотранспортных преступлений // Общество и право. 2016. № 1. (55). С. 75-80

11. Шатилович С.Н. Значение рекомендаций Пленума Верховного суда Российской Федерации по вопросам применения уголовного законодательства при квалификации дорожно-транспортных преступлений // Наука и практика. 2015. № 3 (64). С. 131-133.

12. Шиханов В.Н. Ужесточение уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспорта в свете проблемы эффективности уголовного закона // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. 2014. № 1 (39). С. 71-79.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Баранчикова Марина Вячеславовна, заместитель начальника кафедры уголовного права, криминологии и психологии, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Преступные нарушения правил дорожного движения, квалификация преступлений, конкуренция уголовно-правовых норм, дорожно-транспортные преступления, совокупность преступлений.

### **БАРКАЛОВ С.Н.**

### **СЛУЖЕБНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

Аннотация. В статье рассмотрены некоторые аспекты взаимосвязи условий службы сотрудников Госавтоинспекции и их психофизиологического состояния с учетом возможного воздействия на него посредством физической тренировки.

Содержание служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции все более становится напряженным, связанным с такими психическими процессами, как концентрация и переключение внимания, четкость восприятия, быстрое и прочное запоминание, логичное мышление, предвидение и др. [1, 2].

Условия, в которых выполняют свои обязанности сотрудники дорожно-патрульной службы (ДПС), весьма разнообразны. Игнорирование, пренебрежение либо слабое знание сотрудниками органов внутренних дел требований ПДД приводит к дорожно-транспортным происшествиям, в которых гибнут люди, в том числе и дети. Указанные обстоятельства являются недопустимыми, а сами факты совершения сотрудниками ДТП дискредитируют органы внутренних дел [9].

Увеличение количества автотранспорта, их разнообразия и плотности движения, а также число возможных вариантов нарушений на автодорогах



непрерывно возрастает. Иногда сотрудникам приходится работать при сочетании самых разнообразных компонентов окружающей среды (температурных, оптических, акустических, химических и др.), повышенном и пониженном атмосферном давлении, при высоких и низких температурах, кислородном голодании в условиях высокогорной местности, длительной изоляции от привычной социальной среды, в различное время суток и др. [3, 4].

Круг задач, выполняемых личным составом подразделений дорожно-патрульной службы ГИБДД, также весьма многообразен. Решение некоторых из них зачастую предполагает переработку огромных потоков информации и, порою, в течение ограниченного времени. Решение других задач, напротив, связано с необходимостью вести непрерывное монотонное наблюдение и долгое время не получать необходимой информации, но в то же время быть в постоянной готовности (в условиях оперативного покоя). Естественно, на динамику психических состояний человека влияет характер решаемых задач и состояние его центральной нервной системы [3, 4].

Весь комплекс условий окружающей среды и поставленных задач, с одной стороны, определяет психофизиологическую структуру деятельности, а с другой – оказывает на компоненты этой деятельности (скорость переработки и передачи информации, оценку, раскрытие смысла и значимости воспринимаемой информации, принятие решений по выбору оптимальных или рациональных управляющих действий, точность реализации принятых решений и т.д.) заметное воздействие, вызывая в некоторых случаях отвлечение внимания, утомляемость, что в конечном итоге может отрицательно сказаться на выполнении служебных обязанностей [5, 6].

Ответная реакция на внешние воздействия выражается целым комплексом сложных явлений, определяемых как эмоциональное состояние человека, которое зависит от ряда специфических качеств в структуре личности: особенности нервной системы, знаний и опыта, мотивации, мышления; особенности темперамента, в которых проявляются сила, подвижность и уравновешенность нервных процессов; интереса к служебной деятельности, стремлением совершенствовать свое мастерство; настойчивости, решительности, смелости в сочетании с инициативностью, сообразительностью и самокритичностью; способности к кратковременному большому напряжению при возникновении стрессовых ситуаций; эмоциональной устойчивости; широты распределения, быстроты переключения и устойчивости внимания; скорости и точности сложных видов двигательных реакций, хорошей координации движений, легкости образования и переделки двигательных стереотипов; способности к быстрому уравниванию нервных процессов после разового или суммарного перевозбуждения [1, 2].

Все эти качества успешно развиваются во время занятий физической подготовкой и спортом, в том числе спортивными и подвижными играми. Коллективные игры, требующие быстроты и точности восприятия ситуаций, создают условия обостренной деятельности мышления, выражающейся в правильной оценке игровых ситуаций, понимания «скрытых» замыслов соперников и своих партнеров, эффективной координации собственных действий с действиями других игроков. Такие занятия не только развивают

функциональные качества, необходимые в службе сотрудников ДПС ГИБДД, но и отвлекают от происходивших напряженных ситуаций, изменяя направленность «отрицательной» доминанты. В коллективных спортивных и подвижных играх, вместо замкнутости в самом себе, создаются условия отвлечения и наиболее полноценного активного отдыха [7, 8].

Итак, встает вопрос, какой вклад в эту актуальную проблему может внести педагогическая наука, в частности теория и методика физического воспитания, основываясь на физиологических законах регуляции движений и специфических закономерностях трудовой деятельности.

Можно предположить, что использование в процессе профессионально-прикладной физической подготовки упражнений, направленных на совершенствование центральных регуляторных функций управления движениями и совершенствование сенсорных систем с использованием основных физиологических законов построения движений, методик, направленных на совершенствование механизмов предвосхищения полученного результата, построение интегрального образа должных двигательных действий, совершенствование регуляции движений с использованием отрицательной обратной связи, позволит в какой-то мере совершенствовать систему управления движениями, что, в свою очередь, будет способствовать повышению работоспособности, предупреждению и выходу из стрессовых ситуаций, складывающихся в процессе оперативно-служебной деятельности.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Макеева В.С., Баркалов С.Н., Алдошин А.В. Формирование потребности в безопасности у курсантов, обучающихся по профилю ГИБДД // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2015. № 3 (35). С. 109-114.
2. Герасимов И.В. Психофизическая тренировка, направленная на формирование профессиональных и личностных качеств сотрудников ГИБДД // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 36-40.
3. Алдошин А.В. Характеристика служебной деятельности сотрудников ГИБДД и факторы, определяющие ее эффективность // Наука и практика. 2016. № 2 (67). С. 110-112.
4. Баркалов С.Н., Герасимов И.В. Профессиограмма инспектора ДПС ГИБДД: содержание и использование в физической подготовке // Актуальные проблемы физической культуры и спорта курсантов, слушателей и студентов: сборник статей. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 20-25.
5. 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.
6. Макеева В.С., Баркалов С.Н., Герасимов И.В. Физическая подготовка в обеспечении личной безопасности курсантов, обучающихся по профилю ГИБДД // Культура физическая и здоровье. 2015. № 3 (54). С. 48-50.
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. Калюжный Ю.Н., Капустина Е.Г. Отдельные аспекты профилактики нарушений дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками органов внутренних дел // Научный портал МВД России. 2016. № 2 (34). С. 87-92.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Баркалов Сергей Николаевич, Начальник кафедры физической подготовки и спорта, кандидат педагогических наук, доцент.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Служебная деятельность, психофизиологическое состояние, физическая подготовка, сотрудник дорожно-патрульной службы.

**БАРЫШНИКОВ М.В.**

## **ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье раскрываются некоторые особенности обеспечения прав участников дорожного движения, в частности право свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам Российской Федерации.

Федеральным законом Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» закрепляются права участников дорожного движения на законодательном уровне. Проведенный анализ указанной статьи позволяет выделить в качестве основообразующего право свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил [1, ст.24]. Данное право является конкретизацией применительно к области дорожного движения установленного в Конституции Российской Федерации права граждан свободно передвигаться [1, ст.27] и может рассматриваться в административно-правовом статусе участников дорожного движения как специальное право. Данное право может быть ограничено на основании федеральных законов. В частности, как отмечает Смоляков А.И., «в целях обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время могут применяться ... ограничение или запрет движения транспортных средств на определенном участке (п. 3 статьи 11 Федерального конституционного закона от 30.05.2001 № 3-ФКЗ «О чрезвычайном положении», статья 14 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», п. 20 ч. 1

статьи 13 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции»); ограничение движения транспортных средств и пешеходов на улицах, дорогах, отдельных участках местности и объектах (п.10 ч.3 статьи 11 Федерального закона от 06.03.2006 № 35-ФЗ «О противодействии терроризму») [2,с.29].

Свобода человека есть возможность достигать поставленных целей в соответствии со своими интересами. Цель участников дорожного движения заключается в удовлетворении либо общественной потребности в пространственном перемещении людей, предметов, средств, продуктов их труда, либо личной потребности в таком перемещении. Сущность же интереса участников дорожного движения предопределяется тем, что затраты времени на перемещение людей и грузов являются теми затратами, которые, будучи объективно необходимыми, непосредственно не приносят, за некоторым исключением, ни материальных, ни духовных благ. Поэтому независимо от того, представляет ли участие в дорожном движении трудовую деятельность по осуществлению перевозок пассажиров и грузов, составляет определенный этап осуществления какой-либо иной деятельности или процесса удовлетворения бытовых потребностей, определяющим интересом для участников дорожного движения является стремление к минимизации времени перемещения. Это обстоятельство, являясь отражением объективно существующей в общественном развитии тенденции к уменьшению социального времени – времени социальных процессов, соотносённому со временем процессов природных [3, с.93], обуславливает объективность и всеобщность интереса участников дорожного движения в минимизации времени передвижения.

Вместе с тем рассмотренный интерес не является единственным для участников дорожного движения. Еще более важное значение имеет для них безопасность участия в дорожном движении.

Опасность дорожного движения определяется тем, что в нем используются транспортные средства. Научно-технический прогресс вносит определенные опасности, риски в процесс дорожного движения, но его диалектика заключается в том, что без дальнейшего технического развития невозможно решить многие проблемы обеспечения безопасности дорожного движения [4]. Являясь конструктивно приспособленными для перевозки людей, грузов или установленного на них оборудования, они в то же время представляют собой источник повышенной опасности [5, ст.1079]. Движущееся транспортное средство обладает таким запасом кинетической и потенциальной энергии, которая при потере управления этим средством способна производить разрушительную работу. Опасность движения транспортных средств материализуется в реальные вредные последствия при возникновении дорожно-транспортных происшествий. Физически они представляют собой столкновения транспортных средств между собой, опрокидывания транспортных средств, их наезды на пешеходов или препятствия, падения пассажиров, другие подобные события [6], то есть происшествия являются следствием нарушения устойчивости или автономности движения транспортных средств.

Изначально затраты времени на передвижение задаются расстоянием, на которое должно быть оно осуществлено, тягово-динамическими свойствами транспортного средства или физическими возможностями пешехода.

Минимальными они будут при полном использовании имеющихся у водителей и пешеходов возможностей по скорости движения и при движении по участкам улично-дорожной сети, обеспечивающим кратчайший путь от пункта отправления до пункта назначения. В то же время, во-первых, наличие на улично-дорожной сети так называемых «конфликтных точек», в которых пересекаются траектории движения транспортных средств, а также транспортных средств и пешеходов, во-вторых, существенные различия в функциональных возможностях транспортных средств и ограниченность площади улично-дорожной сети, определяющие необходимость либо снижения скорости движения, либо совершения обгонов и других маневров, в-третьих, конечная устойчивость транспортных средств против заноса и опрокидывания объективно определяют, что потенциальные скоростные возможности, равно как и направления движения, желательные по критерию экономии времени, могут быть реализованы лишь в той степени, в какой при этом обеспечиваются устойчивость и автономность движения транспортных средств. Иными словами, обеспечивается безопасность передвижения [7, с.10].

При этом хотелось бы обратить внимание на то, что средства удовлетворения основных интересов участников дорожного движения – минимизации времени передвижения и обеспечения его безопасности – диалектически противоречивы. Чем в большей степени используется потенциал, позволяющий уменьшить затраты времени, тем больше вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий и возможная тяжесть их последствий. Интересы создают у людей те или иные мотивы их деятельности. Наличие объективно существующего противоречия между средствами удовлетворения интересов участников дорожного движения, названного в литературе противоречием «скорость – опасность» [8, с.23], означает, что деятельность участников дорожного движения осуществляется в условиях риска. Ситуация риска заключается в том, что они имеют два противоположных мотива своих действий: стремление к успеху, предполагающее, прежде всего, достижение максимальной скорости и движение по минимально короткому пути, и стремление к безопасности, направленное на предупреждение предполагаемых отрицательных последствий своего дорожного поведения.

В заключение хотелось бы отметить, что оптимальным вариантом решения о режиме движения является такой компромисс между принципиальными мотивами поведения участников дорожного движения, когда мотив безопасности минимально, но тем не менее ощутимо преобладает над мотивом минимизации затрат времени. То есть мотив безопасности должен быть первым при принятии решения о режиме движения. Риск принятия решения, реализация которого приведет к дорожно-транспортному происшествию, определяется состоянием условий движения.

## ЛИТЕРАТУРА

1.О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ // Консультант Плюс: URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 20.02.2017г.).

2. Стимулирование правомерного поведения участников дорожного движения: теория и практика: монография / А.И. Смоляков. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016.

3. Введение в философию: Учебник. Ч. 2 / Авт. кол. И.Г. Фролов и др. М., 1990.

4. Калюжный Ю.Н. Отдельные теоретические подходы к толкованию понятия «безопасность дорожного движения» // Транспортное право. 2016. № 2. С. 3-7.

5. Гражданский кодекс Российской Федерации часть вторая [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 26 января 1996 г. №14-ФЗ // Консультант Плюс: URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 20.02.2017г.).

6. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 // Консультант Плюс: URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 20.02.2017г.).

7. Игнатов Л.Н. Организационные основы деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения. М.: Академия МВД СССР, 1991.

8. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М.: Транспорт, 1983.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Максим Валерьевич Барышников, старший преподаватель кафедры специальной подготовки, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Дорожное движение, безопасность дорожного движения, права участников дорожного движения, движение транспортных средств.

### **БАЯЗИТОВ Р.Н.**

### **ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ ПОЛИЦИИ**

Аннотация. В статье рассмотрены проблемы физической подготовки в профессиональной деятельности сотрудников дорожно-патрульной полиции Республики Казахстан.

Приказ Министерства обороны Республики Казахстан № 220 от 28 мая 2012 года «Об утверждении нормативов по физической подготовке в Вооруженных Силах Республики Казахстан» для органов внутренних дел является важной составляющей в профессиональной подготовке сотрудников. Физическая подготовка направлена не только на физическое, но и на нравственное развитие

сотрудников, формируя в них качества, необходимые для служебной деятельности. Поэтому данной учебной дисциплине огромное внимание уделяется в вузах системы МВД Республики Казахстан.

Особое внимание к физической подготовке в ОВД Республики Казахстан обусловлено самим характером службы. Практически любой сотрудник системы МВД Республики Казахстан может оказаться в экстремальных условиях, в условиях, связанных с риском для жизни и здоровья, и ему будут необходимы навыки самозащиты и ряд других физических качеств и умений. Это обстоятельство объединяет всех сотрудников ОВД Республики Казахстан и делает необходимым для них выработку таких качеств, как сила, выносливость, скорость. Навыки самозащиты также являются необходимыми.

Общая физическая подготовка соотносится с воспитанием основных физических качеств человека: скоростных, силовых, координационных, выносливости и гибкости [1]. Для того чтобы разобраться, какую же роль играет физическая подготовка в профессиональной деятельности сотрудников дорожно-патрульной полиции, 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. Из данного определения вытекает то, что физическая культура активно воздействует на жизненно важные стороны человеческого организма. А ее главной функцией является - поддержание оптимального состояния 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 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.

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.

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 дорожно-патрульной полиции. Сотрудники дорожно-патрульной полиции 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 Республики Казахстан во взаимодействии с гуманитарными, социально-экономическими, правовыми и специальными дисциплинами приобретает новое качество. 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.

В содержании физической подготовки сотрудников дорожно-патрульной полиции 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 дорожно-патрульной полиции. 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 [2].

Профессиональная служебная и физическая подготовка осуществляется по месту службы сотрудников в целях совершенствования их профессиональных знаний и навыков, необходимых для выполнения служебных обязанностей, в том числе в условиях, связанных с возможным применением физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, и включает в себя следующие виды:

1. правовую подготовку;
2. служебную подготовку;
3. огневую подготовку;
4. физическую подготовку.

1. Правовая подготовка - по контрольным тестам (не менее двадцати вопросов), включающим положения Конституции Республики Казахстан, законодательных и иных нормативных правовых актов Республики Казахстан в сфере внутренних дел, нормативных правовых актов МВД Республики Казахстан,



регламентирующих их оперативно-служебную деятельность, практическое решение правовых ситуаций (задач).

На занятиях по правовой подготовке изучаются Конституция Республики Казахстан, общепризнанные принципы и нормы международного права, относящиеся к деятельности органов внутренних дел, законодательные и иные нормативные правовые акты Республики Казахстан, субъектов

Методическое обеспечение правовой подготовки осуществляется Договорно-правовым департаментом Министерства внутренних дел Республики Казахстан, правовыми (юридическими) подразделениями органов, организаций и подразделений МВД Республики Казахстан.

2. Служебная подготовка - по контрольным тестам (не менее двадцати вопросов), определяющим уровень знаний, умений и навыков, необходимых для выполнения сотрудником служебных обязанностей, включающих решение двух-трех вводных задач. С учетом специфики оперативно-служебной деятельности сотрудников вводные задачи включают в том числе вопросы практической направленности по составлению (заполнению) формализованных бланков, алгоритму действий на месте происшествия, использованию специальной и криминалистической техники при раскрытии и расследовании преступлений.

Организационное и методическое обеспечение профессиональной служебной и физической подготовки, контроль за ее состоянием осуществляют кадровые подразделения совместно с правовыми (юридическими) и иными подразделениями по направлениям оперативно-служебной деятельности.

Профессиональная служебная и физическая подготовка организуется и осуществляется в органах, организациях и подразделениях МВД Республики Казахстан. Занятия по профессиональной служебной и физической подготовке для руководителей (начальников) могут проводиться отдельно.

На занятиях по служебной подготовке изучаются вопросы, связанные с реализацией законодательства Республики Казахстан и иных нормативных правовых актов, меры личной безопасности сотрудников при выполнении ими оперативно-служебных задач, а также другие вопросы, связанные с деятельностью органов внутренних дел, исходя из их практического применения.

3. Огневая подготовка - по контрольным тестам (не менее двадцати вопросов), включающим правовые основы применения оружия и обеспечения личной безопасности вооруженного сотрудника, правила стрельбы, материальную часть и тактико-технические характеристики огнестрельного оружия, боеприпасов (ручных осколочных гранат), меры безопасности при обращении с ними, задержки при стрельбе и способы их устранения, а также практическому выполнению одного из нормативов по огневой подготовке и контрольных упражнений.

На занятиях по огневой подготовке формируются и отрабатываются практические навыки обращения с огнестрельным оружием, тактика применения оружия в ходе осуществления оперативно-служебной деятельности, изучаются меры безопасности при обращении с оружием, его материальная часть, вопросы профилактики случаев гибели и ранений сотрудников, связанных с неумелым обращением с огнестрельным оружием.

4. Физическая подготовка - по уровню владения боевыми приемами борьбы, а также результатам выполнения контрольных нормативов.

Тестирование по правовой подготовке является проверкой знаний Конституции Республики Казахстан, законодательных и иных нормативных правовых актов Республики Казахстан в сфере внутренних дел.

При изменении законодательства Республики Казахстан и нормативных правовых актов МВД Республики Казахстан, регламентирующих направление оперативно-служебной деятельности, осуществляется корректировка контрольных тестов.

Учет итогов обучения и уровня подготовленности сотрудников ведется в журналах учета посещаемости занятий и успеваемости по профессиональной служебной и физической подготовке.

На занятиях по физической подготовке формируются и отрабатываются двигательные качества и навыки, необходимые в повседневной деятельности и в экстремальных ситуациях, практические навыки личной безопасности и применения боевых приемов борьбы (в том числе в средствах индивидуальной бронезащиты, летней (зимней) форме одежды, на фоне физической и психической нагрузок) в условиях, максимально приближенных к реальным ситуациям силового единоборства с активно сопротивляющимися правонарушителями с использованием специальных средств и табельного оружия.

Организация и проведение занятий, перечень контрольных нормативов и упражнений, оценка уровня огневой выучки и физической подготовленности сотрудников определяются наставлениями по организации огневой и физической подготовок в органах внутренних дел.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Приказ Министерства обороны РК № 220 от 28 мая 2012 года «Об утверждении нормативов по физической подготовке в Вооруженных Силах Республики Казахстан».

2. Закон Республики Казахстан «О физической культуре и спорте в Республики Казахстан» № 228-V от 3 июля 2014 г.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Баязитов Руслан Нурланович. Преподаватель цикла специальной подготовки.

Учебный центр МВД Республики Казахстан (город Темиртау)

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Физическая подготовка, физическая культура, служебная подготовка, спорт.

## **ПРОФИЛАКТИКА НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Аннотация. В статье рассматриваются основные средства и способы выявления обстоятельств, способствующих совершению преступлений в сфере нарушений правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств.

Обеспечение безопасности дорожного движения при осуществлении пассажирских перевозок посредством маршрутных транспортных средств в последние годы приобрели особую актуальность. Об этом пишут средства массовой информации: «ДТП с участием двух маршрутных автобусов в Орле произошло 9 июня 2016 года около 14:00. По предварительным данным, водитель маршрутного ПАЗа, следовавший по улице Московской со стороны улицы Орджоникидзе, столкнулся с другим пазиком, который ехал в том же направлении, а затем еще и с автомобилем УАЗ. В результате аварии травмы получили 11 человек. Трое пострадавших - все женщины – госпитализированы». 22 ноября 2016 года в 19:05, в центре Орла произошло ДТП с участием маршрутного автобуса «ПАЗ 32054». Авария случилась в районе дома №155 по улице Московской. 49-летний водитель не смог справиться с управлением автобуса и врезался в световую опору. Как сообщают в пресс-службе областного ГИБДД, в результате столкновения пострадало четыре пассажира маршрутки, все – женщины. 7 февраля 2017 года в Орле произошло очередное ДТП с участием маршрутного такси, в котором находились пассажиры. На улице Комсомольской, в районе ЦНТИ, в «паровозик» собрались сразу три автомобиля. Как сообщает пресс-служба областного УГИБДД, авария произошла в 15:25. 52-летний водитель маршрутного такси «Форд-Транзит» следовал по ул. Комсомольской со стороны ул. Мопра. В районе дома №120 он столкнулся сдвигающимся попутно автомобилем «Джип-Либерти», который врезался в следующий впереди микроавтобус «Хендэй». И это далеко не единственные сообщения о произошедших ДТП с участием маршрутных транспортных средств только в Орловском регионе.

В связи с высокой аварийностью преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации данного вида транспорта настолько привлекают внимание общественности, что по результатам расследования требуют незамедлительной выработки эффективных средств и методов профилактики. Профилактика рассматривается в более широком смысле, чем раскрытие и расследование преступлений, а также привлечение виновных к уголовной ответственности.

Рассмотрим основные средства и способы установления обстоятельств, способствующих совершению преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств. Например, повышенные требования, предъявляемые к водителям данного транспорта, являются вполне обоснованными и диктуются возложенной на них

ответственностью за жизнь и здоровье многочисленных пассажиров. Нарушения порядка прохождения медицинских и технических осмотров обычно заключаются в том, что такие осмотры проводятся работниками, не имеющими соответствующих сертификатов на право их проведения, либо не проводятся вообще. В целях пресечения указанных нарушений предлагается усилить контроль за пассажирскими перевозками путём проведения внеплановых проверок территориальными органами управления ГИБДД. К сожалению, в большинстве случаев их тотальное проведение инициируется только после совершения ДТП, получивших широкий общественный резонанс.

Значительное количество нарушений правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств, выразившихся в выезде водителей на встречную полосу движения, в результате которых были допущены лобовые столкновения, повлекшие многочисленные человеческие жертвы, наводит на мысль о необходимости оборудования скоростных трасс ограждениями, разделяющими встречные полосы движения. В связи с особенностями эксплуатации данного транспорта важную информацию для профилактики рассматриваемого вида преступлений несет в себе осмотр таких элементов системы дорожного движения, как остановочный павильон, посадочная площадка, пешеходные переходы, рекламные щиты (их расположение относительно остановки).

Основной вид ДТП в местах, предназначенных для остановки маршрутных транспортных средств, – наезд на пассажиров, а также пешеходов (бывших или будущих пассажиров «маршрутки»). Особенно это касается необорудованных остановок, на которых автобус осуществляет посадку или высадку пассажиров на краю покрытия. В случае гололеда, плохих погодных условий, темного времени суток в разы увеличивается вероятность наезда на пассажиров. Не менее важной проблемой выступают прилегающие к остановочным пунктам зоны нерегулируемых пешеходных переходов, значительная часть из которых размещена с нарушением установленных правил. К основным детерминантам автотранспортных преступлений субъективного характера относятся низкий уровень общей культуры и правосознания водителей; управление автотранспортным средством в состоянии опьянения; недостаточный уровень знаний, умений и навыков вождения автотранспортных средств; легкомыслие, беспечность, пренебрежительное отношение к правилам дорожного движения и т.п.

Совершению преступных нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации маршрутного транспортного средства способствуют:

1) низкая квалификация и уровень профессионального мастерства водительского состава; осуществляющего пассажирские перевозки;

2) нарушение действующего законодательства в части обеспечения безопасности дорожного движения (режима труда и отдыха, порядка прохождения предрейсового технического и медицинского осмотра, требований безопасности);

3) неудовлетворительное техническое состояние маршрутного транспортного средства;

4) ненадлежащая организация мест, предназначенных для остановок маршрутного транспортного средства;

- 5) нелегальные пассажирские перевозки;
- 6) неудовлетворительное состояние дорог.

Одной из предпосылок эффективного осуществления мер по снижению аварийности преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации данного вида транспорта выступает наличие квалифицированных специалистов по расследованию данного вида преступлений, способных выявлять и принимать меры к устранению причин, способствующих их совершению.

Учитывая положительную динамику роста показателей аварийности изучаемых преступлений, можно сделать вывод о том, что в настоящее время значительная часть сотрудников следственных органов имеет недостаточный уровень профессиональной подготовки, что не соответствует потребностям расследования преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации МТС. В связи с этим считаем целесообразным:

- 1) создать новую, актуальную на настоящий момент методику расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации МТС;
- 2) организовать спецкурсы по обучению следователей расследованию рассматриваемого вида ДТП.

Рекомендации, направленные на профилактику преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации МТС, несут в себе очень важную предупредительную функцию, которая обусловлена разнохарактерностью причин и условий, способствующих их совершению. Для того чтобы рекомендации были действенными, они должны сочетать как общие положения профилактики ДТП, так и детализированно описывать особенности, свойственные исключительно рассматриваемому виду транспортных средств. Тяжкие последствия, имеющие место при совершении преступных нарушений правил дорожного движения и эксплуатации МТС, а также сложность установления истинных обстоятельств происшедшего обуславливают необходимость создания качественно новой, эффективной научно обоснованной методики расследования подобных преступлений, основанной на современных реалиях эксплуатации маршрутных транспортных средств.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Боева Милана Александровна, преподаватель кафедры специальной подготовки, кандидат юридических наук, доцент.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Нарушения правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств, причины и условия совершения преступлений, профилактика.

**К ВОПРОСУ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПРЕЮДИЦИИ ЗА  
УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ  
ОПЬЯНЕНИЯ**

Аннотация. В статье раскрываются вопросы возрождения института административной преюдиции с позиции интеграции уголовного и административного законодательства, как средства реализации правовой политики в области обеспечения безопасности дорожного движения. Анализируются правовые позиции Верховного Суда СССР и Верховного Суда Российской Федерации по вопросам применения норм об уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Делается вывод о социальном назначении административной преюдиции в превенции преступлений против безопасности дорожного движения.

Проблема административной преюдиции за управление транспортным средством в состоянии опьянения, остается дискуссионной. Отказ российского законодателя от конструкции составов преступлений с административной юрисдикцией привел к тому, что по действующему КоАП РФ ответственность одинакова как за впервые совершенное административное правонарушение, так и за повторное после применения административного наказания [1,с.20].

Возрождение института административной преюдиции в уголовном законодательстве определена как политическими, так и правовыми актами.

Обозначенная Президентом России позиция о более широком использовании в уголовном законе административной преюдиции, то есть привлечения к уголовной ответственности только в случае неоднократного совершения административного правонарушения [2], предназначалась главным образом к противоправным деяниям в сфере экономики, которые относились к преступлениям небольшой тяжести, и некоторых преступлений средней тяжести, максимальное наказание за которые было установлено в 3-4 года лишения свободы.

Современная уголовно-правовая политика предусматривает гармонизацию диспозиционных конструкций с мерами уголовного наказания в зависимости от тяжести совершенных преступлений, более широкое использование административной преюдиции, обеспечение гибкости системы наказания, предусматривающей дифференциацию ответственности [3].

Постепенно вводимое в законодательство использование института административной преюдиции позволяет выделить следующие цели правовой политики.

Первое, это частичная декриминализация, ранее уголовно наказуемых противоправных деяний, относительно противоправного поведения, имеющих не высокую степень общественной опасности и направленная на сокращение уголовных репрессий.

Второе, - криминализация отдельных противоправных деяний лиц, заведомо являющимися правонарушителями, демонстрирующих устойчивость

противоправного поведения, и представляющих общественную опасность жизни и здоровью граждан, установленному порядку управления, общественной безопасности, в силу прямого умышленного нарушения правовых запретов (напр. ст. 151.1, 212.1 УК РФ). В нашем случае это введение в Уголовный кодекс России статьи 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию».

Существовавший до 24 декабря 1992 года [4] институт административной преюдиции в области автотранспортных преступлений, подразумевал уголовную ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения, и применялся на основании статьи 211.1 УК РСФСР к лицам, допускающим управление транспортными средствами в состоянии опьянения, если они ранее были лишены прав управления за аналогичное нарушение. Санкции ст. 211.1 УК РСФСР подразумевали до одного года лишения свободы, а также исправительных работ на такой же срок или в виде штрафа в размере ста рублей с лишением права управления транспортным средством до пяти лет.

Мы согласны с мнением А.Н Тарбагаева, о том, что «каналом включения административной ответственности в механизм уголовно-правового регулирования должно явиться существование в уголовном законе административной преюдиции, бланкетных норм, а также введение в некоторые диспозиции оценочных признаков при разграничении преступлений и административных проступков» [5].

Изначально за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения лицо могло быть привлечено к уголовной ответственности лишь в том случае, когда в каждом из совершенных им проступков содержались признаки административного нарушения, причем за первое из них оно законно и обоснованно было лишено водительских прав, а не имевшее их - в течение года подвергалось иным мерам административного взыскания.

Причем, если к лицу, допустившему управление транспортным средством в состоянии опьянения, были применены меры общественного воздействия товарищеским судом, общественной организацией, коллективом трудящихся, то повторное управление таким лицом транспортным средством в состоянии опьянения, поскольку иное не предусмотрено законом, не может служить основанием для привлечения его к уголовной ответственности по ст. 211.1 УК РСФСР и соответствующим статьям УК других союзных республик [6].

Затем, в связи с изменением указанной нормы и проблем, возникающих при ее применении, Пленум Верховного Суда СССР, дал следующие разъяснения, что ответственность по ч. 1 ст. 211.1 УК РСФСР и соответствующим статьям УК других союзных республик наступает в случаях, когда лицо в течение срока, на который оно за управление в состоянии опьянения транспортным средством в административном порядке было законно и обоснованно лишено права управлять транспортными средствами, вновь совершит такое же нарушение, независимо от того, каким видом транспортного средства лицо ранее управляло. В этих случаях начало срока лишения права на управление транспортными средствами исчисляется со дня принятия такого решения. Уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения наступает

при условии, если лицо знало о принятом решении о лишении его права на управление транспортными средствами [7].

С 1 июля 2015 г. в России возрождена уголовная ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения, а также введена ответственность за невыполнение законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Аналогично в отношении лиц, имеющих судимость за совершение преступлений, выразившиеся в нарушении ПДД или эксплуатации транспортных средств, в состоянии опьянения, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, смерть человека либо смерть двух или более лиц [8].

В виде наказаний предусмотрены штраф, обязательные работы, принудительные работы либо лишением свободы (до двух лет) с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Аналогичная норма с административной преюдицией предусмотрена ст. 317-1 Уголовного кодекса Республики Беларусь.

Отвечая на вопросы, поступившие из судов, по применению положений статьи 264.1 УК РФ, Президиумом Верховного Суда РФ 31.07.2015 г. даны разъяснения в соответствии с которыми административное наказание, назначенное лицу до введения в действие ст. 264.1 УК РФ (01.07.2015) за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, учитывается в том случае, если на момент совершения нового правонарушения не истек срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию [9].

Следует отметить, что только за вторую половину 2015 г. (с момента вступления в силу) В России осуждено по ст.264.1 УК РФ 18944 человека, из них 343 осуждены к лишению свободы, 1003 – к условному лишению свободы, 1 человек к исправительным работам и 16142 к обязательным работам.

При этом, в 2016 году выявлено 411279 лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ) и на 246802 человек было составлены протоколы за не выполнение законного требования о прохождении медицинского освидетельствования (ст.12.26 КоАП РФ).

Таким образом, институт административной преюдиции позволяет применять различный уровень юридической ответственности (административной и уголовной) к лицам, впервые вставшим на путь правонарушений, и к лицам, не вставшим на путь исправления после применения к ним административного наказания.

Его социальное назначение - превенция преступлений против безопасности дорожного движения, выражающегося в пресечении устойчивого противоправного поведения под угрозой привлечения к уголовной ответственности как меры воздействия и защиты общественных интересов.



## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Шергин А.П., Шергина К.Ф. Проблемы интеграции административной и уголовной ответственности // Научный портал МВД России. 2010. № 4(12). - С. 13-20.
2. Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 12.11.2009 // Российская газета от 13.11.2009.
3. Указ Президента РФ от 09.06.2010 № 690 "Об утверждении Стратегии государственной антинаркотической политики Российской Федерации до 2020 года" // СЗ РФ. 2010. № 24. Ст. 3015.
4. Закон РФ от 24.12.1992 № 4217-1 "О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР" // Российская газета от 19.01.1993.
5. Тарбагаев А.Н. Административная ответственность в уголовном праве. // Правоведение, 1992, № 2. С. 62-68.
6. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 06.10.1970 № 11 "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях" // Бюллетень Верховного Суда СССР. № 6. 1970.
7. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 25.02.1977 № 3 "О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 6 октября 1970 г. № 11 "О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях" // Бюллетень Верховного Суда СССР. № 2. 1977.
8. Федеральный закон от 31.12.2014 N 528-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения" // СЗ РФ. 2015. № 1 (часть I). Ст. 81.
9. Ответы на вопросы, поступившие из судов, по применению положений статьи 159.4 в связи с постановлением Конституционного Суда Российской Федерации от 11 декабря 2014 года № 32-П и статьи 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации" (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 31.07.2015). - URL: <http://base.consultant.ru> (дата обращения 11.03.2017)

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Болотин Игорь Владимирович, генеральный директор Строительной компании «Веритас групп», соискатель.

ООО «ВЕРИТАС ГРУПП» Строительная компания.

Служебный адрес: 111675, г. Москва, ул. Татьяны Майоровой, д. 8, помещение XXII, к. 5.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Преюдиция, правонарушение, преступление, административная ответственность, уголовная ответственность, управление транспортным средством, состояние опьянения, безопасность, дорожное движение.

## **ПОНЯТИЕ И РОЛЬ СЛУЖЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ И ЗАКОННОСТИ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД**

Аннотация. В статье исследуются наиболее значимые аспекты формирования и содержания служебной дисциплины и законности сотрудников ГИБДД

Современный этап реформирования правоохранительных органов Российской Федерации предъявляет новые требования к их сотрудникам, организации, содержанию и методике профессионального отбора и профессиональной подготовки. Повседневная деятельность сотрудников органов внутренних дел, в том числе, и сотрудников Госавтоинспекции, должна отличаться целеустремленностью, организованностью, высоким мастерством, способностью компетентно решать поставленные задачи.

С учетом реализации положения Стратегии обеспечения национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года определено одно из приоритетных направлений дальнейшего развития Министерства внутренних дел Российской Федерации - это построение социально ориентированной модели системы МВД России и формирование нового облика сотрудника органов внутренних дел. Президент Российской Федерации в своих выступлениях неоднократно обращал внимание на то, что органам внутренних дел необходимо добиться полного соответствия морально-психологических качеств личного состава высоким профессиональным требованиям.

В последнее время вызывает беспокойство рост преступности среди личного состава органов внутренних дел, в том числе количества должностных преступлений. Больше стали привлекаться к уголовной ответственности руководители органов внутренних дел. Намного увеличилось количество уголовных дел за нарушения учетно-регистрационной дисциплины.

Особую значимость и актуальность имеет обозначенная проблема среди сотрудников подразделений обеспечения безопасности дорожного движения, так как с момента введения в штатную структуру Госавтоинспекции контрольно-профилактических отделов, помимо организационных приказов и обзорной информации, никаких действенных рекомендаций по организации работы, формах и методах проведения профилактической работы с личным составом нет, тем более в современных условиях возросшего негативного отношения к службе и имеющими место быть фактами нарушения законности со стороны сотрудников ГИБДД.

Это связано с целым рядом причин, среди которых, в частности, стоит назвать отсутствие систематического и глубокого использования педагогических навыков и психологических знаний сотрудниками в работе в данном направлении, наблюдается недостаток научных прикладных исследований психологических и педагогических аспектов деятельности ДПС ГИБДД.

Оптимизация деятельности сотрудников ОВД в целом во многом зависит от решения проблем научно обоснованного отбора и профессиональной

подготовки кадров, приоритетными направлениями которых является совершенствование морально-психологического обеспечения служебной деятельности, включающей воспитательную, психологическую, социальную, культурно-просветительную работу, работу по укреплению служебной дисциплины и законности среди личного состава.

Законность - важнейший принцип деятельности органов внутренних дел. Этот принцип выражается как в правоохранительном характере самой деятельности органов внутренних дел, так и в том, что эта деятельность осуществляется на основе строгого и неуклонного соблюдения законов и подзаконных актов.

Деятельность сотрудников подразделений обеспечения безопасности дорожного движения немыслима без высокой организованности и служебной дисциплины. Это объясняется тем, что только с помощью дисциплины можно объединить усилия для выполнения служебных задач, создать необходимый порядок и согласованность в действиях.

Необходимость прочной дисциплины объясняется и тем, что в связи со спецификой деятельности сотрудников подразделений безопасности дорожного движения общие задачи могут решаться только при наличии высокой дисциплины в работе всего личного состава. Обеспечивая безопасность дорожного движения, предупреждая и пресекая правонарушения, привлекая виновных к ответственности, сотрудники Госавтоинспекции укрепляют законность и правопорядок. Вместе с тем их действия должны соответствовать требованиям закона и подзаконных актов в пределах предоставленных им полномочий.

Служебная дисциплина призвана регулировать служебную деятельность, взаимоотношения между сотрудниками, отношения в подразделениях с целью обеспечения высокого уровня организованности и эффективности работы.

Понятие «служебной дисциплины» сотрудников подразделений безопасности дорожного движения включает в себя: обязательность требований закона и подзаконных нормативных правовых актов для всех категорий сотрудников; совпадение целей законности и служебной дисциплины; детальную регламентацию правил поведения в служебном коллективе, с руководством и участниками дорожного движения; повышенную правовую ответственность за нарушение требований служебной дисциплины; обязательное соблюдение нравственных норм; единство безусловного выполнения установленных норм.

Таким образом, служебная дисциплина - неукоснительное соблюдение лицами рядового и начальствующего состава ГИБДД установленных законодательством и иными правовыми актами Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, Присягой, приказами Министра внутренних дел Российской Федерации, прямых начальников (командиров) порядка и правил выполнения возложенных на них служебных обязанностей.

Дисциплинированность - это требования дисциплины, исполнение которых является необходимой внутренней потребностью, устойчивой привычкой выполнять все нормативные акты, регламентирующие служебную деятельность. Она является проявлением ответственности сотрудника за свои действия перед обществом и законом.

Дисциплинированность во многом зависит от личностных особенностей и характерологических черт сотрудника, а нарушение дисциплины является одним из видов девиантного (асоциального) поведения, которое формируется под влиянием различных социальных факторов и условий жизнедеятельности.

Под девиацией (лат. *deviation* – уклонение, *de* от + *via* дорога) понимается отклонение от некоторых норм, стандартов, предписанных правил.

Как отмечается в специальной литературе, девиантное поведение – это действия, не соответствующие официально установленным или фактически сложившимся в органах внутренних дел нормам и ожиданиям и приводящие нарушителя к изоляции, исправлению или наказанию, предкриминальному, а не отклоняющемуся поведению. Поэтому более верной является мысль о том, что очень часто виды отклоняющегося поведения настолько переплетены и взаимосвязаны между собой, что поиск истоков негативного поведения того или иного сотрудника вскрывает более глубокие причины, нежели мы ожидаем первоначально. Таким образом, понятие девиантного поведения гораздо шире понятия криминального поведения и не всегда предполагает социально опасные действия.

Девиантное (асоциальное) поведение представляет собой отклонение сотрудника органов внутренних дел (подразделений безопасности дорожного движения) от нормативного поведения, ведущее к нарушениям нравственных, правовых, этических, профессиональных и иных норм, изменение способов решения профессиональных и личностных задач, деформации общественных отношений и образа жизни.

По силе социальных отклонений девиантное поведение может приобретать форму: нравственного, дисциплинарного проступка, некриминального деликта (лат. *delictum* – всякое правонарушение, юр.), то есть административного, гражданского, семейного и иного правонарушения, криминального деликта или преступления.

В современном российском обществе в числе основных факторов производства девиантного поведения или асоциальных проявлений личности можно выделить следующие:

1. Социально-экономические причины, в основе которых лежит дифференциация и резкая поляризация доходов населения, что привело к значительным масштабам социального расслоения общества. Снижение уровня жизни и поляризация социальной структуры создают условия для роста социальной напряженности, маргинализации, распространения социальных отклонений (коррупция, взяточничество, рисковое поведение ради собственной выгоды, криминализация и т.д.).

В связи с чем социологическая наука выделяет две контрастные модели поведения в условиях нестабильности: модель действия и модель состояния стресса.

2. Политико-правовые причины связаны одновременно с несовершенством и неисполнением действующего законодательства и с отсутствием развитой системы правовой и социальной защиты сотрудников органов внутренних дел, низким уровнем правовой и политической культуры, что влечет за собой резкое снижение авторитета полиции в обществе.

3. Социально-культурные (духовно-нравственные) причины. На современном этапе развития российского общества состояние нравственного сознания и поведения представляет собой глубоко противоречивую картину. Изменилась этическая и эстетическая мотивация поведения, нарушились межличностные отношения. Ситуация обострилась резким ростом криминализации, наркомании, алкоголизма. Все это привело к изменению социального самочувствия, доминированию ценностей субкультур над традиционными ценностями. Отсюда, как вытекающее последствие, формирование у личности сотрудника правоохранительных органов корыстных мотивов служебной деятельности, начиная с момента обучения.

4. Психологические причины формирования девиантного поведения отражают личностные изменения у сотрудников, повышающие уровень криминогенности, ведущие к появлениям асоциальной мотивации, социальному отчуждению и приемлемости противоправного поведения.

Функциональные обязанности сотрудников полиции строго регламентированы, а субординационная структура является жестоко иерархической. Приказы вышестоящих лиц не обсуждаются и подлежат неукоснительному выполнению независимо от отношения к приказу того лица, которое его получает. Так, например, на сотрудников Госавтоинспекции часто воздействуют неблагоприятные факторы: эмоциональная и физическая перегрузка, воздействие шума, вибрации, монотонности, постоянный вынужденный контакт с сослуживцами и участниками дорожного движения, отсутствие возможности уединения, межличностная напряженность и конфликтные ситуации, что негативно отражается на психологическом состоянии здоровья.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Бондарев Александр Александрович, начальник кафедры специальной подготовки, кандидат юридических наук, доцент.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

Бровчук Ольга Владимировна, начальник отделения психологической работы ОМПО, кандидат социологических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Законность, дисциплина, девиантное поведение, сотрудник ГИБДД, профессиональная деятельность, морально-психологическое обеспечение служебной деятельности.

**БОРОВСКОЙ А.Е., СМОЛЯКОВ Н.В., КРАВЧЕНКО А.А.,  
БУРЯЧЕНКО Н.А.**

## **ИНТЕГРАЦИЯ СОВРЕМЕННЫХ СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД В СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ СВЕТОФОРНЫМИ ОБЪЕКТАМИ**

Аннотация. В статье рассматриваются возможности современных средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Авторами отмечены положительные результаты работы средств, а также дальнейшие возможности развития их потенциала.

Специальные технические средства фотовидеофиксации получили большое распространение в России. Как отмечалось в статьях Вдовина С.П. [2] и Жуковой П.Н. [3], установка таких комплексов приводит к значительному снижению аварийности на контролируемых участках улично-дорожной сети. Однако в большинстве случаев рассматривались варианты оборудования контроля скорости, что не охватывает весь диапазон возможностей современных аппаратно-программных комплексов фотовидеофиксации, а также не рассматривается вопрос об их интеграции в системы контроля характеристик транспортных потоков и, соответственно, включения в АСУДД. В то же время статистика нарушений правил дорожного движения имеет следующее распределение: превышение скорости – 45,45%; непредоставление преимущества пешеходам – 10,23%; нарушение правил проезда пересечения – 5,68%; обгон, выезд на встречную полосу движения – 4,55%; управление транспортным средством в нетрезвом виде – 4,55%; иное – 29,55%.

Как видно из приведенной выше информации, скоростной режим является основным показателем, влияющим на дорожно-транспортные происшествия. Однако необходимо заметить, что в населенных пунктах при высоком уровне загрузки улично-дорожной сети скоростной режим будет ограничен, и это объясняет тот факт, что скоростной режим в «пиковое» время в условиях городской черты не будет являться основным источником ДТП. С целью снижения аварийности на основных магистралях г. Белгорода в 2015 году на одной из основных улиц г. Белгорода, на перекрестке ул. Ватутина – ул. Костюкова, установлен комплекс фотовидеофиксации нарушений ПДД «Спецлаб-Перекресток». Данный комплекс фиксирует следующие виды нарушений ПДД: остановку перед стоп-линией, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение требований знаков и разметки (рядность), выезд на полосу встречного движения. Его ввод позволил значительно снизить как количественные показатели по ДТП (рис 1), так и повысить эффективность функционирования пересечения, что подтверждается следующим данными.

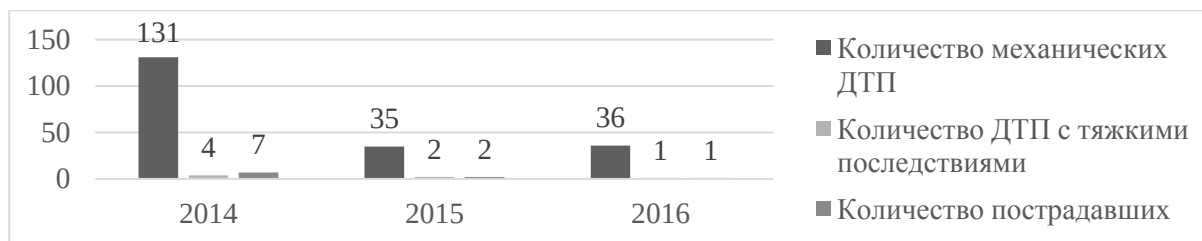


Рис. 1. Сравнительные статистические данные о ДТП до и после ввода комплекса фотовидеофиксации нарушений ПДД «Спецлаб-Перекресток»

Как видно из представленного графика, количество ДТП с механическими повреждениями транспорта снизилось на 72%, а количество ДТП с тяжкими последствиями - на 75%, что говорит о большой эффективности проведенных мероприятий.

Подобные комплексы имеют большой потенциал в своем развитии как с точки зрения интеграции в системы верхнего уровня управления транспортными потоками, так и с точки зрения использования данных для АСУДД [5]. Так, на примере проспекта Ватутина осуществлено имитационное моделирование адаптивной системы управления светофорными объектами на основании данных, получаемых с подобных систем, если бы они были установлены на протяжении всего проспекта Ватутина.

При этом данные, получаемые и обрабатываемые системой, позволяют строить долгосрочные планы управления светофорными объектами на основании показателей интенсивности движения [4].

С применением адаптивного управления светофорным объектом и использованием имитационного моделирования в системе Aimsun были получены следующие данные по экономии топлива существующим и адаптивным планом управления СО (рис. 2.) [1].



Рис. 2. График изменения расхода топлива на пересечении пр. Ватутина – ул. Костюкова

Таким образом, использование подобных систем в пределах населенного пункта при условии их интеграции в АСУДД может не только повышать уровень безопасности улично-дорожной сети, но и значительно повышать эффективность ее функционирования.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Боровской А.Е., Медведев М.И., Шевцова А.Г. Анализ моделей расчета интенсивности движения в зоне регулируемых перекрестков // Мир транспорта и технологических машин. Орел-ГТУ. 2016. № 4(55). С.55-63.
2. Вдовин С.П., Воробьев Д.В. Фотовидеофиксация правонарушений в рамках аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2016. № 1 (3). С. 8-13.
3. Жукова П.Н., Насонова В.А. О профилактике правонарушений и безопасности дорожного движения // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 1. С. 34-36.
4. Шевцова А.Г.; Новиков И.А.; Боровской А.Е. Современный подход к управлению светофорным объектом // В сборнике: Информационные технологии и инновации на транспорте. Материалы 2-ой Международной научно-практической конференции. Под общей редакцией А.Н. Новикова. 2016. С. 366-370.
5. Шевцова А.Г., Боровской А.Е., Медведев М.И. Анализ значения автомобильного транспорта в общей транспортной системе Белгородской области//В сборнике: Актуальные вопросы инновационного развития транспортного комплекса Материалы 5-ей Международной научно-практической интернет-конференции под общей редакцией А.Н. Новикова. 2016. С. 259-265.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Боровской Алексей Евгеньевич, доцент кафедры эксплуатации и организации движения автотранспорта, кандидат технических наук, доцент.

Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова.

Смоляков Николай Викторович. Начальник УГИБДД УМВД России по Белгородской области.

Кравченко Андрей Алексеевич. Начальник отдела надзора УГИБДД УМВД России по Белгородской области.

Буряченко Наталья Александровна. Магистрант.

Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Фотовидеофиксация нарушений дорожного движения, ДТП, аварийность, АСУДД, улично-дорожная сеть.



**БОРОВСКОЙ А.Е., СМОЛЯКОВ Н.В., КРАВЧЕНКО А.А.,  
ЛУКЬЯНОВ А.М.**

## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СИСТЕМ СПУТНИКОВОЙ НАВИГАЦИИ ДЛЯ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ ХАРАКТЕРИСТИК ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ**

Аннотация. В данной статье авторами рассмотрены возможности использования систем спутниковой навигации для прогнозирования характеристик транспортных потоков. Итогом работы является предложенная авторами методика обработки и анализа навигационной информации.

Для обеспечения эффективного решения задачи организации дорожного движения необходимо знать текущую обстановку на дорогах и с высокой степенью точности прогнозировать характеристики транспортных потоков на различных участках дорожной сети, учитывая при этом время суток, сезонные факторы и другие условия. Для максимального охвата автомобильных дорог и обеспечения постоянного контроля транспортных потоков можно использовать информацию о параметрах движения транспортных средств в потоке, оснащенных средствами спутниковой навигации и подключённых к единой системе сбора и обработки информации. Наличие современных средств автомобильной навигации и связи позволяет оперативно и с высокой точностью получать информацию о местоположении и параметрах движения транспортных средств [1].

Реализация методики обработки и анализа зарегистрированной навигационной информации предполагается в рамках создания специализированной системы сбора и обработки информации (далее – Система), интегрируемой в состав автоматизированной системы управления дорожным движением [3].

На основании вышеизложенного предлагается следующая методика обработки измерительной информации.

В начале весь регион действия Системы разделяется на зоны с одинаковыми в пределах зоны характеристиками (дорожное покрытие, пропускная способность и др.). Все транспортные средства, оснащённые навигационной аппаратурой, потребителя НАП, регулярно передают измерительную информацию в центр сбора и обработки информации (ЦСО) Системы.

В ЦСО на основании данных о параметрах движения транспортных средств формируется база данных, содержащая информацию о транспортных средствах (зона, время, координаты, азимут и модуль вектора скорости). Также ЦСО организует и поддерживает канал связи с региональным метеоцентром. По данному каналу в ЦСО поступает информация о распределении метеоусловий по региону. На основании данных, поступающих от регионального метеоцентра, формируется база данных, содержащая информацию о распределении метеоусловий по региону (зона, время, метеоусловия). Дополнительно ЦСО организует и поддерживает каналы связи с региональными дорожными службами. По данным каналам в ЦСО поступает обновляемая информация о дорожной сети

(тип покрытия дорог, состояние дорожного покрытия и т.д.), светофорах. На основании этих данных формируется база данных, содержащая информацию о состоянии дорожного полотна.

В ЦСО в ходе анализа навигационной информации, поступающей от НАП автомобилей, устанавливается взаимосвязь (строится модель) между скоростями движения транспортных средств в потоках, метеоусловиями, состоянием дорожного полотна и временем по каждой из выделенных зон региона. При обработке информации определяются взаимные удалённости транспортных средств, участвующих в Системе, динамика их изменения для каждой зоны и для совокупности нескольких ближайших зон. Также устанавливается соответствие между характеристиками транспортного потока, мгновенными скоростями транспортных средств, оснащённых НАП, их взаимным удалением, наличием светофоров, перекрёстков и т.д. По мере эксплуатации Системы осуществляется уточнение характеристик взаимосвязи. На основании сформированной модели и текущих значений координат, скоростей движения и взаимных удалённостей транспортных средств оцениваются характеристики транспортных потоков в каждой зоне региона.

Процедура обработки и анализа информации заключается в следующем:

- На основании данных о местоположении на дороге подключённых к Системе автомобилей и данных об их скорости движения оцениваются параметры функции, описывающей распределение скорости движения автомобилей по дороге, и функции, описывающей распределение дистанции между соседними автомобилями.

- Плотность транспортного потока оценивается по результатам анализа динамики изменения скорости потока на участке дороги и динамики изменения дистанции между автомобилями.

- Интенсивность движения транспортных средств определяется с использованием данных о плотности потока и его скорости как среднее на заданном интервале времени значение отношения полученной оценки скорости потока к дистанции между автомобилями [2].

Предлагаемые в статье технологии предназначены для оценивания распределения скорости потоков практически по всей дорожной сети. При этом особое внимание уделяется методологии анализа данных, построению суточных и сезонных трендов в интенсивности транспортных потоков, а также учета влияния погодных факторов, что позволяет оптимизировать светофорное регулирование, выбрать методы и алгоритмы совершенствования схем организации движения, провести оптимизацию движения общественного транспорта на основе реальных скоростных показателей транспортного потока.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Боровской А.Е., Лукьянов А.М., Смоляков Н.В., Кравченко А.А., Яковлева Е.И. Роль телематических систем в определении характеристик транспортного потока // Успехи современной науки и образования. 2016. № 11. С. 199-203.

2. Боровской А.Е., Кравченко А.А., Соколов С.И., Ходырева Е.И. Формирование динамической модели транспортной системы на примере

белгородской агломерации // Организация и безопасность дорожного движения Материалы IX всероссийской научно-практической конференции (с международным участием), посвящённой памяти профессора, доктора технических наук Резника Л.Г. 2016. С.58-64.

3. Боровской А.Е., Сокорев С.И., Новиков И.А. Создание точных моделей транспортных потоков на основе геоинформационных данных // В сборнике: Информационные технологии и инновации на транспорте материалы 2-ой Международной научно-практической конференции. Под общей редакцией А.Н. Новикова. 2016. С. 10-19.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Боровской Алексей Евгеньевич, доцент кафедры эксплуатации и организации движения автотранспорта, кандидат технических наук, доцент.

Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова

Смоляков Николай Викторович, начальник УГИБДД УМВД России по Белгородской области.

Кравченко Андрей Алексеевич, начальник отдела надзора УГИБДД УМВД России по Белгородской области.

Лукьянов Александр Михайлович, старший научный сотрудник кафедры программного обеспечения вычислительной техники и автоматизированных систем.

Белгородский государственный технологический университет имени В.Г. Шухова.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Телематика, тахограф, ГЛОНАСС, дислокация, знаки, улично-дорожная сеть.

**БОРЦОВ В.В., ШИХАНОВ В.Н.**

### **О НЕОБХОДИМОСТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОПАГАНДИСТСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. Количество дорожно-транспортных преступлений в России сокращается два года подряд. Вместе с тем показатели аварийности дорожного движения в России остаются высокими. В этой связи остаётся актуальным поиск путей повышения эффективности существующих мер профилактики аварийности и правонарушений в сфере транспорта. Авторами рассматриваются основные недостатки в работе по пропаганде безопасности дорожного движения в России, а также направления её совершенствования.

Пропаганда безопасности дорожного движения – одно из давних направлений работы российской Госавтоинспекции. За практически век накоплен немалый опыт.

Сегодня этому вопросу также уделяется существенное внимание [1; 11], организуются конкурсы продуктов социальной рекламы, просветительские мероприятия, выделяются солидные денежные средства на закупку и использование (размещение) плакатов, баннеров наружной рекламы соответствующего содержания, видеороликов.

Вместе с тем анализ такой пропагандистской продукции и практики её использования с точки зрения требований криминологической теории позволяет утверждать, что современные культурно-массовые мероприятия в сфере предупреждения дорожно-транспортной преступности в России обладают выраженными недостатками. Это неизбежно ведет к снижению их эффективности. Выявленные недостатки можно сгруппировать.

Первое. При планировании и реализации культурно-воспитательных мер представители общественности, а также сотрудники правоохранительных органов не учитывают разницу между социальной рекламой и пропагандой. Это препятствует получению необходимого профилактического эффекта. Кроме того, готовые и закупаемые государственными органами рекламные (и пропагандистские) продукты зачастую не отвечают требованиям, которые к ним на самом деле предъявляются.

Как справедливо замечает Г.Г. Николайшвили, современные отечественные конкурсные работы по социальной рекламе имеют самостоятельное художественное значение (за счёт чего и побеждают), однако за рамками конкурсов совершенно не годятся для реальной работы [2, с. 15]. Например, на плакатах (баннерах) наружной социальной рекламы нередко используются неудачные цветовые решения (фона и фигуры, текста), они бывают перегружены пояснениями либо используют такие символы, которые в целом делают из продукта социальной рекламы ребус. Его отгадывание требует дополнительного времени, в отсутствие которого суть продукта не уясняется, не запоминается.

Очень важно соблюдать специфику пропаганды и социальной рекламы: они не являются средствами информирования, разъяснения и правового воспитания, а предназначены работать с эмоциональной сферой, выстраивая определённые связи с заданными образами, придавать этим образам эмоциональный окрас, влияющий затем на выбор моделей поведения [3, с. 53–54].

Анализ видеопроductии, размещённой на официальном сайте ГИБДД [5], а также на других ресурсах [6; 7] позволяет выделить наиболее распространённую эмоциональную структуру, которую используют отечественные создатели социальной видеорекламы.

Сначала включается эмоция интереса, затем через демонстрацию крушений, аварий вызывается эмоция страха либо утраты. При этом эмоция интереса обеспечена либо нетрадиционным использованием образов с высокой степенью абстракции, реже – демонстрацией правонарушающего поведения. Затем после включения негативной эмоции даётся когнитивное разрешение всего видеоматериала: поясняются связи между первой и второй частью.

Такая структура заслуживает серьёзной критики, поскольку: а) блокирует весь когнитивный посыл; б) провоцирует сознание вытеснить из памяти увиденное и реже к нему обращаться, не проецировать ситуацию на себя; в) степень нетрадиционности использования образов для вызова эмоции интереса

оставляет от видеоматериала серьёзный след абсурдности с пугающим и нелогичным концом. Подобранное печальное музыкальное сопровождение усугубляет всю картину.

Например, отец семейства после завтрака одевается и спокойно выпрыгивает из окна многоэтажного дома на глазах у жены и ребёнка, и при этом все довольны, улыбаются, машут ему рукой вслед [8]. Или отец семейства после доброй встречи семьями с друзьями при пешем следовании из гостей домой по ночной улице, улыбаясь, начинает бежать вперёд и на глазах жены с ребёнком ударяется о столб, отчего разлетается на мелкие кусочки битого стекла [9]. Или мужчины перетягивают канат, всё выглядит естественно и предсказуемо – они меряются силами, начинаются рывки каната из стороны в сторону, один из мужчин от такого рывка падает, и кадр меняется на происходящее ДТП, после чего авторы пытаются пояснить связь между первой и второй частями [10] и т.п.

Очевидно, что к закупаемым для государственных нужд продуктам социальной рекламы и пропаганды необходимо предъявлять требования, которые в теории рекламы достаточно давно разработаны, а в состав приёмных (конкурсных) комиссий должны входить специалисты по социальной рекламе.

Второе. В процессе использования продуктов социальной рекламы и пропаганды не учитывается возможность их восприятия участниками дорожного движения. Например, расставленные вдоль проезжей части баннеры, обращённые к водителям, обнаруживают и удовлетворительно запоминают пассажиры и пешеходы. У водителей нет возможности их разглядывать, а также времени вникать в смысл (порой завуалированный). Следовательно, наглядная продукция (в особенности это касается наружной рекламы) должна быть максимально простой для восприятия, следует использовать только знакомые образы и располагаться в таких местах, где имеется достаточно времени для ознакомления с ней [4, с. 393–396].

Третье. Предлагаемая сегодня продукция не ориентирована на конкретные группы людей: в большинстве случаев она обращена сразу ко всему населению. С одной стороны, такая ситуация допустима. Но с другой стороны, если учитывать социально-психологические особенности определенных групп населения, можно добиться лучшего профилактического эффекта. Например, преступников-аварийщиков и лиц с криминогенными качествами личности, приведшими к ДТП, принято делить как минимум на две группы по устойчивым моделям их правонарушающего поведения: легкомысленных и небрежных. Тогда социальная реклама и пропаганда должны учитывать такую целевую аудиторию, подразделяться на виды в этом ракурсе.

Полагаем, что заказу продукции социальной рекламы должны предшествовать:

- 1) анализ криминогенной специфики в конкретном населённом пункте (какие виды ДТП наиболее распространены, каковы их причины, каковы наиболее криминогенные / виктимогенные группы граждан и какими каналами информации они в основном пользуются);

- 2) выбор социальных групп (по возрасту, полу, профессии, роли в сфере дорожного движения, месту постоянного проживания и др.), в отношении которых необходимо осуществлять меры социальной профилактики или

пропаганды для предотвращения криминогенного или виктимогенного потенциала;

3) анализ доступных каналов передачи продукции социальной рекламы и пропаганды для каждой из выбранных групп (в том числе мест для размещения наружной рекламы, ориентированной на ту или иную группу);

4) выбор вида культурно-массовых мер профилактики: пропаганда или социальная реклама. Первое допустимо в случаях противодействия небольшим по распространённости, но опасным или резонансным правонарушениям, чтобы не противопоставлять органы правопорядка большим по численности слоям населения.

Эти положения и должны закладываться в содержании государственного заказа, а затем проверяться с учётом соблюдения современных научных требований к социальной рекламе и пропаганде.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Баранчикова М.В., Кузнецова И.И. Пропаганда безопасности дорожного движения: криминологические и психолого-педагогические аспекты // Вестник Орловского государственного университета. – 2015. – № 4 (45). – С. 19-23.

2. Николайшвили Г.Г. Социальная реклама: Теория и практика: Учеб. пособие для студентов вузов – М.: Аспект Пресс, 2008. – 191 с.

3. Борцов В.В. Признаки и виды культурно-воспитательных мероприятий в системе криминологической профилактики дорожно-транспортной преступности // Сибирский юридический вестник. – 2012. - № 4. – С. 51–55.

4. Сальников А.М. Вероятностная модель замечаемости наружной рекламы и ее эмпирическая проверка //Реклама. Теория и практика. – 2013. – №6. – С. 384–396.

5. Видеоматериалы // Госавтоинспекция МВД России [Электронный ресурс] : URL : <http://www.gibdd.ru/gallery/video/> (Дата обращения – 19.08.2013 г.)

6. Ангел-хранитель // YouTube [Электронный ресурс] : URL : <http://www.youtube.com/watch?v=iPxG-rqBEkc> (Дата обращения – 17.08.2013 г.).

7. Омская ГИБДД выиграла конкурс роликов о ДТП (видео) // НГС Омск [Электронный ресурс] : URL : <http://ngs55.ru/news/708297/view> (Дата обращения - 12.08.2013 г.).

8. Сюжет «Пристегни ремень» // Госавтоинспекция МВД России. Официальный сайт [Электронный ресурс] : URL : [http://www.gibdd.ru/gallery/video/kampaniya\\_dvizhenie\\_bez\\_opasnosti\\_2008/354/](http://www.gibdd.ru/gallery/video/kampaniya_dvizhenie_bez_opasnosti_2008/354/) (Дата обращения – 17.08.2013 г.).

9. Сюжет «Осколки» // Госавтоинспекция МВД России. Официальный сайт [Электронный ресурс] :URL: [http://www.gibdd.ru/gallery/video/kampaniya\\_vypil\\_ne\\_zavodis\\_2009/356/](http://www.gibdd.ru/gallery/video/kampaniya_vypil_ne_zavodis_2009/356/) (Дата обращения – 17.08.2013 г.).

10. Сюжет «Канат» // Госавтоинспекция МВД России. Официальный сайт [Электронный ресурс] : URL : [http://www.gibdd.ru/gallery/video/kampaniya\\_poslednyaya\\_vstrechnaya\\_-2010/348/](http://www.gibdd.ru/gallery/video/kampaniya_poslednyaya_vstrechnaya_-2010/348/) (Дата обращения – 17.08.2013 г.).

11. Baranchikova M.V., Kuznetsova I.I. Использование психолого-криминологических знаний о виктимологической профилактике дорожно-

транспортных преступлений сотрудниками ГИБДД // Вестник Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя: научно-практическое издание. Старотеряево, 2016. С. 125-127.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Борцов Вячеслав Владимирович, преподаватель кафедры общеправовых дисциплин.

Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, д. 110.

Шиханов Владимир Николаевич, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин, кандидат юридических наук, доцент.

Иркутский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации.

Служебный адрес: 664035, г. Иркутск, ул. Шевцова, д. 1.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Профилактика, дорожное движение, преступность, пропаганда, социальная реклама, аварийность.

**БЫКОВ А.И.**

## **К ВОПРОСУ О ПЕРЕДАЧЕ ПОЛНОМОЧИЙ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СУБЪЕКТАМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению основных проблемных вопросов передачи полномочий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения субъектам Российской Федерации.

В условиях сокращения финансирования деятельности органов внутренних дел и оптимизации их структурного построения (в значительной мере путём сокращения личного состава) остаётся дискуссионным вопрос о целесообразности передачи полномочий от органов внутренних дел субъектам Российской Федерации. Определённый опыт по данной проблематике имеется в городе федерального значения Москве.

Соглашением между МВД России и Правительством Москвы о передаче городу Москве части федеральных полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.09.2013 № 1706-р, впервые в Российской Федерации внедрен механизм, когда полномочия органов внутренних дел реализуются уполномоченным органом субъекта Российской Федерации.

Соглашением переданы полномочия МВД России по рассмотрению дел об административных правонарушениях, предусмотренных частью 5 статьи 12.16 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, - несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, запрещающими остановку или стоянку транспортных средств, совершенное в городе федерального значения Москве.

В соответствии с Положением о Московской административной дорожной инспекции, утвержденным постановлением Правительства Москвы от 14.10.2013 № 679-ПП, уполномоченным органом исполнительной власти города Москвы, осуществляющим реализацию переданных полномочий, является Московская административная дорожная инспекция.

За 2015 год должностными лицами МАДИ вынесено около 870 тыс. постановлений по делам об АП, предусмотренных частью 5 статьи 12.16 Кодекса, которыми наложено штрафов на общую сумму более 2,6 млрд. руб., из них уплачено две трети - 1,7 млрд. руб. (66,7%).

Реализация данной нормы потребовала четкого выстраивания и отладки работы уполномоченного органа. Органами прокуратуры в период становления его деятельности неоднократно указывалось на ряд имеющихся нарушений. Аналогичные недостатки выявлялись и комиссиями МВД России в ходе плановых проверок реализации МАДИ переданных полномочий. Ведь в соответствии со ст.26.3 Федерального закона от 06.10.1999 № 184 «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» при передаче для осуществления органам государственной власти субъектов Российской Федерации полномочий определяются и федеральные органы исполнительной власти, ответственные за организацию и осуществление контроля, мониторинга эффективности и качества осуществления переданных полномочий.

В частности, пунктом 1.4 Соглашения определено, что МВД России осуществляет контроль реализации Правительством Москвы переданных полномочий, в том числе путем проведения проверок, и несет ответственность за ненадлежащее осуществление части переданных полномочий. Таким образом, даже передав полномочия, МВД России всегда отвечает за их качественное исполнение.

Работа МАДИ в режиме автоматической фиксации нарушений требований дорожных знаков 3.27 «Остановка запрещена» и 3.28 «Стоянка запрещена» потребовала реализации значительного объема организационных мер, в том числе упорядочения размещения и установки данных дорожных знаков с разработкой проектов организации дорожного движения на все улицы, где они применяются в г. Москве.

И если недостатки в организации правоприменительной деятельности и информационной безопасности в целом были устранены, то остались принципиальные вопросы невозможности сотрудникам МАДИ полностью осуществлять меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

Так, в частности, затруднительно обеспечить работу по постановлениям, по которым штраф не был уплачен в установленные сроки. Привлечение лиц,



неуплативших штрафы, к административной ответственности по части 1 статьи 20.25 Кодекса; затруднительно, так как сотрудники МАДИ не наделены всей полнотой компетенции по задержанию лиц и доставлению их в судебные органы. Более того, в случае возникновения конфликтной ситуации при задержании (эвакуации) транспортного средства с места административного правонарушения возникает необходимость вызова сотрудников полиции на место.

Так всё же, передача полномочий от органов внутренних дел – это благо или полумера?

По итогам заседания президиума Государственного совета по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, прошедшего 14.03.2016 года в г. Ярославле, руководители около 20 субъектов Российской Федерации высказались о возможности передачи ряда полномочий от органов внутренних дел субъектам Российской Федерации по рассмотрению ряда дел об административных правонарушениях, ответственность за совершение которых предусмотрена Главой 12 Кодекса «Административные правонарушения в области дорожного движения».

Учитывая изложенное, следует сказать, что назрела необходимость внести изменения в Кодекс (статью 23.79), установив возможность передачи части полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях в области дорожного движения органу исполнительной власти любого субъекта Российской Федерации, а не только городу федерального значения Москве.

Вместе с тем, на наш взгляд, с передачей полномочий (эта возможность закреплена Конституцией Российской Федерации), весьма актуальным становится вопрос о финансировании данной деятельности.

Согласно пункту 7 статьи 26.3 Федерального закона от 06.10.1999 № 184 финансовое обеспечение осуществления отдельных полномочий, переданных органам государственной власти субъектов Российской Федерации, осуществляется за счёт субвенций из федерального бюджета. При этом в соответствии с данным нормативным правовым актом федеральные законы, предусматривающие передачу отдельных полномочий Российской Федерации для осуществления органам государственной власти субъектов Российской Федерации, должны содержать положения, в том числе определяющие порядок определения общего объема субвенций из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации для осуществления переданных полномочий и показатели (критерии) распределения общего объема таких субвенций. Общий объем данных субвенций должен определяться с учётом затрат на организацию осуществления переданных полномочий.

В случае если законопроектами будет предусмотрен вариант передачи части полномочий без предоставления субвенций из федерального бюджета на их реализацию, неизменно встанет вопрос о качестве их исполнения. В соответствии с частью 3 статьи 26.20 вышеуказанного федерального закона органы государственной власти субъекта Российской Федерации несут ответственность за осуществление полномочий в пределах субвенций из федерального бюджета, предоставленных на осуществление соответствующих полномочий.

Таким образом, возникает дилемма – стоит ли передавать часть полномочий от органов внутренних дел и, соответственно, финансирование, при

том, что ответственность за качество исполнения полностью лежит на федеральном органе исполнительной власти, передавшем эти полномочия?

На наш взгляд, в нынешней ситуации, когда органы исполнительной власти ряда субъектов Российской Федерации финансируют деятельность различных структур правоохранительной направленности (помощники полицейских, казачество и т.д.), принимающих участие в мероприятиях по охране общественного порядка, возникла необходимость законодательного закрепления возможности финансирования дополнительной штатной численности органов внутренних дел за счет средств субъектов Российской Федерации.

Принятие данного подхода позволит упростить законодательную конструкцию в части реализации полномочий правоохранительной направленности при максимальной её эффективности.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Быков Александр Игоревич, начальник управления, кандидат юридических наук.

ГУОБДД МВД России.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Обеспечение безопасности дорожного движения, передача полномочий, органы внутренних дел, субъекты Российской Федерации.

**ВАШКЕВИЧ А.В.**

## **ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению педагогических аспектов повышения квалификации специалистов в области пропаганды безопасности дорожного движения.

Современное общество и Министерство внутренних дел Российской Федерации заинтересовано в специалистах высокообразованных, компетентных, нравственных, уверенных, коммуникабельных, отчетливо представляющих смысл и цель своей деятельности, ориентированных на постоянное самообразование и самореализацию.

Формирование специалистов такого уровня должно осуществляться на основе систематической и настойчивой работы по развитию творческого потенциала и профессионального исследовательского мастерства. В этом случае можно рассчитывать на самореализацию и самоактуализацию личности слушателя, его способность к восприятию новых идей и принятию нестандартных решений.

Санкт-Петербургский университет МВД России с 2003 года целенаправленно и серьезно осуществляет повышение квалификации категории

сотрудников «Старшие инспекторы (инспекторы) по пропаганде безопасности дорожного движения, сотрудники ГИБДД, ответственные за пропаганду БДД ГИБДД территориальных органов МВД России на региональном уровне».

Специалисты в области пропаганды безопасности дорожного движения - это особая категория сотрудников органов внутренних дел, призваны решать широкий спектр проблем дорожной безопасности – от пропаганды и совершенствования законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения до повышения культуры участников дорожного движения, обучения детей основам безопасного поведения на дорогах. Задачи и требования, которые ставит современность перед специалистами этой категории требуют от образовательной организации создания для них особой образовательной среды.

Безусловно, основные образовательные программы высшего образования формируют общие компетенции, необходимые для выполнения служебных функций: общекультурные компетенции, профессиональные компетенции в области правотворческой и правоприменительной деятельности, научно-исследовательской, педагогической деятельности. Анализ уровня подготовленности специалистов данной категории показал, что в процентном соотношении сотрудники с высшим педагогическим и психологическим гуманитарным образованием в общей массе направляемых на повышение квалификации преобладают в соотношении 57,3% (педагоги, психологи, журналисты, экономисты), 11,9% - инженерно-технические специальности (что весьма актуально для сотрудников Госавтоинспекции) и только 30,8% имеют базовое юридическое образование. 31,3% имеют два высших образования, 0,2% слушателей имеют ученые степени. Такой уровень общекультурных компетенций слушателей позволяет поднимать процесс повышения квалификации на достаточно высокий уровень.

Современный инспектор по пропаганде - это достаточно сложная роль в Госавтоинспекции МВД России. Не все одинаково хорошо справляются с ней. Большинство из нас имеет достаточно поверхностное представление о том, какими знаниями и навыками должен обладать этот сотрудник, чтобы при его участии Госавтоинспекция успешно функционировала. Он должен знать общую теорию управления и уметь применять её на практике, быть хорошим психологом и разбираться в людях, уметь строить общение с различными целевыми аудиториями, иметь навыки в области журналистики, педагогики, искусства, дизайна, издательского, музейного дела, обладать знаниями по всем направлениям деятельности Госавтоинспекции, но в большей степени этот сотрудник должен мыслить государственными категориями, а не узко-ведомственными или того хуже - личными. Основа любой государственности не столько законы, сколько кадры, на плечах которых и строятся все общественные институты.

Санкт-Петербургский университет постоянно совершенствует учебный процесс для категории «Старшие инспекторы (инспекторы) по пропаганде безопасности дорожного движения, сотрудники ГИБДД, ответственные за пропаганду БДД ГИБДД территориальных органов МВД России на региональном уровне». Формируя особую образовательную среду, университет активно использует возможности социального партнерства. Это позволяет не только

знакомить слушателей с новыми возможностями в реализации профессиональных навыков сотрудников пропаганды Госавтоинспекции МВД России, но и самим педагогам проводить научные исследования в области профилактики дорожно-транспортного травматизма, выявляя новые, наиболее актуальные направления деятельности, определяющиеся потребностями современного общества, особенностями подрастающего поколения. В то же время это дает возможность делать учебный процесс вариативным, что значительно повышает мотивацию слушателей к более глубокому изучению предлагаемых образовательной организацией тем курса.

Педагогами кафедры организации работы полиции, которая непосредственно занимается организацией учебного процесса данной категории, подготовлены учебные пособия для методического обеспечения программы повышения квалификации, это «Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения» и «Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма», которые оказались очень востребованы в практических подразделениях Госавтоинспекции МВД России и образовательных организациях регионов России. Оба учебных пособия размещены в сети Интернет и доступны для использования широкому кругу читателей. В образовательном процессе активно используются мультимедийные технологии, в частности разработано и внедрено в образовательную деятельность электронное учебное пособие, позволяющее использовать подборки фотовидеоматериалов, дизайн-проектов и т.д. по темам программы.

В то же время современный образовательный процесс требует от педагога не просто передачи знаний от педагога обучающемуся, а воспитания мотивированной инициативной личности, ориентированной на успех и карьеру, на построение и реализацию продуктивных сценариев своего жизненного и профессионального пути. Обучающемуся необходимо передавать не столько готовую информацию, сколько методы её получения, осмысления и применения, в результате чего слушатель овладевает методами извлечения знаний, необходимых ему для дальнейшего саморазвития в профессии. В связи с этим представляет интерес таксономия Б.Блума - классификация учебных целей в познавательной сфере. Уровни учебных целей - конкретные действия слушателей, свидетельствующие о достижении данного уровня. Это своего рода попытка организовать различные мыслительные процессы как иерархию. В этой иерархии каждый уровень зависит от способности обучающегося работать на этом уровне или уровнях ниже него. В учебный процесс программы 2017 года внедрены коучинг-занятия с использованием ситуационных задач, основанных на таксономии Б. Блума. Проведенные пробные занятия показали значительную заинтересованность слушателей.

Таким образом, формирование образовательной среды для категории «Старшие инспекторы (инспекторы) по пропаганде безопасности дорожного движения, сотрудники ГИБДД, ответственные за пропаганду БДД ГИБДД территориальных органов МВД России на региональном уровне» в Санкт-Петербургском университете МВД России позволяет обеспечивать качественное повышение квалификации сотрудников, направляемых на обучение практическими подразделениями Госавтоинспекции МВД России.

Благодаря взаимодействию органов государственной власти и общественных институтов по всему спектру проблем дорожной безопасности отмечено повышение уровня защищенности наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения - детей и пешеходов. Так, по предварительным данным статистики аварийности, в прошедшем году количество происшествий с участием детей уменьшилось на 1,8% (всего 19 193), число погибших – на 4,7 % (всего 702). Кроме того, более чем на 18% снизилось как общее число погибших пешеходов (5 721), так и показатели смертности на пешеходных переходах (1 009).

В настоящее время особое внимание акцентируется на приоритетности предупреждения дорожно-транспортных происшествий (ДТП), оказании помощи и содействия участникам дорожного движения, а также пресечении грубых правонарушений и антиобщественного поведения водителей и пешеходов на дорогах. Необходимо грамотное сочетание мер предупреждения, содействия добросовестным участникам дорожного движения и самых жестких санкций к агрессивной части водителей. Такой подход часто декларируется, но не выполняется. Это вызывает крайне негативную реакцию участников дорожного движения.

Развитие нового типа цивилизации XXI в. характеризуется интегративными процессами, взаимодействием разных культур и видов человеческой деятельности, ускорением темпов экономического, общественного, научного и культурного развития, что предопределяет новый тип образования и новый тип специалиста-профессионала.

«Знаниевая» парадигма образования как ведущая стратегия уступает место «проективной» парадигме, отражающей духовно-преобразовательный характер человеческого труда, его нацеленность на создание модели будущего, проекта самореализации творческого потенциала человека в перспективе.

Согласно Концепции модернизации российского образования на период до 2010 г. и Национальной образовательной инициативе «Наша новая школа», современному развивающемуся обществу нужны специалисты высокообразованные, компетентные, нравственные, предприимчивые, уверенные, толерантные, коммуникабельные, способные к наиболее значимым мероприятиям, организованным для слушателей курсов повышения квалификации категории «Старшие инспекторы (инспекторы) по пропаганде безопасности дорожного движения, сотрудники ГИБДД, ответственные за пропаганду БДД ГИБДД территориальных органов МВД России на региональном уровне» в период с сентября по декабрь 2016 года.

21 сентября 2016 года группа специалистов приняла участие в круглом столе «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» на головной площадке Санкт-Петербургского университета МВД России: ул. Пилютова, д.1. Участниками круглого стола стали ведущие ученые педагоги, психологи, юристы, медики Санкт-Петербургских вузов, курсанты и слушатели университета. Итогом круглого стола стало принятие декларации, которая направлена в оргкомитет 6 Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»

Выездные занятия на базе спецполка УГИБДД ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области: СПб, ул. Пархоменко, д.14- организованы 23 сентября, 11 ноября, 9 декабря 2016 г., целью которых является знакомство

слушателей курсов с музейной педагогикой как инновационной педагогической технологией. Музейная педагогика на службе Госавтоинспекции - это совершенно новая интегративная область, которая включает в себя научно-методологическую дисциплину и практическую деятельность сотрудников Госавтоинспекции, объединяющую усилия музейного работника и инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения.

26 сентября 2016 года на территории лицея № 533 Красногвардейского района Санкт-Петербурга прошел Всероссийский научно-практический семинар с участием представителей органов управления образованием Санкт-Петербурга, УГИБДД ГУ МВД по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, ГУ ОБДД МВД России, дирекции Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах», общественных организаций.

15 ноября 2016 года на территории школы 547 г. Санкт-Петербург, улица Адмирала Коновалова, дом 6. с участием слушателей курсов прошел «Марафон Безопасности». В рамках мероприятия прошел обучающий семинар с участием представителей органов исполнительной власти Санкт-Петербурга, управления образованием правительства Санкт-Петербурга, УГИБДД ГУ МВД по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, общественной организации Автоклуб А24, ЮИД Красносельского района Санкт-Петербурга. Был представлен опыт работы в образовательных организациях Санкт-Петербурга с использованием мобильного автогородка «Автоград Мобиле». Также был представлен во веб-конференцсвязи опыт Новосибирска по использованию в образовательной деятельности возможностей автогородка.

13 декабря 2016 года слушатели курсов, применяя различные формы проведения научно-представительских мероприятий (от панельной дискуссии, семинара, выставки, брифинга, прессконференции, презентации, конференции, круглого стола, форум, интернет –коммуникации и т.д.) традиционно приняли участие в дискуссии по обмену опытом организации работы по обучению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в дополнительном образовании детей на примере районного опорного центра ( РОЦ БДД ) Красногвардейского района Санкт-Петербурга на базе ЦДЮТТ «Охта» Красногвардейского района.

Также для групп были организованы выезды в детские дошкольные образовательные организации Московского района, Красносельского района (ДОУ 82) и Красногвардейского района (ДОУ 12), где был представлен уникальный опыт организации взаимодействия образовательных организаций по профилактике ДДТТ сетевым, кустовым методом, а также способы построения социального партнерства в области профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Слушателям были представлены методические разработки игр для обучения детей дошкольного возраста правилам дорожного движения.

Традиционно группы данной категории посещают занятия с участием главного редактора «Авторadio» Марковой Натальи Борисовны, которое проходит в офисе «Авторadio».

Федеральный телевизионный канал 5ТВ приглашает слушателей для участия в программе «Открытая студия», кроме того оказывает практическую помощь в подготовке видеоматериалов для отчетных экзаменационных работ слушателей курсов. Такие занятия организованы 29 сентября, 17 ноября, 14 декабря.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Вашкевич Алла Васильевна, доцент кафедры организации работы полиции, кандидат педагогических наук.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Педагогические аспекты, повышение квалификации, специалист, Госавтоиспекция, обеспечение безопасности дорожного движения, пропаганда.

**ВДОВИЧЕНКО В.В., ФОМИЧЕВ А.В.**

## **ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ДОКАЗЫВАНИЯ ВИНЫ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ЗОНЕ НЕРЕГУЛИРУЕМОГО ПЕШЕХОДНОГО ПЕРЕХОДА**

Аннотация. В статье рассматривается вопрос, связанный с процессом доказывания вины участников дорожного движения в зоне нерегулируемого пешеходного перехода.

За 11 месяцев 2016 году на территории Российской Федерации зарегистрировано 47598 дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, в которых 5344 человека погибли и 44468 получили ранения различной степени тяжести. По причине наезда на пешеходов их количество составило 46349 происшествий, в которых погибли 5219 и 43117 человек получили ранения. По вине пешеходов 1453, погибли 124 и 1360 ранено. На нерегулируемых пешеходных переходах зарегистрировано 11564 происшествия, 707 человек погибли и 11538 получили ранения [1]. По всем показателям идет незначительное снижение аварийности к аналогичному периоду времени.

Вместе с тем имеющиеся показатели аварийности наглядно демонстрируют необходимость проведения дополнительной целенаправленной, системной и наступательной работы субъектов управляющего воздействия, ориентированной на снижение количества погибших и раненных в ДТП [2].

В соответствии с Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) за непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения предусмотрена ответственность по статье 12.18. Субъектом данного правонарушения является водитель, управляющий транспортным средством.

За нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения, также предусмотрена

административная ответственность по статье 12.29, а в случае причинения легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, повлекшего создание помех в движении транспортных средств, пешеходам инкриминируется статья 12.30 КоАП РФ [3].

В случае получения тяжкого вреда здоровью либо смерти предусмотрена уголовная ответственность по статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации [3].

Рассмотрим более детально обязанности отдельных участников дорожного движения.

Пешеход - это лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства [4].

Права и обязанности пешехода закреплены Правилами дорожного движения:

Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, а при их отсутствии - на перекрестках по линии тротуаров или обочин. При этом в местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии - транспортного светофора. Допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки, обозначающей такой пешеходный переход [5].

На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) только после того, как оценят расстояние до приближающихся автомобилей, их скорость и убедятся в безопасности перехода. Кроме того, при переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы не должны создавать помех для движения автомобилей и выходить из-за каких-либо помех (препятствий), ограничивающих обзорность [6]. Остановлюсь на обязанности убедиться в безопасности своего перехода через проезжую часть.

В соответствии с п. 4.5 ПДД на нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

Согласно п. 14.1 ПДД на нерегулируемом пешеходном переходе водитель должен уступать дорогу пешеходам со всеми вытекающими для водителя последствиями в случае невыполнения данного требования.

Однако и пешеходы обязаны принимать все возможные меры предосторожности и не создавать для водителей критических ситуаций, выходя на проезжую часть перед находящимся близко транспортным средством [7].

Развивая мысль об ответственности, в данном нарушении отметим, что на



сегодняшний момент в данной ситуации зачастую виноват и несет полноценную ответственность водитель транспортного средства.

Ранее было указано, что в административном законодательстве предусмотрена ответственность за невыполнение требования ПДД уступить дорогу пешеходам, велосипедистам или иным участникам дорожного движения, пользующимся преимуществом в движении, где санкция составляет тысячу пятьсот рублей [8].

Правила дорожного движения четко определяют понятие «уступить дорогу (не создавать помех)» - требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость [9].

Правилами дорожного движения предусмотрены следующие случаи, при которых водитель обязан уступить дорогу пешеходу:

а) если на регулируемом пешеходном переходе включается разрешающий сигнал светофора, то водитель должен дать возможность пешеходам закончить переход проезжей части (трамвайных путей) данного направления (п. 14.3 ПДД);

б) если водитель приближается к нерегулируемому пешеходному переходу, то он обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода (п. 14.1 ПДД);

в) если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или снизило скорость транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся в том же направлении, также обязаны остановиться или снизить скорость. Продолжать движение разрешается после перехода дороги пешеходом (п. 14.2 ПДД);

г) если посадка и высадка пассажиров производится с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней, водитель должен уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему в месте остановки маршрутному транспортному средству или от него (со стороны дверей) (п. 14.6 ПДД).

Заметим, что пассажир становится пешеходом в тот момент, как выходит из транспортного средства;

д) во всех случаях, в том числе и вне пешеходных переходов, водитель обязан пропустить слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью (п. 14.5 ПДД).

Все перечисленное, на наш взгляд, не является исчерпывающим перечнем, так как в законе отсутствуют конкретные случаи, в которых участник дорожного движения должен «уступить дорогу» и данный перечень не завершён фразой что он является исчерпывающим. Следовательно, понятие «уступи дорогу» и все случаи являются индивидуальными и трактуются субъективно в каждой ситуации по-своему.

Назревает вопрос о том, должен ли нести ответственность пешеход как участник дорожного движения за свои действия? По нашему мнению, должен, и полноценно. Предлагаем закрепить в законе, а именно в Правилах дорожного движения, следующее толкование в п. 4.5 ПДД абзац «на нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть

(трамвайные пути) только после того, как оценят расстояние до приближающихся автомобилей, их скорость и убедятся в безопасности перехода», заменить на «на нерегулируемых пешеходных переходах пешеходам запрещается выходить на проезжую часть (трамвайные пути) не оценив расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и не убедившись в безопасности перехода (своих действий)».

Фактически приравнять данный запрет к термину «уступить дорогу», с целью повысить бдительность и внимание пешеходов при переходе проезжей части дороги.

Почему необходимо заменить термин «могут» на «запрещается» в первом случае пешеход не несет ответственность за свои действия, может сделать, а может и не сделать, никакой юридической обязанности, а в силу п. 10.1 ПДД водитель управляет средством повышенной опасности и наверняка будет нести ответственность именно он. Термин «запрещается» автоматически дает возможность выносить на индивидуальное рассмотрение каждый отдельный случай наезда на пешехода. И не по привычному пути обвинять в силу п. 10.1 ПДД РФ лицо, управляющее транспортным средством, а выносить на рассмотрение и случаи вины пешехода в произошедшем [10].

Еще одним аспектом в решении вопроса о повышении безопасности дорожного движения при переходе пешеходов проезжей части дороги считаю, введение такого положения правил дорожного движения как:

«На нерегулируемом пешеходном переходе, вне населенного пункта пешеходы должны уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по проезжей части дороги, и осуществлять переход только при отсутствии с обеих сторон в зоне видимости транспортных средств».

Несомненно, данное положение вызывает критику, в опровержение этого считаем необходимым дать некое пояснение.

Статистика гласит, что сегодня наезд на пешеходов - это самый распространенный и опасный вид ДТП. В данный момент для снижения аварийности и исключения возможности наезда на пешехода применяются меры по техническому оснащению пешеходных переходов, это установление светофорных объектов, отделение проезжей части от пешеходных тротуаров, увеличение видимости зоны перехода и другие технические меры. Все это, несомненно, эффективно, но, взглянув на законодательное регулирование вопроса безопасности перехода пешеходов через проезжую часть дороги, мы не найдем ничего инновационного. А не является ли заблуждением решение данного вопроса только техническими методами, не забыли ли мы о таком виде регулирования, как закон? Кажется, что все уже придумано и ничего менять не стоит, но показатели количества ДТП с наездом на пешехода не снижаются, а, наоборот, растут.

Теперь следует обратить внимание на то, как на сегодня пешеходы переходят дорогу, насколько знания и умения соответствуют действительности. Зачастую мы наблюдаем, как пешеход переходит проезжую часть в наушниках с мобильным телефоном, не оценивая обстановку вокруг себя. При этом нельзя забывать, что пешеход, в отличие от водителя, не защищен оболочкой металла (автомобилем) и подвергает себя прямому риску переходя проезжую часть, не

уступая дорогу транспортному средству.

Таким образом, в силу существующих на сегодняшний день показателей безопасности дорожного движения необходимо сделать некий вывод по данной проблеме. Случаи наезда на пешеходов возрастают с каждым годом, и на сегодняшний момент именно данное предложение по внесению изменений в законодательство является эффективной мерой по снижению числа дорожно-транспортных происшествий.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Электронный ресурс <http://www.gibdd.ru/stat/> дата обращения 07.02.2017г.

2. Калюжный Ю.Н., Хромов В.Н. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 3. С. 33-36.

3. Электронный ресурс <http://www.consultant.ru/document/cons> дата обращения 07.02.2017

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (п. 1.2 ПДД)

5. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (п. п. 4.3, 4.4 ПДД)

6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (п. 4.5 ПДД)

7. «Комментарий к Правилам дорожного движения в Российской Федерации и Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утв. Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090)» (постатейный) (Богатырев Д.Ю., Захарова Н.А., Родиков Д.С., Суняев Л.В., Унтерберг Е.С.) (Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2015)

8. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ст. 12.18 КоАП РФ)

9. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (п. 1.2 ПДД)

10. «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ч.1, ст. 12.29 КоАП РФ, ст. 12.30)

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Вдовиченко Вадим Владимирович, старший преподаватель кафедры организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

Фомичев Александр Вадимович, государственный инспектор дорожного надзор.

ОГИБДД МО МВД России «Ефремовский» по Тульской области.

Служебный адрес: 301842, Тульская область, г. Ефремов, ул. Тульское шоссе, д. 139.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Пешеход, участник дорожного движения, водитель транспортного средства.

## **ГЕРАСИМОВ И.В.**

### **СПЕЦИФИКА ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД, ВПЕРВЫЕ ПРИНЯТЫХ НА СЛУЖБУ В ОРГАНЫ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ**

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы организации и проведения физической подготовки, обеспечивающей повышение разносторонней физической подготовленности и совершенствование профессионально важных качеств у сотрудников ГИБДД, впервые принятых на службу.

Современная правоохранительная деятельность требует новых подходов к организации профессионального образования в системе МВД России, создания интенсивных, гибких, дифференцированных систем обучения.

В последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [1].

Вместе с тем в современных условиях особую значимость приобретает вопрос профессиональной подготовки сотрудников полиции, впервые принимаемых на службу в органы внутренних дел. В условиях сложной криминогенной обстановки в стране остро ставится вопрос об уровне их профессиональной подготовленности.

Необходимость подготовить за короткий период профессионально грамотных сотрудников ГИБДД, которые по своим качествам будут способны выполнять служебные обязанности в различных ситуациях профессиональной деятельности, предъявляет определенные требования к рассмотрению многих организационных и педагогических вопросов, требующих своего специального изучения, в том числе и посредством моделирования, которое является важнейшим современным методом профессионального обучения. В условиях

ускоренного обучения основным требованием для педагогического моделирования является необходимость учитывать реальную связь правовых, экономических, психологических и специальных знаний будущих сотрудников, а также поиск педагогических технологий, позволяющих интенсифицировать процесс первоначальной профессиональной подготовки в короткие сроки обучения с учетом комплексных профессиональных задач, решаемых в органах внутренних дел.

Частое околострессовое состояние психики сотрудников ГИБДД под воздействием экстраординарных условий, которые неизбежны при выполнении оперативно-служебных задач, предъявляет все более высокие требования к профессиональным качествам [2].

В ходе несения службы возросла необходимость проявления смелости, решительности, настойчивости, упорства. Большое значение имеют общительность, коммуникабельность, вежливость, тактичность [3].

Необходимыми чертами высокого профессионализма сотрудников ГИБДД стали наблюдательность, интуиция и дипломатичность, поэтому достижение определенного уровня физической подготовленности, как неотъемлемой части профессиональной подготовки всех сотрудников органов внутренних дел связана, прежде всего, с моделью их служебной деятельности.

Образовательный процесс в рамках первоначального профессионального обучения предусматривает прохождение слушателями специальной подготовки и приобретение ими необходимых профессиональных знаний, умений, навыков и компетенций. Так, в соответствии с требованиями к результатам освоения программы профессиональной подготовки, выпускник, должен обладать профессиональными компетенциями, позволяющими проявлять психологическую устойчивость в сложных и экстремальных ситуациях, применять при решении профессиональных задач психологические методы, средства и приемы, предупреждать и положительно разрешать конфликтные ситуации в процессе профессиональной деятельности, пользоваться приемами саморегуляции, позитивно выстраивать отношения с коллегами, с различными категориями граждан, в том числе с представителями различных национальностей, поддерживать должный уровень физической подготовленности, необходимый для социальной и профессиональной деятельности, правомерно применять отдельные меры государственного принуждения, физическую силу, табельное оружие, специальные средства.

Для обеспечения эффективной подготовки сотрудников ГИБДД, впервые принятых на службу, необходима теоретически и дидактически обоснованная система профессионально-прикладной физической подготовки, разработанная на основе изучения особенностей профессиональной деятельности.

Все существующие физические упражнения, так или иначе, влияют на организм и психику занимающихся. Вместе с тем желаемый эффект от занятий можно получить, используя лишь определенную дозировку и сочетания различных средств физической подготовки [4].

Это требует четкой дифференциации направленности учебных занятий, определения наилучшего содержания занятий и последовательности их проведения по различным разделам физической подготовленности, взаимосвязи

физических упражнений с элементами профессиональной деятельности. Дифференциальный подход к определению содержания и последовательности прохождения программы по физической подготовке, соответствующая концентрация средств и методов физической подготовки могут существенно повысить эффективность педагогического процесса [5].

Любые знания приобретают ценность лишь в том случае, когда ими пользуются в процессе деятельности. Эффективность любой деятельности определяется двумя факторами - мотивацией субъекта и его способностью к данной деятельности. Полученные знания стремительно устаревают и требуют постоянного их обновления. В процессе профессионального обучения, наряду с формированием необходимых знаний, умений и навыков, необходимо продолжать процесс профессиональной ориентации или мотивации к профессиональной деятельности. В качестве одного из условий успешной педагогической деятельности в области физической культуры выдвигается наличие двигательного компонента в структуре профессиональной подготовленности. Знания о физической культуре, здоровом образе жизни положительно влияют на отношения и мотивацию к занятиям физическими упражнениями. Наиболее выраженным эффектом по формированию положительного отношения к физической культуре имеют занятия, проводимые преподавателями, имеющими высокую компетенцию в данной области и коммуникативные способности. Положительное влияние на менталитет и уровень двигательной активности слушателей оказывает привитие им знаний о влиянии физической активности и здорового образа жизни на организм человека.

Необходимо подключить все возможные средства для формирования в определенном направлении менталитета сотрудников полиции, то есть формирования их мотивации к работе над укреплением здоровья и гармоническим развитием.

Подводя итог, необходимо отметить, что рационально организованная физическая подготовка, обеспечивающая повышение разносторонней физической подготовленности занимающихся и совершенствование у них профессионально важных качеств, может эффективно способствовать успешному овладению профессиональными навыками в рамках профессионального обучения (профессиональной подготовки) сотрудников ГИБДД, впервые принимаемых на службу в органы внутренних дел, обеспечить повышенную работоспособность при различном усложнении условий профессиональной деятельности.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Калюжный Ю.Н., Капустина Е.Г. Отдельные аспекты профилактики нарушений дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками органов внутренних дел // Научный портал МВД России. 2016. № 2 (34). С. 87-92.
2. Алдошин А.В. Характеристика служебной деятельности сотрудников ГИБДД и факторы, определяющие ее эффективность // Наука и практика. 2016. № 2 (67). С. 110-112.
3. Герасимов И.В. Психофизическая тренировка, направленная на формирование профессиональных и личностных качеств сотрудников ГИБДД // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 36-40.

4. Бакин А.В., Герасимов И.В. Основные направления по оптимизации преподавания физической подготовки в образовательных организациях системы МВД России // Совершенствование профессиональной и физической подготовки курсантов, слушателей образовательных организаций и сотрудников силовых ведомств: материалы XVIII Международной научно-практической конференции. В 2 т. Т. I. Иркутск: ВСИ МВД России, 2016. С. 18-23.

5. Баркалов С.Н. Основные направления интенсификации физической подготовки обучающихся по профилю ГИБДД в образовательных организациях МВД России (на примере выпускников, которым предстоит осуществлять дорожно-патрульную службу) // Наука и практика. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. № 1 (66). С. 23-27.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Герасимов Игорь Викторович, заместитель начальника кафедры физической подготовки и спорта, кандидат педагогических наук, доцент.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Профессиональное обучение, профессиональные компетенции, физическая подготовка, сотрудник ГИБДД.

### **ГОЛЬЧЕВСКИЙ В.Ф.**

### **ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье обозначена проблема нормативно-правового регулирования системы организации дорожного движения, рассмотрены некоторые вопросы особенностей зоны действия дорожных знаков приоритета.

Согласно статье 21 Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.07.2016) мероприятия по организации дорожного движения осуществляются в целях повышения его безопасности и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, в ведении которых находятся автомобильные дороги [1].

Вопрос обеспечения безопасности дорожного движения носит комплексный характер и включает в себя правовые аспекты и различные технические аспекты, это проектирование, строительство, реконструкция, капитальный ремонт и содержание автомобильных дорог. К сожалению, какой из аспектов ни возьми, везде существуют серьезные недоработки. В первую очередь это связано с отсутствием единой структуры по принятию и реализации решений

по организации и безопасности дорожного движения, а следовательно, и законодательной ответственности, закрепленной за одним органом управления.

В настоящее время органы местного самоуправления в пределах своих полномочий наделены правами для исполнения федеральных законов и нормативных правовых актов Российской Федерации издавать муниципальные правовые акты в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Но, к сожалению, приходится констатировать тот факт, что данные законы носят весьма примитивный характер и зачастую направлены на решение узких вопросов типа ограничения мест для парковки и тому подобное.

Наряду с этим, административная ответственность, установленная КоАП РФ, за неисполнение установленных требований и норм по организации дорожного движения субъектами управления довольно низкая.

Необходимо отметить, что не только отсутствие единого подхода в обеспечении БДД, но и низкая административная ответственность не позволяют поднять ее на высокий уровень. Существует ряд неточностей в формулировках законодательства, в частности в ПДД РФ. Рассмотрим один из таких случаев на примере знаков приоритета. Знаки приоритета устанавливают очередность проезда перекрестков, пересечений проезжих частей или узких участков дороги. Можно сказать, что основным из этой группы знаков является знак 2.1. «Главная дорога». Дорога, на которой предоставлено право преимущественного проезда нерегулируемых перекрестков. Обращаем внимание на формулировку преимущественного проезда нерегулируемых перекрестков, слово «перекрестки» во множественном числе, иными словами всех перекрестков, находящихся в зоне действия данного знака, к тому же зона действия данного знака ограничивается знаком 2.2. «Конец главной дороги», который может быть установлен за десятки километров от места установки знака 2.1

Рассмотрим требования к установке дорожного знака 2.1. В ПДД РФ довольно точно сформулированы требования к установке предупреждающих знаков.

Предупреждающие знаки вне населенных пунктов устанавливаются на расстоянии 150 - 300 м, в населенных пунктах - на расстоянии 50 - 100 м до начала опасного участка. При необходимости знаки могут устанавливаться и на ином расстоянии, которое в этом случае указывается на информационной табличке [2].

В ПДД с изменениями от 1 января 2017 года [2] мы не нашли сведений об особенностях установки знака 2.1, хотя в некоторых изданиях, в основном с комментариями, конкретно прописывалось, что данный знак устанавливается непосредственно перед перекрестком.

Поскольку требования к дорожной инфраструктуре одними ПДД не ограничиваются, обратимся к другим нормативным документам. В ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» сказано следующее. Знак 2.1 "Главная дорога" устанавливают в начале участка дороги с преимущественным правом проезда нерегулируемых перекрестков. Обратите внимание: в начале участка дороги. Далее в этом же документе говорится: «В населенных пунктах знак устанавливают перед каждым перекрестком на главной дороге. Перед



нерегулируемыми перекрестками, на которых главная дорога проходит в прямом направлении, а пересекающая дорога имеет не более четырех полос. В населенных пунктах знак допускается не устанавливать на противоположной примыканию стороне перед примыканием второстепенной дороги к главной» [3].

Знак 2.1 с табличкой 8.13 устанавливают перед перекрестками, на которых главная дорога изменяет направление, а также перед перекрестками со сложной планировкой. В населенных пунктах знак 2.1 с табличкой 8.13 устанавливают перед перекрестком, а вне населенных пунктов — предварительно на расстоянии 150-300 м до перекрестка и перед перекрестком.

На пересечениях дорог с несколькими проезжими частями знак устанавливают перед пересечениями проезжих частей, на которых возможно неоднозначное определение главенства дорог.

На первый взгляд, вроде все просто и понятно, но на самом деле все гораздо сложнее. Во-первых, установка знака 2.1 в начале участка дороги, с одной стороны, по логике дает право преимущественного проезда всех перекрестков на данном участке дороги до места установки знака 2.2, а с другой стороны знак, 2.1 должен быть установлен перед каждым перекрестком, и если его нет, то и права преимущественного проезда данного перекрестка у водителя тоже нет. В нашей практике неоднократно встречались случаи отсутствия знака 2.1 непосредственно перед перекрестком. Причины тому разные: недобросовестные строители, которых после сдачи дороги найти практически невозможно, эксплуатационники, снесшие знак при уборке снега с обочины и т.д. Вследствие этого возникают длительные судебные разбирательства по ДТП произошедшим на таких перекрестках и зачастую невиновным в ДТП, оказывается тот, у кого более грамотный адвокат.

Способ решения данного вопроса может быть довольно прост- убрать с ГОСТ Р 52289-2004 фразу знак 2.1 "Главная дорога", установить его в начале участка дороги, ограничить зону действия знака перекрестком и конкретно прописать в ПДД требования к установке и зоне действия знака. При такой конкретизации всем разночтениям и толкования требований ПДД относительно знака 2.1. наступит конец.

## ЛИТЕРАТУРА

1. О безопасности дорожного движения. Федер. закон Рос. Федерации от 10. декабря 1995 № 196-ФЗ: Принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 22 апреля 2016 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 27 апреля 2016 г. // Российская газ.2016. 6 мая.

2. Постановление Совета Министров-Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016 г. №23) «О правилах дорожного движения» [Электронный ресурс] / СПС КонсультантПлюс – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=17033>

3. ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». СПС КонсультантПлюс – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_136094/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_136094/).

## **СВЕДЕНИЕ ОБ АВТОРЕ**

Гольчевский Виталий Феликсович, начальник кафедры автотехнической экспертизы и автоподготовки, кандидат технических наук, доцент.

Восточно-Сибирский институт МВД России.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Организация дорожного движения, система, административная ответственность.

**ГОРДЕЕВА А.Д.**

## **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ РЕШЕНИЙ ПО ДЕЛАМ О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА**

Аннотация. В статье рассматривается возможность использования в Российской Федерации опыта Европейского союза о взаимном признании решений по делам о нарушении правил дорожного движения.

Расширение экономических и политических связей между государствами способствует увеличению транспортных потоков между ними, что приводит к росту дорожно-транспортных происшествий и необходимости адекватного реагирования на нарушения правил дорожного движения участниками дорожного движения из других стран. Масштабы межгосударственного перемещения транспортных средств, однозначно, будут только расширяться, что создает предпосылки для формирования действенных механизмов реализации неотвратимости наказания за нарушения правил дорожного движения. Проблема заключается в разных правовых механизмах реагирования на такие нарушения. В данном контексте эффективным представляется имеющийся опыт Европейского союза ввиду наличия у них единого экономического пространства, близости расположения большого количества государств, создания единых межгосударственных артерий.

Повышение безопасности на дорогах является главной целью транспортной политики Европейского союза, важный элемент которой – снижение аварийности и тяжести последствий. Он заключается в последовательной реализации санкций за правонарушения в области дорожного движения. Однако, начиная с 2008 года отмечается недостаточная проработка процедур, связанных с наложением и исполнением постановлений в отношении лиц, совершивших нарушения ПДД на территориях Евросоюза в государстве-члене, в котором не зарегистрировано транспортное средство. Для решения данного вопроса в марте 2015 года Еврокомиссия приняла Директиву (EU 2015/413) об упрощении трансграничного обмена информацией о нарушениях ПДД [3].

Основанием формирования Директивы явилась потребность в развитии единых стандартов к обеспечению безопасности дорожного движения и разработки средств контроля за этим процессом. Директива устанавливает

сопоставимые методы, приемы и стандарты осуществления международного сотрудничества, реализации существующих соглашений в области обеспечения безопасности на дорогах.

Главным условием является неукоснительное соблюдение правил дорожного движения для представителей каждой страны, осуществляющих перемещение по дорогам государств-членов Евросоюза. Директива направлена на улучшение ситуации на всей европейской территории и гарантирует единые меры профилактики и пресечения нарушений независимо от их характера: преступного или административного, и обеспечивает государству, в котором совершено правонарушение, доступ к регистрационным данным транспортного средства.

Такой международный обмен данными позволяет облегчить идентификацию лиц, совершивших или подозреваемых в совершении правонарушений в области БДД, формирует сдерживающий эффект и вызывает более осторожное поведение водителей.

Несмотря на то, что в странах-членах Евросоюза обстоятельства квалификации правонарушений в области БДД и санкции могут сильно отличаться, все должны гарантировать высокий уровень безопасности участникам дорожного движения и как можно больший уровень конвергенции правил дорожного движения и их соблюдения между государствами. Директива определяет простые и наиболее легко прослеживаемые решения для обмена данными о транспортных средствах, их владельцах, применяемых процедурах и юридических последствиях в соответствии с действующими в государстве-члене законами, где совершено правонарушение.

В целях предоставления информации о применимых процедурах и юридических последствиях в соответствии с законом государства-члена Директива разъясняет порядок работы с лицами, совершившими правонарушения, предполагая, что государства-члены должны иметь возможность связаться с нарушившим правила дорожного движения владельцем транспортного средства или лицом, им управляющим. Все проводимые процедуры должны гарантировать, что информация передается лицу, которого она касается напрямую, а не третьим лицам.

Не оставлено без внимания положение, касающееся тесного сотрудничества с правоохранительными органами. Указано, что меры воздействия должны быть во взаимосвязи с правом на уважение частной жизни, защитой персональных данных и пр., а используемое программное обеспечение позволяет осуществлять обмен данными в безопасных условиях и гарантирует конфиденциальность переданных сведений. Для других стран (не членов Евросоюза) также предусмотрена возможность получать необходимую информацию, но при условии заключения соответствующего соглашения.

Директива предусматривает 14 нарушений (основные из которых – превышение установленной скорости, неиспользование ремней безопасности, движение на запрещающий сигнал светофора, вождение в нетрезвом виде, вождение в состоянии наркотического опьянения, неиспользование шлема, движение по полосе встречного движения и нарушение правил разметки, использование мобильного телефона или любых других коммуникационных устройств в процессе движения), при выявлении которых осуществляется обмен

информацией, описываются основные термины, определяются конкретные действия сторон и т.д.

Еврокомиссия 29 ноября 2016 года заслушала первый доклад о ходе выполнения директивы, по итогам которого положительно оценена ее роль в деле повышения безопасности на дорогах Евросоюза [5]. Вместе с тем прозвучали и замечания, в частности, Еврокомиссия обратила внимание, что еще недостаточно полно используется потенциал данного нормативно-правового акта. На низком уровне остается показатель взыскания штрафов с водителей-иностранцев и показатель снижения смертности в результате ДТП.

Прежде всего, директива положительно сказалась на борьбе с наиболее опасными нарушениями правил дорожного движения, которые совершаются иностранными водителями за пределами стран их постоянного проживания, прежде всего тех, которые имплементировали Директиву.

Такие результаты достигнуты за счет применения автоматизированного обмена данными о регистрации автотранспортных средств посредством электронной информационной системы, которая обеспечивает оперативность, защищенность и конфиденциальность пересылаемых сведений. К тому же удалось обеспечить работоспособность данного процесса без излишних бюрократических проволочек.

Недостаточное использование потенциала нового механизма говорит о том, что только 50% от общего количества выявленных нарушений ПДД было расследовано надлежащим образом, остальные – так и остались безнаказанными. Виной тому, прежде всего, стала несвоевременная имплементация Директивы ЕС и низкий уровень взаимодействия государств-членов, в том числе по вопросам оказания взаимной правовой помощи по делам такой направленности.

Также остается проблемным вопрос полноты взыскания штрафов – сейчас почти 50% постановлений о наложении штрафных санкций на иностранных водителей не исполняется. Во многом это объясняется тем, что изначально в Директиву не был заложен механизм принудительного взыскания штрафов. Предполагается, что в случае отказа нарушителя о добровольной уплате штрафа должно применяться рамочное решение Совета ЕС 2005/214/JHA о взаимном признании решений о штрафах [4]. Вместе с тем на практике оно используется только в отношении уголовно наказуемых деяний. Однако не во всех государствах-членах ЕС грубые нарушения ПДД (например, повлекших человеческие жертвы, или управление АМТС в состоянии алкогольного опьянения) квалифицируются как уголовные преступления. Ввиду этого большая часть нарушений ПДД под действие упомянутого рамочного решения не подпадает. В результате многие нарушения иностранных водителей остаются безнаказанными.

В дальнейшем Еврокомиссия предполагает расширить список правонарушений, при выявлении которых будет осуществляться обмен информацией (например, несоблюдение безопасной дистанции, рискованный обгон, опасная парковка).

Подводя итог, следует отметить, что описанный опыт будет полезен при решении аналогичных вопросов в Российской Федерации, например, таких как

трансграничная передача данных и обеспечение их конфиденциальности, направление материалов напрямую гражданину другой страны союза [2].

Данный механизм сможет быть реализован для начала хотя бы в рамках Таможенного союза, так как главной его целью является создание единого экономического пространства, что невозможно представить без свободного и регулярного транспортного сообщения, которое будет порождать все больше проблем и необходимость взаимного признания решений по делам о нарушениях правил дорожного движения [1]. Также следует начать работу по постепенному расширению перечня взаимно признанных нарушений правил дорожного движения.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. О ратификации Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения: Фед. закон Рос. Федерации от 22 июля 2008 года № 134-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 4 июля 2008 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 11 июля 2008 г. // Российская газ. 2008. 30 июля.

2. О персональных данных: Фед. закон Рос. Федерации от 27 июля 2006 года № 152-ФЗ: принят Гос. Думой Федер. Собр. Рос. Федерации 8 июля 2006 г.: одобр. Советом Федерации Федер. Собр. Рос. Федерации 14 июля 2006 г.// Российская газ. 2006. 29 июля.

3. Directive (EU) 2015/413 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2015 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences Text with EEA relevance.

4. Council Framework Decision 2005/214/JHA of 24 February 2005 on the application of the principle of mutual recognition to financial penalties.

5. URL: <https://ec.europa.eu>.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Гордеева Анастасия Дмитриевна, заместитель начальника отдела обеспечения научной и редакционно-издательской деятельности – начальник отделения мониторинга и изучения зарубежного опыта.

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность дорожного движения, Европейский союз, трансграничная передача данных, Еврокомиссия, Директива.

## **ПЛАНИРОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД**

Аннотация. В статье говорится о важности планирования специальной физической подготовки в деятельности сотрудников органов внутренних дел.

В настоящее время в связи с криминализацией российского общества большое внимание уделяется специальной подготовке сотрудников органов внутренних дел. Умение не только качественно выполнять служебные обязанности, но и владеть приемами специальной физической подготовки в экстремальных условиях – важнейшие задачи по формированию образа современного блюстителя общественного порядка. Государственно-служебные отношения по поддержанию безопасности обеспечиваются за счет основанной на императивных нормах, жесткой организационной и психологической взаимосвязи между руководителем и подчиненным, а также высокой огневой и тактической выучки, физической подготовки персонала [1].

Каждый руководитель осознает важность специальной физической подготовки в деятельности сотрудников органов внутренних дел, особенно сотрудников ГИБДД, так как она позволяет сохранить готовность к действиям личного состава в экстремальных условиях и поддержать уровень защищенности граждан. Так, чтобы сформировать у подчиненных стремление к эффективному выполнению своих служебных обязанностей, руководитель использует мотивирование их на тщательную подготовку, особенно выделяя значимость специальной физической. Применение такого управленческого решения позволяет обеспечить наиболее полный вклад сотрудников в решение задач, поставленных перед ОВД.

Анализ выполнения служебно-боевых задач сотрудниками ГИБДД показывает, что их профессиональная деятельность проходит в экстремальных условиях, связанных с элементами риска и опасности для жизни и здоровья, постоянном психическом напряжении в ситуациях общения с лицами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, которые задерживаются при управлении транспортным средством [2].

Несмотря на то, что в последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [3], специфика профессиональной деятельности сотрудников Госавтоинспекции требует коренного пересмотра системы специальной физической подготовки сотрудников ГИБДД с целью формирования у них профессионально важных навыков и умений для осуществления действий в экстремальных условиях служебной деятельности.

Деятельность ГИБДД направлена на решение задач по защите прав, свобод и интересов личности, общества и государства от противоправных действий; предупреждению, выявлению и пресечению антиобщественных форм поведения и иных правонарушений, а также других задач.

С целью эффективного выполнения указанных задач сотрудники ГИБДД должны быть соответствующе подготовлены. Особое внимание уделяется личным качествам каждого из сотрудников: моральным, образовательным, а также физическим данным.

Служебная деятельность сотрудников ГИБДД связана порой с задержанием лица, подозреваемого в совершении преступления, и в этих случаях большое значение имеет уровень специальной физической подготовленности, который формируется в процессе подготовки личного состава ГИБДД.

Понятие оперативно-боевая и физическая готовность включает в себя физическую и психическую готовность к успешному выполнению оперативно-боевых задач при пресечении противоправных действий.

Каждый сотрудник ГИБДД должен быть физически и психологически готов к различным реакциям граждан, тем самым его физическая подготовка должна быть всегда на высоком уровне не только для решения служебных задач, но и для личной безопасности.

Обязательной составной частью специальной физической подготовки сотрудников ГИБДД к вооруженному противоборству выступает отработка приемов нейтрализации лица, оказавшего сопротивление. Тем самым в ходе физической подготовки сотрудников необходимо решать задачи формирования эмоционально-волевой устойчивости сотрудников ГИБДД. С повышением их психологической подготовленности улучшаются, в первую очередь, те функции психики, которые регулируют специальную двигательную активность.

Воспитание психологической устойчивости во время специальной физической подготовки к решению оперативно-служебных задач осуществляется поэтапно, путем систематической постановки постоянно усложняющихся задач на выполнение приемов, связанных с элементами новизны, риска, опасности, дефицита, времени, длительного физического и психического напряжения, в сочетании с неожиданными сильными эмоциональными воздействиями, завершаемых обязательным контролем за ходом их выполнения [4].

Анализ планирования специальной огневой подготовки сотрудников ГИБДД позволяет установить ее зависимость от уровня оснащения, способов использования спортивного оборудования, уровня индивидуальной подготовленности сотрудников ГИБДД в целом. Вместе с совершенствованием приемов оказания сопротивления при задержании, изменением структуры, размаха и напряженности борьбы с антиобщественными явлениями в обществе повышаются и требования к специальной физической подготовленности сотрудников ГИБДД, которая претерпела значительные изменения.

Наиболее существенным для планирования занятий по специальной физической подготовке является использование психологии в решении следующих педагогических задач:

- психологическое обоснование процессов приобретения знаний, навыков и умений по отработке приемов;
- обоснование особенностей индивидуального развития сотрудников, определение путей анализа их особенностей и способностей к выработке специальных навыков и умений;

- организация и управление процессами мыслительной деятельности сотрудников ГИБДД при обучении;
- определение объективных путей оценки морально-психологического состояния обучаемых, уровня мотивации их действий, психологического обоснования деятельности обучаемых, ее направление и развитие.

Системный анализ организации специальной физической подготовки, в частности сотрудников ГИБДД, показал, что он характеризуется выраженной тренировочной направленностью, обеспечивающей лишь двигательную готовность сотрудников ОВД к овладению приемами самообороны. А этого недостаточно для полноценного выполнения своих служебных обязанностей. Именно поэтому очень важно совершенствовать подход к подготовке сотрудников ГИБДД.

Имеется множество видов специальной подготовки к вооруженному противоборству, отличающихся по формам вооруженной борьбы, решаемым боевым задачам, типу отражения вооруженного нападения, экстремальным ситуациям, категориям сотрудников и т.п. Однако в них есть и общее. Для осуществления планирования специальной физической подготовки важно учитывать следующие направления:

- определение вида нападения в ситуациях оказания сопротивления;
- психологические особенности лиц, оказывающих сопротивление;
- развитие личной ответственности в экстремальных ситуациях по применению тех или иных приемов, используемых в служебной деятельности;
- умелому проведению принятых решений в реальные ситуации служебной деятельности и осуществлению грамотного взаимодействия с другими сотрудниками.

В целом специальная физическая подготовка представляет собой педагогический процесс, направленный на профессиональное овладение приемами борьбы, обеспечивающими их эффективные действия в экстремальных ситуациях с наименьшими потерями.

Таким образом, обобщая вышесказанное, можно отметить, что современный этап развития органов внутренних дел, и в частности подразделений ГИБДД, характеризуется реформированием всех сторон ее осуществления служебной деятельности. Одним из ключевых направлений этих преобразований являются профессионализация личного состава, требующая, в свою очередь, существенного повышения уровня служебно-боевой подготовки. От наличия профессиональных знаний и умений сотрудников по специальной физической подготовке зависит уровень благополучия граждан России.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Воспитательная работа с личным составом в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации: Учебник / Под общ. ред. В.Я. Кикотя. - М.: ЦОКР МВД РФ, 2009.
2. Марьин М.И., Петров В.Е., Адаев А.И., Егоров К.А. Организация социально-психологической работы в органах внутренних дел: Методическое пособие / Под общей редакцией В.Л. Кубышко. М.: ЦОКР МВД России, 2006.



3. Калюжный Ю.Н., Капустина Е.Г. Отдельные аспекты профилактики нарушений дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками органов внутренних дел // Научный портал МВД России. 2016. № 2 (34). С. 87-92.

4. Глубокий В.А., Чудинова О.А. Оперативно-боевая и физическая подготовка сотрудников наркоконтроля – проблемы и перспективы // Вестник СибЮИ ФСКН России, № 2 (15) - Красноярск, 2014. – 130-135.

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Губанов Эдуард Владимирович, преподаватель кафедры физической подготовки и спорта.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

#### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Служебная деятельность, психофизиологическое состояние, специальная физическая подготовка, планирование.

#### **ГУБЕНКОВ А.О.**

### **АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ СТАДИИ ЭКЗАМЕНАЦИОННОГО ПРОИЗВОДСТВА ПО ДОПУСКУ К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ**

Аннотация. В статье рассматриваются особенности административно-правовых стадий экзаменационного производства по допуску к управлению транспортными средствами как самостоятельного и присущего только экзаменационным подразделениям Госавтоинспекции.

Представители отечественной науки разрабатывают понятие, особенности и отличительные признаки правовых категорий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения в российской правовой науке [1]. Не является исключением и теоретико-правовые вопросы стадийности экзаменационных подразделений Госавтоинспекции.

Исходя из анализа основных нормативных правовых актов, регулирующих деятельность экзаменационных подразделений Госавтоинспекции по допуску к управлению транспортными средствами, таких как: Постановление Правительства РФ от 24.10.2014 № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» [2] (Далее – Правила допуска к управлению транспортными средствами) и приказ МВД России от 20 октября 2015 года № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений» [3] (Далее – Административный регламент), можно выделить следующие стадии экзаменационного производства:

1. Возбуждение экзаменационного дела.

2. Подготовка к рассмотрению экзаменационного дела.
3. Рассмотрение экзаменационного дела и принятие по нему решения.
4. Выдача водительского удостоверения.
5. Обжалование решения по экзаменационному делу (факультативная стадия).

Рассмотрим более подробно все перечисленные стадии экзаменационного производства подразделений Госавтоинспекции.

Возбуждение экзаменационного производства всегда сопровождается заведением индивидуального дела о предоставлении физическому лицу права на управление транспортным средством. При этом, как уже было отмечено, возбуждение экзаменационного дела происходит только по инициативе физического лица (кандидата в водители), желающего приобрести право на управление транспортными средствами, и считается возбужденным с момента принятия и регистрации сотрудником экзаменационного подразделения Госавтоинспекции заявления и прилагаемых к нему документов, исчерпывающий перечень которых установлен п. 18 Правил допуска к управлению транспортными средствами.

На данном этапе инспектор экзаменационного подразделения на основании представленных документов в соответствии с п. 60 Административного регламента обязан установить личность заявителя.

В соответствии с п. 66 этого же документа факт возбуждения экзаменационного производства подтверждается направлением электронного сообщения о приеме и регистрации заявления, если обращение поступило в электронной форме, либо в соответствии с п. 75 должностное лицо удостоверяет факт правильного заполнения бланка заявления и представления необходимых документов, проставляя на заявлении подпись, свою фамилию и инициалы, дату и время приема заявления и документов, если заявление было подано непосредственно в экзаменационное подразделение.

В то же время п. 21 Правил допуска к управлению транспортными средствами и п. 26 Административного регламента закрепляют исчерпывающий перечень оснований, обязывающий должностное лицо отказать в предоставлении заявителю права сдавать экзамены, т. е. не принять документы.

Принятые от кандидата в водители заявление и прилагаемые к нему документы подвергаются проверке. Данные процессуальные действия свидетельствуют о переходе к следующей стадии – подготовке к рассмотрению экзаменационного дела. На этой стадии сотрудники экзаменационных подразделений осуществляют следующие процессуальные действия:

- проверяют срок действия медицинского заключения, устанавливают подлинность и легитимность представленных документов, а также сведений о кандидатах в водители;
- запрашивают необходимые документы или данные посредством межведомственного электронного взаимодействия в соответствующих органах исполнительной власти.

По окончании проверочных мероприятий сотрудники экзаменационного подразделения должны принять решение в отношении кандидата в водители либо

о допуске, либо об отказе в допуске его к сдаче экзаменов на право управления транспортными средствами.

Одновременно с этим следует отметить, что об отказе в допуске к экзаменам должностное лицо подразделения Госавтоинспекции обязано сообщить заявителю в письменной форме с указанием причин отказа.

Согласно п. 23 Правил допуска к управлению транспортными средствами, основанием для отказа в допуске к экзаменам кандидата в водители являются:

- несоответствие возрастным критериям, предусмотренным Правилами допуска к управлению транспортными средствами;
- непредставление медицинского заключения;
- отсутствие документов, подтверждающих успешное окончание обучения;
- если к лицу было применено наказание в виде лишения права управления транспортными средствами в соответствии с уголовным или административным законодательством Российской Федерации;
- представление документов, не соответствующих предъявляемым требованиям или содержащих недостоверную информацию, в том числе имеющие признаки подделки, или находящихся в числе утраченных (похищенных).

После того как на основании всех материалов на этапе подготовки к рассмотрению экзаменационного дела принято положительное решение, происходит переход к следующей стадии производства – рассмотрению экзаменационного дела и принятию по нему решения.

Содержание данной стадии состоит в организации и проведении экзаменов должностными лицами экзаменационного подразделения Госавтоинспекции в отношении кандидата в водители с целью определения возможности предоставления ему права на управление транспортными средствами.

Процесс сдачи экзамена регламентирован разделом 2 Правил допуска к управлению транспортными средствами и Административным регламентом.

В соответствии с указанными нормативными правовыми актами экзамен на права управления транспортными средствами должен проводиться в две стадии:

- 1) проверка необходимых знаний кандидата в водители;
- 2) проверка навыков и умений практического вождения транспортного средства.

При этом следует отметить, что испытания должны проходить исключительно в указанной последовательности. Таким образом, к сдаче практического экзамена кандидат в водители допускается только после успешной сдачи теоретического экзамена, который проводится в отдельном, изолированном от доступа посторонних лиц помещении, оборудованном автоматизированной системой, с персональным местом для каждого из кандидатов в водители и рабочим местом для экзаменатора. Стоит отметить, что принятие экзамена может осуществляться и путем письменного опроса по экзаменационным билетам. Экзамен принимается в отношении одного или нескольких кандидатов в водители одновременно.

Теоретический экзамен представляет собой проверку минимально необходимых знаний кандидатом в водители современного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также причин, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий.

Практический экзамен принимается в два этапа:

1. Экзамен по первоначальным навыкам управления транспортным средством.

2. Экзамен по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения.

Первый этап практического экзамена проводится с целью определения базовых умений и навыков управления транспортным средством кандидата в водители. Успешное прохождение данного этапа является основанием для прохождения второго этапа испытаний, а для кандидатов в водители на категорию «А» и «М» и подкатегории «А1» и «В1» в соответствии с п. 9 Правил допуска к управлению транспортными средствами переход к следующей стадии.

Второй этап практических испытаний является завершающим в данной стадии экзаменационного производства, так как по его результатам выносится решение о выдаче права на управление транспортными средствами, либо об отказе в выдаче такового.

Изготовление и выдача водительского удостоверения – завершающая стадия экзаменационного производства подразделений Госавтоинспекции, так как указанный документ является подтверждением специального субъективного права – управлять транспортными средствами. Данная процедура регламентируется 3-м разделом Административного регламента и Правил допуска к управлению транспортными средствами. Кандидату в водители, сдавшему успешно экзамены, выдается водительское удостоверение под личную подпись в реестре водительских удостоверений.

Рассмотрев все основные стадии экзаменационного производства в деятельности Госавтоинспекции, необходимо отметить, что после или во время каждой из них может возникнуть факультативная стадия – обжалование решения по экзаменационному делу.

Процедура, форма, содержание, порядок и сроки данной стадии в рассматриваемом экзаменационном производстве законодательно закреплены в 5-м разделе Административного регламента и представляют собой досудебное разрешение возникшего конфликта. При этом действия или бездействие должностных лиц рассматриваемого подразделения могут быть обжалованы и в судебном порядке в соответствии с действующим законодательством РФ.

Раскрывая вопросы экзаменационного производства в деятельности рассматриваемого субъекта, необходимо отметить, что оно ограничивается только рамками допуска водителей к управлению транспортными средствами, хотя экзаменационные подразделения Госавтоинспекции и принимают участие в лицензировании образовательных организаций по подготовке водителей [4].

Таким образом, деятельность экзаменационных подразделений Госавтоинспекции по допуску к управлению транспортными средствами реализуются в структуре административно-распорядительного процесса в рамках экзаменационного производства как самостоятельного, обособленного от других видов административных производств, с особым порядком приобретения физическим лицом искомого субъективного права или специального правового статуса.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые подходы к определению принципов обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Административное и муниципальное право. 2016. № 11. С. 902-909.
2. О допуске к управлению транспортными средствами (вместе с Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений): [постановление Правительства РФ 24.10.2014 № 1097] // Российская газета. – 31.10.2014. – № 250.
3. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений: [приказ МВД России от 20.10.2015 № 995] // Российская газета. – 30.03.2016. – № 66.
4. О лицензировании образовательной деятельности (вместе с Положением о лицензировании образовательной деятельности): [постановление Правительства РФ от 28.10.2013 № 966] // Собрание законодательства РФ. – 04.11.2013. – № 44. – 5764 с.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Губенков Андрей Олегович, преподаватель кафедры огневой подготовки и деятельности органов внутренних дел в особых условиях.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Экзаменационные подразделения Госавтоинспекции, экзаменационное производство, водительское удостоверение, специальное право, транспортные средства, безопасность дорожного движения, участники дорожного движения.

## **ГУБЕНКОВ О.Е.**

### **АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОКРАЩЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ТЯЖЕСТИ ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ**

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения приобрело в стране общенациональное значение. При решении вопросов обеспечения безопасности дорожного движения часто приходится сталкиваться с многообразием проблем по различным направлениям деятельности системы «водитель – дорога – транспортное средство – окружающая среда», которые должны быть разрешены для сокращения количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий. Причем такие задачи ставятся и решаются на всех уровнях системы,

начиная от водителя и заканчивая министерствами и ведомствами, отвечающими за подготовку водительского персонала, эксплуатацию и содержание автомобильных дорог и транспортных средств, а также законодательных и контролирующих органов.

Задача обеспечения безопасности дорожного движения требует надежности всех элементов данной системы. Рассмотрим эту систему в деталях.

В основном от водителей транспортных средств как от непосредственных участников транспортного процесса зависит качество, надежность и безопасность движения. По итогам 2016 года 86,9% от всех ДТП совершено по вине водителей. Эта статистика, к сожалению, весьма грустная, за каждой из этих цифр стоит здоровье и жизнь человека, причём очень часто молодого человека, ребёнка. Подавляющая часть дорожных происшествий происходит вследствие сознательного невыполнения участниками движения требований безопасности.

И здесь хочется привести слова Д. А. Медведева, произнесенные на одной из встреч с экспертами по вопросам повышения безопасности дорожного движения: «Нужен и строгий контроль за обучением водителя и контроль за экзаменационными процедурами», но более строгий контроль нужен за поведением водителей на дорогах с изменением стереотипа безнаказанности и вседозволенности.

Работа в постоянно меняющейся дорожной обстановке (состояние покрытия, погодные условия, интенсивность движения и многое другое) оказывает большие физические и нервные нагрузки на состояние водителя.

В связи с этим в современных условиях значительно возрастают требования, предъявляемые к психофизиологическим качествам человека, элементами которой являются восприятие, внимание, память, утомляемость, эмоции, воля и т.д. Нарушение любого из этих свойств может быть источником ошибочных действий, являющихся причинами дорожно-транспортных происшествий. На основании анализа причиной ДТП в большинстве случаев является человеческий фактор, основной из составляющих причин происшествия. Борьба с аварийностью – это, прежде всего, борьба с нарушениями ПДД и ошибочными действиями человека при управлении автомобилем. Например, превышение скоростного режима вследствие неправильной оценки дорожной обстановки из-за отсутствия опыта управления транспортным средством. За ошибочными действиями водителя может также стоять недисциплинированность, недоученность или весьма ограниченные психофизиологические возможности, что сказывается именно в сложной аварийной ситуации.

Темп работы водителя зависит от скорости движения, чем больше скорость, тем выше темп восприятия и реакции. Установлено, что водитель при управлении автомобилем в условиях городского движения выполняет 40 - 50 операций на 1 км пройденного пути. Это значит, что при скорости 40 км/ч на одну операцию приходится 1,8 - 2,25 с, 80 км/ч - соответственно 0,9 - 1,225 с, т. е. в отдельные периоды работа водителя протекает в условиях недостатка времени. В таких случаях большое значение имеют сенсомоторные реакции, или ответные действия человека на раздражители. Принято считать, что время сложной реакции на торможение равно 0,8-1,0 с [1].

Способности человека к профессиональной деятельности водителя в основном определяются следующими качествами:

- хорошим физическим развитием, выносливостью, ловкостью и хорошей координацией движений;
- легкостью получения и изменения двигательных навыков;
- высокой степенью развития органов чувств (зрения, слуха);
- скоростью и точностью сенсомоторных реакций;
- быстротой, точностью определения скорости движения и пространственных отношений;
- широким распределением, быстротой переключения и устойчивостью внимания;
- хорошей зрительной памятью, высокой степенью готовности памяти;
- эмоциональной устойчивостью, самообладанием, дисциплинированностью.

В связи с этим лица, желающие получить профессию водителя, проходят специальное медицинское освидетельствование, а через пять лет - переосвидетельствование. К управлению автобусом допускаются водители категории D, прошедшие специальную подготовку [2]. Все водители обязаны проходить предрейсовые медицинские осмотры, в основе которых лежит опрос водителя о его самочувствии, а также проведение внешнего осмотра, измерение пульса, артериального давления и, при необходимости, температуры тела. Определение наличия алкоголя в выдыхаемом воздухе производится в том случае, когда отмечаются признаки алкогольной интоксикации: блеск глаз, покраснение лица, многоречивость, угловатость движения, учащение пульса, запах спиртосодержащих продуктов. При организации труда водителей необходимо строго придерживаться установленного режима труда и отдыха, нормируемого в соответствии с Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей [3].

Детальный анализ всех видов ДТП невозможен без выявления факторов и причин, их вызывающих. Взгляды на факторы и причины, лежащие в основе ДТП, меняются по мере накопления опыта организации движения и исследовательских работ в области безопасности движения.

В соответствии с целями и задачами анализа ДТП различают три основных метода анализа: количественный, качественный и топографический.

Количественный анализ ДТП - оценивает уровень аварийности по месту (пересечение, населённый пункт, дорога, регион, государство) и времени их совершения (час, день, месяц и год). Абсолютные показатели дают общее представление об уровне аварийности, позволяют проводить сравнительный анализ во времени для определенного региона и показывают тенденции изменения этого уровня.

Следует учитывать, что большое влияние на причины ДТП оказывает полнота охвата ДТП без пострадавших.

Немаловажные показатели при анализе ДТП такие, как тяжесть последствий – 8,41, индикаторы транспортного риска – 30,7 и социального – 164,8 [4].

Интегральная оценка опасности отдельных элементов улично-дорожной сети с учетом тяжести последствий ДТП может быть определена показателем опасности или тяжести дорожно-транспортных происшествий.

Качественный анализ ДТП служит для установления причинно-следственных факторов возникновения ДТП и степени их влияния на ДТП. Этот анализ позволяет выявить причины и факторы возникновения ДТП по каждому из составляющих системы. В большинстве стран общественное мнение и официальная статистика органов организации дорожного движения чаще всего усматривают основную причину ДТП в ошибках участников движения (водителей, пешеходов) или в недостатках автомобильных дорог [5].

Топографический анализ предназначен для выявления участков концентрации ДТП на местности. Различают три вида топографического анализа: карту ДТП, линейный график ДТП, масштабную схему (ситуационный план) ДТП.

Карта ДТП может быть выполнена в виде обычной карты города или района в соответствующем масштабе, на которую условными обозначениями нанесены места совершения ДТП. Причем в зависимости от целей проводимого топографического анализа на карте могут быть условно обозначены виды ДТП, тяжесть ДТП и т. д. В результате на карте в наглядном виде выделены очаги происшествий, которые привлекают внимание специалистов для принятия соответствующих мер.

Линейный график, как правило, составляется для участка или всей автомобильной дороги. Масштаб изображения укрупнен по сравнению с картой ДТП, что позволяет более подробно классифицировать ДТП, нанося их при помощи условных изображений на график. Очаги на графике подсказывают о неблагоприятных дорожных условиях.

Масштабная схема представляет собой по существу схему ДТП на пересечении, площади, участке дороги и т. д., выполненную в крупном масштабе. На ней символическими изображениями наносятся транспортные средства, участники ДТП, направление их движения, тяжесть последствия ДТП.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Губенков А.О. Актуальные проблемы подготовки кандидатов в водители / А.О. Губенков // Сборник материалов VII международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования)». – Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2013. – С. 298-301.

2. Губенков А.О. Теоретические аспекты контрольно-разрешительных функций экзаменационных подразделений Госавтоинспекции / А.О. Губенков // Вестник Орловского государственного университета. – 2014. – №2. – С. 169-171.

3. Приказ Минтранса России от 20.08.2004 № 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» КонсультантПлюс [Электронный ресурс] Сайт:<http://www.consultant.ru>.



4. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. Официальный сайт Госавтоинспекции. [Электронный ресурс] Сайт: <http://www.gibdd.ru>.

5. Губенков О.Е., Зейналов Ф.Н. Причины дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов и способы их устранения//Вестник Орловского государственного университета №1 (42), 2015.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Губенков Олег Евгеньевич, заместитель начальника кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Дорожно-транспортные происшествия, обеспечение безопасности дорожного движения, участники движения.

**ДАВЫДОВ М.В.**

### **ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ И ПОДГОТОВКИ СЛЕДСТВЕННОГО ЭКСПЕРИМЕНТА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, связанные с организацией и подготовкой следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений, определяются порядок, требования и условия проведения данного следственного действия.

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 преступлений [1] свидетельствует, 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. Между тем ни для кого не секрет, что в большинстве случаев в ходе осмотра места ДТП следователи применяют экспериментальные методы, направленные на установление некоторых элементов механизма ДТП [2], тем самым подменяя результаты следственного эксперимента. Так, почти всегда на стадии возбуждения уголовного дела по делам о ДТП возникает необходимость

в ходе осмотра места происшествия определить, например, направление пешехода по мере его движения от края проезжей части до места наезда, определить взаимное расположение двух транспортных средств, когда из-за впереди идущего транспортного средства выходит пешеход, а другим транспортным средством совершается наезд и т. д. Все перечисленные действия являются достаточно сложными, что предопределяет их проведение только в рамках следственного эксперимента. Поэтому, не подменяя сущность одного следственного действия другим, более сложные опытные действия необходимо проводить в рамках именно следственного эксперимента, поскольку требуется более тщательная подготовка, привлечение большого количества лиц и использованием различного рода технических средств. В результате именно опытный характер и определяет главное отличие следственного эксперимента от осмотра места происшествия.

К числу обязательных требований проведения следственного эксперимента по делам о ДТП с учетом положений криминалистической тактики правоприменительная практика относит:

1. Проведение эксперимента в обстановке, тождественной или максимально сходной с той, в которой происходило ДТП.
2. Использование по возможности тех же транспортных средств, с тем же грузом, весом, когда это имеет принципиальное значение.
3. Совершение в ходе проведения эксперимента действий, максимально приближенным к тем, которые имели место в действительности.
4. Неоднократное повторение опытных действий.
5. Проведение эксперимента поэтапно в случае сложности.

Проведению следственного эксперимента предшествует ряд подготовительных мероприятий, которые, начинаются сразу же после того, когда следователь придет к выводу о необходимости проведения данного следственного действия. Целесообразно подготовку к проведению следственного эксперимента разделить на два этапа: предварительный - до выезда на место проведения следственного действия и подготовительный - непосредственно после прибытия на место.

Как правило, до выезда на место проведения следственного эксперимента следователь должен:

1. Определить участников следственного эксперимента. Круг привлекаемых лиц зависит от характера предполагаемых действий. Поскольку участие в следственном эксперименте осуществляется на добровольной основе, обвиняемые, подозреваемые, потерпевшие могут ходатайствовать о непосредственном участии в процессуальном действии. При этом, исходя из обстоятельств дела, следователь самостоятельно принимает решение об их допуске к проведению следственного эксперимента. В результате если участие названных лиц невозможно либо им в участии отказано, следователь обязан привлечь к производству следственного эксперимента статистов для воспроизведения опытных действий (управление транспортным средством, пересечение проезжей части в качестве пешехода и т.д.) любых участников дорожного движения.

При подборе статистов необходимо соблюдать определенные требования. Так, в ряде следственных экспериментов статист должен соответствовать

потерпевшему по возрасту, росту, телосложению, физическому состоянию. Одежда и обувь должна быть максимально сходной с той, которая была на потерпевшем в момент наезда.

2. Решить вопрос о месте и времени проведения следственного эксперимента. Важно, чтобы время и место максимально соответствовали тем, при которых произошло ДТП. Поэтому, чтобы результаты следственного эксперимента были признаны положительными, он должен проводиться в то же 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 вечернее или ночное время (с 22 ч. 00 мин. до 06 ч. 00 мин.). При этом согласно ч. 3 ст. 164 УПК РФ проведение следственного действия допускается в ночное время в случае его неотложности. Если по каким-то причинам искусственное освещение 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 место. 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 изменяют 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).

3. Определить содержание и порядок проведения опытов в ходе следственного эксперимента. Поскольку проведение экспериментальных действий всегда подразумевает определенный алгоритм в их производстве, целесообразно подготовить план предстоящего следственного действия, в котором следует отразить возможный вариант развития опытных действий, их характер, последовательность и условия проведения. Чтобы результаты следственного эксперимента не были поставлены под сомнение, необходимо обеспечить неоднократность проведения опытных действий по каждому проверяемому событию. В ряде случаев возможно усложнение проводимых опытов, например, путем увеличения расстояния, с которого водитель транспортного средства заметил приближающего пешехода. В любом случае содержание и порядок следственного эксперимента напрямую зависит от задач, которые необходимо решить в ходе его производства.

4. Подготовить технические средства, необходимые для проведения

следственного эксперимента. Условно их можно разделить на следующие группы:

1) технические средства обязательного характера, предназначенные для воссоздания и измерения результатов проводимых опытов:

- измерительные приборы (рулетка, секундомер, нивелир, деселерометр и т.д.);
- транспортные средства, участвующие в ДТП, а в случае невозможности аналогичные им, с учетом модели, марки и даже цвета;
- средства фиксации хода и результатов следственного эксперимента (фото- и видеоаппаратура);
- средства, обеспечивающие наглядность и достоверность проводимых опытов (манекены, световозвращающие жилеты, мел и т. д.);

2) технические средства вспомогательного характера (транспортные средства подразделений ГИБДД, временные дорожные знаки, средства связи и т. д.).

Непосредственно перед выездом на место проведения следственного эксперимента следователь обязан проверить комплектность и работоспособность технических средств.

Действия следователя непосредственно после прибытия на место проведения следственного эксперимента напрямую зависят от того, насколько изменилась обстановка. С учетом содержания протокола осмотра места ДТП, пояснений лиц (обвиняемого, подозреваемого, потерпевшего, свидетеля, если они участвуют) следователь определяет, необходима ли реконструкция на месте проведения следственного действия, целесообразность ее производства, а также возможность воссоздания отдельных условий обстановки.

При этом в зависимости от решаемых задач и с учетом места проведения следственного действия следователь силами сотрудников ГИБДД организует оцепление и охрану места проведения эксперимента. Убедившись, что обстановка места ДТП соответствует той, в которой произошло исследуемое событие, следователь приглашает участников следственного эксперимента (понятых, статистов иных лиц, привлекаемых к производству опытов), разъясняет им права, обязанности, ответственность и порядок производства следственного эксперимента. Затем, определяет место расположения каждого участника, осуществляет расстановку транспортных средств. При этом следователь должен обеспечить максимальную безопасность каждого участника следственного эксперимента и расположить их таким образом, чтобы каждый мог наблюдать механизм проверяемого действия.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Далее – ДТП.
2. Капустина Е.Г. К вопросу о причинах и условиях дорожно-транспортных происшествий с участием детей // Наука и практика. 2016. № 1 (66) С. 58.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Давыдов Максим Вячеславович, преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Следственный эксперимент, осмотр места происшествия, дорожно-транспортные преступления, технические средства, ГИБДД.

**ДАРМЕНОВ А.Д.**

## **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ ПОЛИЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ПРЕСЕЧЕНИЮ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СФЕРЕ НЕЗАКОННОГО ОБОРОТА НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ**

Аннотация. В статье содержится анализ деятельности дорожно-патрульной полиции в области противодействия незаконному обороту наркотических средств как структурного подразделения административной полиции Республики Казахстан.

За последние годы реформ было предпринято много шагов для социально-экономического роста и стабилизации обстановки в Республике Казахстан.

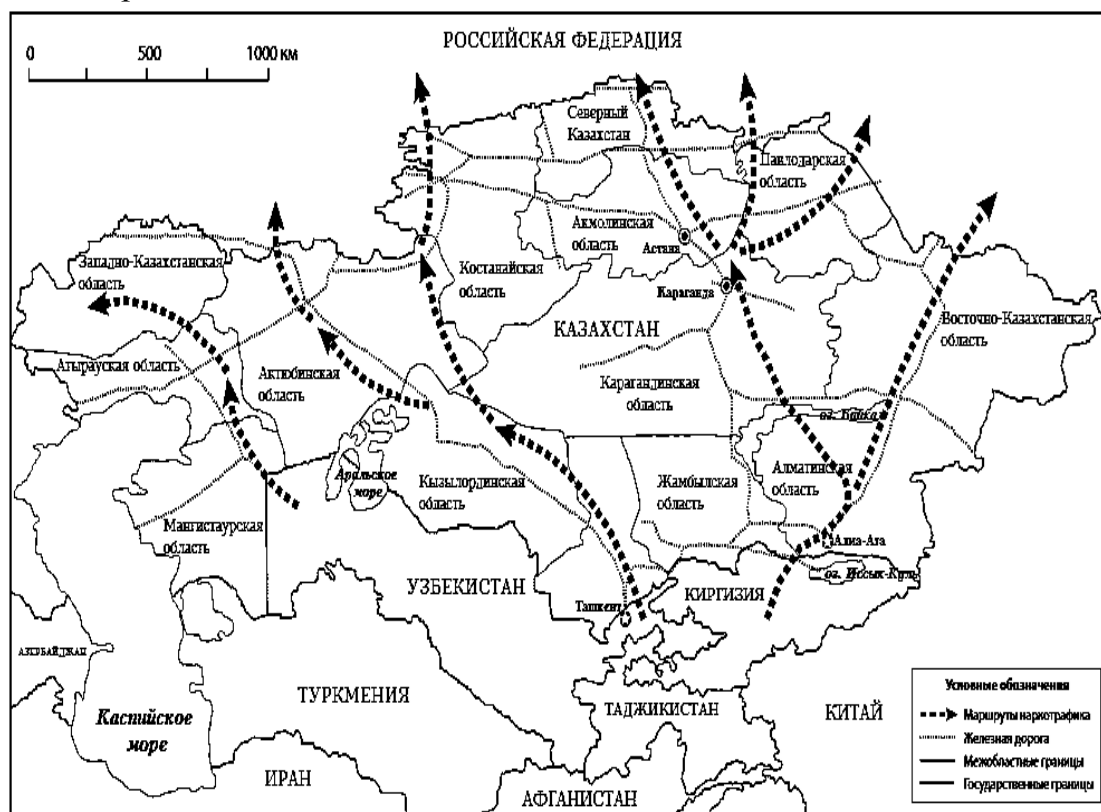
Благодаря экономической политике «Нұрлы Жол» и Плану нации «100 конкретных шагов» мы достойно проходим первоначальный этап сложной глобальной трансформации. «Нұрлы Жол» произведёт мультипликативный эффект и на другие отрасли экономики: производство цемента, металла, техники, битума, оборудования и сопутствующих услуг. Дороги - это линии жизни для Казахстана. Будет создаваться такая транспортная сеть, при которой от Астаны во все стороны разойдутся автомобильные, железнодорожные и авиационные магистрали. Они накрепко свяжут все уголки нашей страны с центром. Ускорятся и увеличатся грузопотоки. Возрастут объёмы транзита через страну.

Одним из государственно-правовых институтов, призванных осуществлять предупреждение и пресечение преступлений в сфере незаконного оборота наркотических средств, является МВД. Структура МВД Республики Казахстан в последние годы была радикально оптимизирована. Основная часть сотрудников сосредоточена в подразделениях, непосредственно занимающихся борьбой с преступностью и охраной общественного порядка.

Основная цель установления контроля государства над наркотическими средствами состоит в том, что государство ограничивает в соответствии с рядом специальных положений и с помощью определенных мер производство, изготовление, экспорт, импорт, распределение и складские запасы контролируемых веществ, а также торговлю ими, их использование и владение ими исключительно с медицинскими и научными целями.

Комиссина И.Н. в своем труде «Наркоситуация в Центральной Азии - растущая угроза региону и его соседям» [1] отмечает, что одним из трех главных векторов афганского наркотрафика стал «северный маршрут» (Афганистан – Центральная Азия – Россия – Европа). Контрабанда наркотиков по «северному маршруту» осуществляется всеми видами транспорта: примерно 70% – автомобильным, около 20% – железнодорожным и только 10% – авиационным (в связи с повышенными мерами контроля в аэропортах, особенно на

международных направлениях)». Географическое расположение этого маршрута во многом связано с прозрачностью границ между странами СНГ. Транзитными государствами данного маршрута становятся Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан. Автомобильный транспорт пользуется популярностью среди перевозчиков наркотиков из-за интеграции магистральных дорог в Европейскую транспортную систему и в единую сеть международных автомагистралей СНГ.



Методы сокрытия наркотиков остаются традиционными - среди товаров, в личных вещах, а также в пустотах автомобильного и железнодорожного транспорта в специально оборудованных для этих целей тайниках. Одним из наиболее устойчивых средств сокрытия наркотиков остаются поставки овощей и фруктов, направляемых в Россию. Это основной продукт, импортируемый в Россию из Казахстана и других стран Центральной Азии.

Основным видом транспорта перевозки наркотиков по-прежнему остается автомобильный, в связи с чем немаловажным фактором успешной борьбы полиции с наркопреступностью является обеспечение сотрудников в необходимом количестве специальными средствами: мобильными рентгено-телевизионными, инспекционно-досмотровыми комплексами (ИДК), стационарными рентгеновскими установками. Их арсенал позволяет разделять вложения крупнотоннажных «фур» и контейнеров по объему и плотности, обеспечивает возможность радиационного мониторинга груза и его объемное сканирование. Оснащение такими системами позволяет исключить ввоз наркотиков с товарами народного потребления. Немаловажное, а в отдельных случаях ключевое значение приобретает роль дорожно-патрульной полиции в борьбе с наркобизнесом. Для эффективной деятельности необходимо

совершенствовать тактику обеспечения правопорядка внутри страны оснащать сотрудников дорожно-патрульной полиции новейшей специальной техникой и средствами.

Оснащение указанными системами сотрудников предполагает изучение ими основ применения вышеуказанной техники, знание общих способов сокрытия наркотиков, а также отработки умения правильно определять ситуации, при которых требуется проведение обыска, знания правил проведения личного досмотра лиц, досмотра транспортных средств, использования новейших методик проведения данных процессуальных действий, умения проводить эффективный опрос подозрительных лиц, в том числе определять состояние наркотического опьянения у лиц при визуальном осмотре, профессионально составлять документы.

Учебным центром МВД Республики Казахстан (город Темиртау) была инициирована научно-исследовательская работа по теме «Совершенствование деятельности подразделений дорожно-патрульной полиции в борьбе с наркобизнесом» в период 2015-2016г.г. Результатом этой работы стали подготовленные методические рекомендации с учетом всех имеющихся недостатков в организации работы сотрудников дорожно-патрульной полиции по направлению борьбы с наркобизнесом [2].

В ближайшие годы развития МВД Республики Казахстан запланировано совершенствование процесса специальной подготовки сотрудников подразделений ОВД, в том числе полицейских дорожно-патрульной полиции (ДПП), разработан и предложен проект организации на базе Учебного центра специальных курсов подготовки сотрудников ДПП в сфере борьбы с наркобизнесом.

Изучение противодействия дорожно-патрульной полиции незаконному обороту наркотических средств может оказать положительное влияние на снижение остроты стоящей перед государством проблемы.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Комиссина И.Н.- старший научный сотрудник Российского института стратегических исследований //«Наркоситуация в Центральной Азии - растущая угроза региону и его соседям».

2. Материалы научно-исследовательской работы Учебного центра МВД РК (г. Темиртау) «Совершенствование деятельности подразделений дорожно-патрульной полиции в борьбе с наркобизнесом за 2015-2016 г.г.».

3. Центральная Азия: проблемы и перспективы (взгляды России и Китая): сборник статей/[под ред. К.А. Кокарева, Д.А. Александрова, И.Ю. Фролова]: Изд-во Государственное научно-исследовательское учреждение - Российский институт, 2013. 315 с.

4. Методические рекомендации по научно-исследовательской теме «Совершенствование деятельности подразделений дорожно-патрульной полиции в борьбе с наркобизнесом»: Изд-во Учебный центр Министерства внутренних дел (г. Темиртау), 2016. 44 с.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Дарменов Акынкали Даутбаевич, начальник Учебного центра МВД Республики Казахстан (г. Темиртау), кандидат юридических наук, доцент.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Дорожно-патрульная полиция, незаконный оборот наркотических средств, автомобильный транспорт, наркотрафик.

## **ДЕЖУРНЫЙ Л.И.**

## **ПЕРВАЯ ПОМОЩЬ, КАК ФАКТОР БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье указано, что своевременно оказанная первая помощь способна предотвратить или снизить выраженность ранних посттравматических осложнений. Прописаны рассуждения по вопросу о персоналиях оказания первой помощи. Делается акцент на проблемах преподавания (изучения) первой помощи, проекте «Научись спасать жизнь».

По данным St. John Ambulance в Великобритании оказание первой помощи способно ежегодно спасти около 140 тыс. жизней. Примерно столько же умирает от рака. Учитывая то, что население в России больше, а территория во много раз больше, чем в Великобритании, эта цифра должна быть еще значительно больше.

О значимости оказания первой помощи говорят данные исследования погибших в ДТП в Липецкой области на месте происшествия до прибытия бригады скорой медицинской помощи. На основании балльной оценки тяжести травмы лиц, пострадавших в ДТП, и экспертной оценки заключений о причине смерти было определено, что 25,7% от числа всех пострадавших имели потенциальную возможность выживания, в случае оказания им своевременной первой помощи и быстрой доставки их в стационар. Соотношение раненых и погибших в ДТП по сравнению с Австрией и Германией показывает, что в России число погибших относительно раненых больше почти в десять раз.

Таким образом, оказание первой помощи является важной частью безопасности дорожного движения. Своевременно оказанная первая помощь способна предотвратить или снизить выраженность ранних посттравматических осложнений и, таким образом, повлиять на исход травмы: смертность, инвалидность, сроки временной утраты трудоспособности.

При этом участниками оказания первой помощи при ДТП могут быть различные категории граждан. Это могут быть очевидцы и пассажиры, которые не должны обучаться оказанию первой помощи и не имеют специального оснащения. Также это могут быть водители транспортных средств, которые обучаются первой помощи в автошколе и имеют на оснащении аптечку первой помощи (автомобильную). И те, и другие не обязаны по закону оказывать первую помощь, и оказывают ее добровольно.



Далее на место происшествия прибывают сотрудники экстренных служб, которые обязаны оказывать первую помощь по закону или специальному правилу. Это сотрудники ГИБДД, пожарные и спасатели МЧС России. Они имеют подготовку по первой помощи и оснащены для ее оказания.

После на место происшествия прибывает скорая медицинская помощь, которая оказывает пострадавшему уже медицинскую помощь и доставляет его в лечебное учреждение.

В мире для обозначения данного этапного оказания помощи употребляют термин «цепочка выживания». На каждом этапе выполняются только самые необходимые мероприятия, для того чтобы пострадавший дожид до начала оказания помощи более профессиональным спасателем или медицинским работником. В случае оказания первой помощи водителем ее объем ограничивается одиннадцатью мероприятиями, а время оказания может составлять всего несколько минут, до прибытия сотрудников экстренных служб. Но если в эти минуты пострадавшему не выполнить простейшие мероприятия по поддержанию жизни, то дальнейшее оказание помощи ему может уже не потребоваться.

В настоящее время обучение первой помощи предусмотрено в программах подготовки водителей, в школах и ВУЗах, в программах подготовки работников предприятий и сотрудников экстренных служб, педагогических работников.

Что же мешает массовому обучению водителей правилам оказания первой помощи?

В настоящее время в России отсутствует унифицированная система подготовки по первой помощи. Большое число учебных пособий по первой помощи содержат противоречивую, ошибочную или устаревшую информацию. То же относится и к источникам интернета, которые вообще не проходят никакого рецензирования. Поэтому для обучающихся вопросы первой помощи неоднозначны, непонятны и разноречивы.

Одной из проблем создания системы обучения является отсутствие необходимого числа квалифицированных преподавателей и инструкторов первой помощи. Традиционно вопросы первой помощи преподают медицинские работники (врачи или средний медицинский персонал). Однако нормативно это практически не регламентировано, нормативных документов, определяющих медицинских работников, как преподавателей первой помощи нет.

При этом студентами медицинских ВУЗов изучение правил сердечно-легочной реанимации производится в рамках общего цикла анестезиологии и реаниматологии. Отработке практических навыков сердечно-легочной реанимации на манекене отводится от 3 до 6 часов, за которые навыки сердечно-легочной реанимации должны получить все студенты группы. Правила остановки кровотечения изучаются на кафедре общей хирургии, где и отрабатываются практические навыки. Программы усовершенствования врачей (кроме врачей скорой медицинской помощи и реаниматологов) не содержат вопросов остановки наружного кровотечения и сердечно-легочной реанимации, а в реальной практической деятельности врачи большинства специальностей с оказанием первой помощи не сталкиваются. Правилам преподавания медицинских работников также не учат. Соответственно, начиная преподавание первой

помощи, врач-преподаватель ограничивается студенческим багажом знаний, иногда полученным им много лет назад. Для преподавания и самостоятельной подготовки используется разнородная литература, зачастую содержащая устаревшие методики.

Однако вопросы первой помощи и сердечно-легочной реанимации не стоят на месте, появляются новые научные данные, устройства и методики для оказания помощи, меняются правила и подходы. На наш взгляд, наличие только лишь диплома врача недостаточно для того, чтобы преподавать первую помощь. Необходима дополнительная подготовка и обязательное периодическое повышение квалификации, без которых создать унифицированную систему обучения граждан первой помощи невозможно. Преподавать вопросы первой помощи должен специалист, прошедший курс обучения правилам оказания первой помощи и основ педагогики, проходящий периодическое повышение квалификации (также как и преподаватели в любой другой отрасли). Поэтому необходимо создание системы обучения преподавателей и инструкторов первой помощи, в том числе и из числа лиц без медицинского образования, так как это широко распространено в зарубежных странах.

Важным для унификации системы подготовки является приведение учебных программ в соответствие приказу Минздравсоцразвития России от 4 мая 2012 г. № 477н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи».

Так разработанные в соответствии с этим приказом новые программы подготовки водителей с обновленным предметом «Первая помощь пострадавшим в ДТП» были призваны устранить разночтения и унифицировать систему подготовки водителей по первой помощи.

Однако одной из проблем унификации явилось то, что вопросы по первой помощи в новых билетах, используемых при экзамене в ГИБДД, к сожалению, не соответствуют программе и современному законодательству в области первой помощи, содержат ошибки и опечатки. Это приводит к тому, что при обучении первой помощи в автошколе необходимо по отдельности обучать как оказывать первую помощь и как отвечать на вопросы на экзамене. Это делает обучение менее продуктивным.

Для популяризации первой помощи и приведения ее к единообразию был создан информационный ресурс «Все о первой помощи» [www.allfirstaid.ru](http://www.allfirstaid.ru). Интерфейс данного сайта разбит на группы для различных категорий населения РФ – для всех граждан, для водителей, для сотрудников ГИБДД, для сотрудников МВД, для пожарных, для сотрудников организаций.

Было издано учебное пособие для преподавателей, в котором рассказывается и о том, как надо непосредственно оказывать первую помощь и о том, как ее преподавать. Сейчас данное пособие будет адаптироваться к программам обучения и внедряться в различных учебных заведениях для того, чтобы преподаватели, работающие в разных школах, автошколах, ВУЗах, а также в разных учебных центрах и организациях, преподавали первую помощь одинаково и по единой методике.

Эти разработки направлены на создание в России системы массового и унифицированного обучения правилам оказания первой помощи.

В целом, первоочередными задачами по совершенствованию преподавания первой помощи в системе обучения первой помощи различных категорий граждан, включая, водителей, сотрудников МВД России и МЧС России являются следующие.

- Унификация системы подготовки по первой помощи.
- Утверждение единых учебно-методических комплексов для обучения первой помощи.
- Разработка профессиональных стандартов для преподавателей первой помощи. Создание системы их обучения и переподготовки.
- Организация полноценного контроля полученных знаний и навыков первой помощи.

К сожалению, в России население очень плохо мотивировано на оказание первой помощи и информировано о ее аспектах.

Одной из причин неоказания первой помощи широкими слоями населения является то, что большинство граждан не считают себя участниками оказания первой помощи.

До недавнего времени права граждан действительно не были четко определены. Но теперь Федеральный закон Российской Федерации от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» в п. 4 статьи 31 «Первая помощь» определил права граждан по оказанию первой помощи и, тем самым, уполномочил их на ее оказание. Согласно этой статье «Водители транспортных средств и другие лица **вправе** оказывать первую помощь при наличии соответствующей подготовки и (или) навыков». Таким образом, законодатель уполномочивает всех граждан на оказание первой помощи.

Важным фактором, снижающим частоту оказания первой помощи пострадавшим, является боязнь ответственности в случае гибели пострадавшего или возникновения у него осложнений в процессе оказания первой помощи. Однако эта боязнь не имеет под собой основы и базируется на низком уровне знания действующего законодательства. В Российском законодательстве существует понятие «Крайняя необходимость», которое закреплено ст. 39 Уголовного Кодекса Российской Федерации, ст. 2.7. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и ст. 1067 Гражданского Кодекса Российской Федерации. Согласно этим статьям, неумышленное причинение вреда в ходе оказания первой помощи пострадавшим при травмах и неотложных состояниях подпадает под признаки деяния, совершенного в состоянии крайней необходимости и, следовательно, не является правонарушением и не влечет привлечения к юридической ответственности. Связано это с тем, что, в данном случае оказание первой помощи направлено на спасение охраняемых законом интересов - жизни или здоровья человека, которые согласно ст. 2 Конституции Российской Федерации признаются высшей ценностью. При этом угроза жизни или здоровью пострадавшего не может быть устранена другими средствами. Поэтому, начиная со средней школы, требуется широкая пропаганда знаний законодательства, защищающего гражданина, оказывающего первую помощь, от дальнейшего юридического преследования в случае нанесения им неумышленного вреда пострадавшему.

Действующее законодательство предусматривает для граждан, оказавших первую помощь и «поощрения» о которых население практически не информировано. В случае решения в суде вопроса о привлечении гражданина к ответственности за причинение вреда жизни или здоровью другого гражданина (например, в случае ДТП), оказание первой помощи пострадавшему учитывается как обстоятельство, смягчающее наказание (п. 2 ч. 1 ст. 4.2 Кодекса РФ об административных правонарушениях; п. «к» ч. 1 ст. 61 Уголовного Кодекса РФ). В свете вышеуказанных норм оказание первой помощи приносит пользу не только пострадавшему, снижая медицинские последствия травмы, но и работает в пользу самого причинителя вреда при дальнейшей юридической оценке последствий травмы.

Также в России существует распространенное мнение, что оказание первой помощи это большой и очень сложный объем знаний и умений. Научится этому трудно, и выполнять мероприятия первой помощи могут лишь профессионалы. Однако утвержденные приказом Минздравсоцразвития России от 4 мая 2012 г. № 477н Перечень состояний, при которых оказывается первая помощь, и Перечень мероприятий первой помощи показали, что первая помощь – это просто и доступно практически для любого гражданина. Приказом определены всего 8 состояний и 11 мероприятий первой помощи, научиться выполнять которые сможет каждый. Все мероприятия первой помощи укладываются в простой, четкий и легко запоминаемый алгоритм действий.

С целью популяризации первой помощи и созданию в России системы массового обучения первой помощи Центр экстренной психологической помощи МЧС России начал проект «Научись спасать жизнь!». Цель этого проекта – сделать первую помощь простой и понятной каждому гражданину РФ!

Был инициирован процесс массового обучения первой помощи различных групп участников оказания первой помощи.

Началось это со студентов московских вузов, которые были обучены не только основам оказания первой помощи, но и правилам преподавания первой помощи.

Далее были подготовлены как преподаватели первой помощи сотрудники учебных центров МЧС России, психологи, преподаватели школ и ВУЗов и др. из разных регионов страны.

Большая работа в рамках проекта ведется по популяризации первой помощи. Активно ведется работа со СМИ. Например, проводилось обучение первой помощи сотрудников ведущих информационных агентств: «РИА Новости», ТАСС и др. Первая помощь была продемонстрирована депутатам Государственной Думы Российской Федерации. В августе 2016 года проект «Научись спасать жизнь» был представлен первому Вице-премьеру Д.О.Рогозину, министру здравоохранения В.И.Скворцовой.

В феврале 2017 года на заседании комитета Государственной Думы по охране здоровья, председатель комитета Д.А.Морозов назвал первую помощь «Национальной идеей».

Внимание к проекту и первой помощи руководителей самого разного уровня, а также интерес различных категорий граждан дает уверенность в том, что первая помощь в России будет активно развиваться, частота и качество

оказания первой помощи будут расти, что приведет к снижению смертности от травм и неотложных состояний.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Дежурный Леонид Игоревич, ведущий научный сотрудник, доктор медицинских наук.

ФГБУ «Центральный научно-исследовательский институт организации и информатизации здравоохранения» Минздрава России.

Служебный адрес: 127254, Москва, ул. Добролюбова, 11.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Жизнь, первая помощь, дорожно-транспортное происшествие, обучение, инструктор, водитель, крайняя необходимость, инспектор ГИБДД.

**ДИЗЕР О.А.**

## **ПРИНЦИПЫ СЛУЖБЫ В ОРГАНАХ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Аннотация.** В статье рассматриваются принципы государственной службы в органах внутренних дел Российской Федерации. Подчеркивается их значение для регулирования государственно-служебных отношений в органах внутренних дел.

Понятие принципов государственной службы – относительно устоявшееся в отечественной науке. Содержание даваемых в литературе определений сводится к тому, что принципы отражают главные свойства государственной службы. Они, во-первых, представляют ее организующие начала; во-вторых, имеют свое нормативное правовое закрепление; в-третьих, являются обязательными в ходе осуществления государственной службы в органах внутренних дел; в-четвертых, обязательны для всех участников государственно-служебных отношений; в-пятых, являются производными от принципов государственного управления, основываются на них; в-шестых, объективны по своей юридической природе.

Если ранее принципы государственной службы рассматривались лишь в юридической литературе как сугубо теоретическая категория, то в настоящее время они закреплены в законодательстве. Их нормативное выражение способствует определенности и стабильности государственно-служебных отношений, позволяет правильно установить основные направления государственно-служебной деятельности. Юридическое закрепление принципов государственной службы означает их обязательность для всех субъектов, функционирующих в системе государственной службы Российской Федерации.

Служба в органах внутренних дел как одна из разновидностей государственной службы строится на свойственных только ей, либо общих с учетом специфики, либо самостоятельных принципах, которые, в конечном счете, и отличают ее от иной службы.

Служба в органах внутренних дел осуществляется в соответствии с основными принципами построения и функционирования системы государственной службы Российской Федерации (далее - государственная служба), установленными Федеральным законом от 27 мая 2003 года № 58-ФЗ «О системе государственной службы Российской Федерации» [1].

К ним относятся

- федерализм;
- законность;
- приоритет прав и свобод человека и гражданина, их непосредственное действие, обязательность их признания, соблюдения и защиты;
- равный доступ граждан к государственной службе;
- единство правовых и организационных основ государственной службы, предполагающее законодательное закрепление единого подхода к организации государственной службы;
- взаимосвязь государственной службы и муниципальной службы;
- открытость государственной службы и ее доступность общественному контролю, объективное информирование общества о деятельности государственных служащих;
- профессионализм и компетентность государственных служащих;
- защита государственных служащих от неправомерного вмешательства в их профессиональную служебную деятельность как государственных органов и должностных лиц, так и физических и юридических лиц.

В статье 4 Федерального закона от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [2] названы принципы, присущие именно этому виду службы:

единоначалие и субординация (подчиненность) на службе в органах внутренних дел;

обязательный профессиональный отбор при равном доступе граждан к службе в органах внутренних дел и создание возможностей для продвижения по службе независимо от пола, расы, национальности, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также от других обстоятельств, не связанных с профессиональными и деловыми качествами сотрудника органов внутренних дел;

взаимосвязь ограничений, обязанностей, запретов, ответственности на службе в органах внутренних дел и социальных гарантий сотрудника органов внутренних дел.

Принципы службы в органах внутренних дел реализуются при соблюдении следующих условий:

1) сотрудник органов внутренних дел в своей деятельности руководствуется законодательством Российской Федерации, никто не имеет права вмешиваться в законную деятельность сотрудника, кроме лиц, прямо уполномоченных на то федеральным законом;

2) сотрудник органов внутренних дел при выполнении служебных обязанностей подчиняется только прямым руководителям (начальникам).

Прямыми руководителями (начальниками) сотрудника являются руководители (начальники), которым он подчинен по службе, в том числе временно; ближайший к сотруднику прямой руководитель (начальник) является его непосредственным руководителем (начальником); сотрудники, не подчиненные друг другу по службе, могут быть старшими или младшими по подчиненности; старшинство сотрудников определяется замещаемой должностью, а в случае, если сотрудники замещают равнозначные должности, - по специальному званию;

3) обязательным для сотрудника органов внутренних дел является выполнение приказов и распоряжений руководителей (начальников), отданных в установленном порядке и не противоречащих федеральному закону;

4) ограничение прав и свобод человека и гражданина в отношении сотрудника органов внутренних дел допускается федеральным законом в той мере, в какой это необходимо для выполнения задач, связанных с защитой основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, и для обеспечения безопасности государства;

5) сотрудник органов внутренних дел не вправе отказаться от выполнения своих служебных обязанностей, если эти обязанности предусмотрены контрактом о прохождении службы в органах внутренних дел или должностным регламентом (должностной инструкцией) и для выполнения этих обязанностей приняты необходимые меры безопасности;

6) сотруднику органов внутренних дел запрещается состоять в политических партиях, материально поддерживать политические партии и принимать участие в их деятельности. При осуществлении служебной деятельности сотрудник не должен быть связан решениями политических партий, иных общественных объединений и религиозных организаций.

Положения, составляющие содержание службы в органах внутренних дел, способны приобретать характер принципиальных только в том случае, если будут соответствовать определенным критериям.

Кроме этого, мнению П.П. Сергуна, закрепление тех или иных принципов в области государственно-служебных отношений зависит и от ряда других условий. В частности, какая избрана модель построения в государстве этих служебных отношений, какое истинное состояние правовой системы, культуры и правового опыта развития не только отраслевого, но и общего законодательства, какие достижения науки в этой области, какой уровень развития международных нормативно-правовых норм по регулированию этих отношений [3]. Сложно переоценить значимость принципов для государственной службы в органах внутренних дел. Во-первых, они объективно отражают наиболее важные аспекты государственно-служебных отношений, складывающихся в процессе осуществления правоохранительной деятельности. Во-вторых, фундаментальный характер принципов обеспечивает гармоничное развитие рассматриваемого института. В-третьих, «с их помощью регулируются государственно-служебные отношения в органах внутренних дел» [4].

Принцип законности носит универсальный характер и предполагает регулирование всех общественных отношений, нуждающихся в юридическом опосредовании только законом; верховенство конституции и закона; равенство всех перед законом, наличие механизма реализации права и его качественное

применение. Он отражает требования части 2 статьи 4 Конституции РФ, в которой указывается, что Конституция и федеральные законы имеют верховенство на всей территории России. Безусловно, федеральному законодательству должны соответствовать все правовые акты, регламентирующие различные стороны государственно-служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел. В случае же их противоречия применяются нормы федерального законодательства. Указанное положение является юридическим выражением суверенитета Российской Федерации. В части 4 статьи 15 Конституции также указано, что «Органы государственной власти, органы местного самоуправления, должностные лица, граждане и их объединения обязаны соблюдать Конституцию Российской Федерации и законы».

Служба в органах внутренних дел осуществляется в условиях жесткой подчиненности, что свойственно для полицейской структуры. Сама правоохранительная деятельность, функции по охране общественного порядка, обеспечение общественной безопасности требуют от сотрудников соблюдения строгой служебной дисциплины, а также беспрекословного исполнения приказов и распоряжений вышестоящих органов и должностных лиц, принятых в соответствии с законодательством в рамках их компетенции.

Принцип обязательного профессионального отбора при равном доступе граждан к службе в органах внутренних дел реализуется в соответствии с Приказом МВД России от 18 июля 2014 г. № 595 «О некоторых вопросах поступления граждан Российской Федерации на службу в органы внутренних дел Российской Федерации» [5]. Основной целью отбора граждан Российской Федерации на службу в органы внутренних дел Российской Федерации является прием на службу в органы внутренних дел граждан, способных выполнять служебные обязанности сотрудника органов внутренних дел добросовестно, на высоком профессиональном уровне.

Граждане, поступающие на службу в органы внутренних дел, должны владеть государственным языком Российской Федерации, соответствовать квалификационным требованиям, установленным Федеральным законом от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», быть способными по своим личным и деловым качествам, физической подготовке и состоянию здоровья выполнять служебные обязанности сотрудника органов внутренних дел.

Принцип политической нейтральности вытекает из содержания п.3 ч.3 ст. 4 Федерального закона от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» означает, что в органах внутренних дел не могут образовываться структуры политических партий и религиозных организаций. Участие сотрудников органов внутренних дел в деятельности какой-либо политической партии запрещено. Задачи, выполняемые сотрудниками, требуют от них проявления политической нейтральности и идеологической беспристрастности.

Ранее в Кодексе профессиональной этики сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации [6]. Согласно п. 1 ст. 6 нравственные принципы



службы воплощают безусловные требования профессиональной и общественной морали к деятельности ОВД.

В п. 2 данной статьи указывалось, что служебная деятельность сотрудника ОВД осуществляется в соответствии с нравственными принципами:

гуманизма, провозглашающего человека, его жизнь и здоровье высшими ценностями, защита которых составляет смысл и нравственное содержание правоохранительной деятельности;

законности, определяющей признание сотрудником верховенства закона, а также его обязательности к исполнению в служебной деятельности;

объективности, выражающейся в беспристрастности и отсутствии предвзятости при принятии служебных решений;

справедливости, означающей соответствие меры наказания характеру и тяжести проступка или правонарушения;

коллективизма и товарищества, проявляющихся в отношениях, основанных на дружбе, взаимной помощи и поддержке;

лояльности, предусматривающей верность по отношению к России, МВД России, уважение и корректность к государственным и общественным институтам, государственным служащим;

нейтральности по отношению к политическим партиям и движениям, предполагающей отказ сотрудника от участия в их деятельности в любых формах;

толерантности, заключающейся в уважительном, терпимом отношении к людям с учетом социально-исторических, религиозных, этнических традиций и обычаев.

В соответствии с п. 3 ст. 6 данного Кодекса сотрудник органов внутренних дел не должен ни при каких обстоятельствах изменять нравственным принципам служебной деятельности, отвечающим требованиям государства и ожиданиям общества. Там же установлено, что неуклонное следование нравственным принципам - это дело чести и долга сотрудника ОВД.

В настоящее время Кодекс профессиональной этики сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации отменен. До издания Кодекса профессиональной этики сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации следует руководствоваться Типовым кодексом этики и служебного поведения государственных служащих Российской Федерации и муниципальных служащих (одобрен решением президиума Совета при Президенте Российской Федерации по противодействию коррупции от 23 декабря 2010 г., протокол № 21) [7], который подобного перечня не содержит.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 22. Ст. 2063.
2. Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 49 (часть I). Ст. 7020.
3. Сергун П.П. Государственная служба в органах внутренних дел Российской Федерации: состояние и теория развития: Монография. Саратов. 1998. С. 125.
4. Гутов И.В., Миронов А.Н. Государственная служба в органах внутренних дел. М. 2002. С. 14.

5. Российская газета. 1 октября 2014 г. № 223.

6. Об утверждении Кодекса профессиональной этики сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России № 1138:ред. от 24 декабря 2008 г. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения:13.02.2017).

7. О признании утратившим силу приказа МВД России от 24 декабря 2008 г. № 1138: приказ МВД России № 883:ред. от 31 октября 2013 г. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения:13.02.2017).

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Дизер Олег Александрович, кандидат юридических наук, доцент.  
Омская академия МВД России.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Принципы государственной службы, органы внутренних дел Российской Федерации, служебная деятельность сотрудника органов внутренних дел.

**ДОБРЕНКОВ А.И.**

### **АНАЛИЗ АВАРИЙНОСТИ ПО НЕОСТОРОЖНОСТИ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ЗА 2016 ГОД**

Аннотация. В статье приводится анализ показателей аварийности по неосторожности несовершеннолетних и значимость данной категории участников дорожного движения.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения давно вышла за границы определенного государства и приобрела статус международной угрозы человечеству. Согласно официально опубликованным данным Всемирной организации здравоохранения ежегодно в мире в ДТП погибает около 1,2 млн человек, 180 тысяч из которых дети [1]. На сегодняшний день основной причиной гибели молодежи во всем мире являются дорожно-транспортные травмы [2].

В Российской Федерации за прошедший 2016 год было зарегистрировано 19269 дорожно-транспортных происшествий с участием детей, в которых 710 человек погибло и 20621 были ранены [3]. Нельзя не сказать, что на данную проблему общественность, правоохранители и ученые не обращают своего профессионального внимания. Однако до сих пор это внимание носило виктимологический окрас [4] и было связано с изучением детей, которые становятся жертвами дорожно-транспортных происшествий [5], поэтому в большинстве случаев за гранью познавательной деятельности оставались ДТП, совершенные детьми, а ведь практически каждый четвертый случай из всего массива ДТП с участием детей был совершен по их неосторожности, при этом на эти деяния приходится пятая часть всех погибших и четверть всех раненых. Несмотря на снижение основных показателей аварийности, данные показатели

остаются достаточно высокими с точки зрения специфики возраста правонарушителя.

В проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, которую пытаются решить многие специалисты, есть область, на первый взгляд, вполне очевидная, однако, как ни странно, довольно мало изученная, а потому не образующая самостоятельной научно-информационной базы. Речь идет о несовершеннолетних, совершающих подобные противоправные деяния. Актуальность данного феномена обуславливается рядом обстоятельств. Во-первых, в процессе обеспечения безопасности дорожного движения несовершеннолетние его участники занимают центральное место, так как они, с одной стороны, одни из немногих обладают повышенной виктимностью [6], а с другой – являются «резервом» самой криминогенно-опасной категории участников дорожного движения (молодых водителей). Во-вторых, тяжесть последствий ДТП по неосторожности несовершеннолетних (5,3) практически в два раза больше аналогичного показателя ДТП по вине малолетних детей (2,7). В-третьих, большая часть погибших в структуре всей аварийности по неосторожности детей приходится именно на ДТП, совершенные несовершеннолетними.

Из вышеперечисленного следует, что профилактическое воздействие на несовершеннолетнюю группу участников дорожного движения позволит существенно снизить как детский дорожно-транспортный травматизм, так и повысить уровень безопасности дорожного движения в целом. В свою очередь, для разработки комплекса профилактических мер и его реализации необходимо выявить факторы, способствующие возникновению данных деяний, на основе анализа структуры аварийности по неосторожности детей.

В 2016 году в Российской Федерации было зарегистрировано 2284 ДТП, совершенные в результате неосторожности несовершеннолетних, в которых погибло 128 человек и 2188 было ранено.

Основываясь на данных о наличии различий в значениях показателей криминогенной активности у несовершеннолетних в зависимости от возраста, а также существующем в российском законодательстве возрастном цензе для привлечения к административной и уголовной ответственности за совершение ДТП, полагаем целесообразно разделить несовершеннолетних на две возрастные группы: младшая (14-15 лет) и старшая (16-17 лет), последние рассматриваются как полноценные субъекты правонарушений. Использование такого деления несовершеннолетних на возрастные группы при рассмотрении показателей аварийности по неосторожности несовершеннолетних позволяет нам выявить определенные тенденции в процессе взросления этих участников дорожного движения и трансформации потенциальной криминогенности.

Анализ аварийности по неосторожности несовершеннолетних за 2016 год позволил сделать следующие выводы:

- подростками возраста уголовной и административной ответственности (16-17 лет) практически в полтора раза больше было совершено ДТП, чем несовершеннолетними младшей возрастной группы (14-15).

- тяжесть последствий ДТП, совершенных по вине подростка-водителя, практически вдвое превышает эту же величину ДТП, виновниками которых стали

несовершеннолетние пешеходы (наибольшая тяжесть последствий ДТП по неосторожности у подростков-водителей транспортных средств (8), иных участников 7,1, у пешеходов 4,1, велосипедистов 2,8; тяжесть для всех 5,5);

- большая часть рассматриваемых нами ДТП совершили подростки-пешеходы (43%), 38% водители, 14% велосипедисты и 5% иные участники дорожного движения, однако у несовершеннолетних 16-17 летнего возраста 45% по вине подростков-водителей;

- в случаях, когда ДТП были совершены по вине подростка-пешехода, в половине случаев это произошло из-за перехода несовершеннолетним проезжей части в неустановленном месте. Помимо этого к распространенным причинам таких ДТП относят неподчинение сигналам регулирования дорожного движения (10%), неожиданный выход на проезжую часть из-за ТС, деревьев, сооружений (7%) и передвижение вдоль проезжей части при наличии тротуара (4%);

- наиболее типичными нарушениями для подростков-водителей стали несоответствие скорости конкретным условиям (32%), несоблюдение очередности проезда перекрестка (14%), неправильный выбор дистанции (9%), выезд на полосу встречного движения (7%) и нарушение правил обгона (4%). При этом в 65% случаев подростки управляли транспортным средством, не имея законного права на это. Исключением также не стало управление транспортными средствами в состоянии опьянения, так в каждом двенадцатом случае ДТП было совершено транспортным средством под управлением пьяным подростком.

Данные сведения свидетельствуют нам о том, что наиболее аварийно-опасными являются несовершеннолетние, управляющие двухколесными транспортными средствами (мопеды и мотоциклы), на которые приходится 83 % всех ДТП (51% - мопеды, 32% мотоциклы), 14-легковые машины.

Подводя итог необходимо отметить, что аварийность по неосторожности несовершеннолетних прямо пропорциональна процессу их взросления. Полагаем, что данная закономерность связана с тем, что чем ближе совершеннолетие ребенка, тем больше возрастает его влечение к транспортным средствам, все больше людей из его круга общения достигают совершеннолетия и начинают ездить на транспортных средствах на законных основаниях, меняется отношение родителей к явлению «подросток за рулем», они начинают чаще давать (или вообще давать) прокатиться своему отпрыску или покупают ему персональное транспортное средство (мопед или мотоцикл).

Вместе с тем стоит еще раз отметить, что несовершеннолетние являются одной из наиболее виктимных категорий участников дорожного движения и одновременно с этим «резервом» самой криминогенно-опасной категории участников дорожного движения (молодых водителей), поэтому комплексный анализ и учет тенденций развития данного феномена в построении профилактической деятельности позволит не только снизить аварийности с участием детей, но и существенно повысить уровень безопасности дорожного движения в целом.

## ЛИТЕРАТУРА

1. В преддверии Глобальной недели ООН эксперты обсудили актуальные вопросы безопасности детей на дорогах // Официальный сайт Европейского

регионального бюро Всемирной организации здравоохранения [Электронный ресурс] — URL: <http://www.euro.who.int/ru/health-topics/disease-prevention/violence-and-injuries/news/news/2015/05/experts-discuss-child-safety-on-the-eve-of-the-third-un-global-road-safety-week>.

2. Информационный бюллетень Всемирной организации здравоохранения «Дорожно-транспортные травмы». Май 2016 г. // Официальный сайт Всемирной организации здравоохранения [Электронный ресурс] — URL: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/ru/>.

3. Основные показатели аварийности Официальный сайт ГИБДД [Электронный ресурс] — URL: <http://www.gibdd.ru/stat/>.

4. Баранчикова М.В., Зейналов Ф.Н. Пешеходы как объект виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. №2(44). — С.20-23.

5. Губенков О.Е., Зейналов Ф.Н. Отдельные вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма // Вестник Орловского государственного университета. Серия: новые гуманитарные исследования. 2015. №2(43). — С.54-56.

6. Афонин В.В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. №2(40). — С.32.

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Добренков Алексей Иванович, адъюнкт кафедры уголовного права и криминологии.

Воронежский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 394065, г. Воронеж, пр-т Патриотов, д. 53.

#### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Аварийность; дорожно-транспортное происшествие; несовершеннолетний.

**ЕРМАКОВ А.Р., ГОЛЬЧЕВСКИЙ В.Ф.**

#### **ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД**

Аннотация. В статье рассмотрены правовые вопросы оказания первой помощи сотрудниками органов внутренних дел, выявлены противоречия и неточности в различных законодательных актах регламентирующих обязанности по ее оказанию. Затронуты вопросы уголовной ответственности за неоказание первой помощи пострадавшим.

Сотрудникам полиции, в частности сотрудникам ГИБДД, практически ежедневно приходится сталкиваться с пострадавшими, получившими тяжелейшие ранения и травмы.

Довольно часто дорожно-транспортные происшествия происходят вдали от мест, где можно рассчитывать на быстрое прибытие медицинской помощи.

Согласно статистическим данным в Российской Федерации около 40% погибших в автомобильных катастрофах не доживают до приезда медиков по причине неоказания им своевременной первой помощи [7]. Оказание первой помощи пострадавшим - моральный долг каждого человека. Согласно Конституции Российской Федерации каждый имеет право на жизнь, охрану здоровья и медицинскую помощь [1].

В настоящее время существует более 30 законодательных, методических и нормативно-правовых актов, обязывающих оказывать первую помощь и почти столько же регламентирующих ее оказание и обучение.

К сожалению, действующая законодательная база не позволяет четко определить права, обязанности и ответственность лиц, причастных к оказанию первой помощи при ДТП.

Федеральный закон № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» определяет первую помощь как особый вид помощи, оказываемой лицами, не имеющими медицинского образования, при травмах и неотложных состояниях до прибытия медицинского персонала.

В соответствии с ч. 4 ст. 31 указанного закона водители транспортных средств и другие лица вправе оказывать первую помощь при наличии соответствующей подготовки и (или) навыков.

Согласно п. 2.5 Правил дорожного движения РФ обязанность принять меры для оказания первой помощи возникает у водителей, причастных к ДТП. Отметим, не «оказать первую помощь», а «принять меры для оказания первой помощи», что не является тождественными понятиями и дает возможность неоднозначного толкования.

По сути, обычный участник ДТП имеет право, но не обязан оказать первую помощь, соответственно уголовную ответственность за ее неоказание он не несет.

В отличие от обычных граждан, закон устанавливает обязанность по оказанию первой помощи для лиц, которые в силу профессиональных обязанностей первыми оказываются на месте происшествия с пострадавшими.

В соответствии с частью 1 статьи 31 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. N 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 [3].

На основании этого сотрудник ГИБДД обязан оказывать первую помощь и несет ответственность за ее неоказание.

Кроме того, сотрудник ГИБДД в первую очередь является сотрудником полиции, поэтому обязан оказывать первую помощь в соответствии со ст. 12, 14, 19, 27 Федерального закона «О полиции» №3-ФЗ от 7 февраля 2011 года [4].

В соответствии с приказом Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации от 4 мая 2012 г. N 477н г. Москва "Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи" сотрудник ГИБДД обязан оказать помощь пострадавшему, находящемуся в одном или нескольких следующих состояниях: отсутствие сознания; остановка дыхания и кровообращения; наружные кровотечения; инородные тела верхних дыхательных путей; травмы различных областей тела; ожоги, эффекты воздействия высоких температур, теплового излучения; отморожение и другие эффекты воздействия низких температур; отравления.

К сожалению, формулировки этого перечня неоднозначны и допускают двоякое толкование. Непонятно, что законодатель имел в виду под формулировками «эффекты воздействия высоких и низких температур»? Является ли посещение гражданином бани или сауны или купание в проруби поводом для оказания первой помощи со стороны сотрудника правоохранительных органов? В медицине есть термины «перегрев» и «переохлаждение», обозначающих болезненные состояния организма в результате температурного воздействия.

Совершенно расплывчата формулировка «травмы различных областей тела», тем более термин «области тела», коих насчитывается 41, используется в основном в анатомической номенклатуре, нежели в практической медицине, где употребляется термин «части тела».

Обязан ли сотрудник оказывать первую помощь при пищевых или хронических отравлениях, так как уточнений в приказе нет.

Оказание первой помощи предписывает п. 211 Приказа МВД РФ от 2 марта 2009 г. N 185 «Административный регламент ГИБДД» [6].

В Правилах дорожного движения в п.2.6. сказано: Если в результате дорожно-транспортного происшествия погибли или ранены люди, водитель, причастный к нему, обязан:

- принять меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать скорую медицинскую помощь и полицию;

- в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшую медицинскую организацию...[2].

Обращаем внимание на то, что обязан принять меры для оказания первой помощи, а не оказывать, под принятием мер может быть и простое доставание аптечки из автомобиля. Но это не самое главное, возвращаемся опять к административному регламенту ГИБДД п. 30. В случае необходимости оказания помощи и (или) при соответствующих обращениях сотрудник содействует участникам дорожного движения в оказании или организации оказания первой. Что касается оказания содействия в доставлении в лечебное учреждение, здесь все понятно, а вот что подразумевается под оказанием содействия в оказании первой помощи, возникают определенные вопросы.

Рассмотрим практическую ситуацию. При совершении преступления с использованием автотранспортного средства, в котором пострадал человек, к примеру, в случае наезда на пешехода и когда преступник скрывается с места происшествия, какие действия должен принять сотрудник ГИБДД ставший очевидцем данного происшествия? Согласно п. 212 Административного регламента ГИБДД. очередность действий до прибытия следственно-оперативной группы (дежурного по выезду на место дорожно-транспортного происшествия) определяются сотрудником исходя из приоритетности сохранения жизни и здоровья граждан [6]. Именно граждан, а не только пострадавшего гражданина. Если в скрывающемся с места происшествия автомобиле находятся вооруженные преступники или террористы, то гражданам, вероятнее всего, угрожает реальная опасность, а если автомобиль угнали у родителей несовершеннолетние подростки с целью покататься, то угроза жизни в результате преследования возникает и у них, и у оставленного на месте происшествия гражданина. Нам могут возразить, что сотрудники ГИБДД, начав преследование, вызвали к месту происшествия бригаду скорой помощи, а если по техническим причинам это не удалось сделать или скорая помощь прибыла слишком поздно и пострадавший умер от потери крови, как быть тогда в этой ситуации?

При наличии нескольких пострадавших встает вопрос о количестве сотрудников, которые должны остаться на месте происшествия, иначе возникает проблема выбора, кого спасать в условиях катастрофического дефицита времени?

Федеральный закон «О полиции» конкретно определяет сотруднику полиции обязанности по оказанию первой помощи. Но это еще не все, обратимся к Уголовному кодексу Российской Федерации ст.124 «Неоказание помощи больному» и ст. 125 «Оставление в опасности», предусматривающим уголовную ответственность за данные деяния.

В связи с подобной правовой неурегулированностью оказания первой помощи сотрудниками ГИБДД возникает опасность судебного преследования сотрудников, особенно при развитии страховой системы.

К счастью, к настоящему моменту мы не нашли в судебной практике прецедентов привлечения сотрудников полиции к уголовной ответственности за неоказание первой помощи, но это вполне реально.

Поднятые нами проблемы нуждаются в скорейшем разрешении с целью устранения разногласий в законодательстве и повышении правовой защищенности сотрудников полиции.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Конституция Российской Федерации [Текст]: принята всенародным голосованием 12.12.1993, с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ // Собрании законодательства РФ. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.

2. Постановление Совета Министров-Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016 г. №23) «О правилах дорожного движения» [Электронный ресурс] / СПС КонсультантПлюс – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=170332>.



3. Федеральный закон от 21 ноября 2011 г. N 323-ФЗ (ред. от 1.01.2015) "Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации" [Электронный ресурс] / СПС КонсультантПлюс – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=196363>.

4. Федеральный закон от 07.02. 2011 г. N 3-ФЗ (ред. от 19.12.2016) "О полиции"[Электронный ресурс] / СПС КонсультантПлюс – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=198270>.

5. Уголовный кодекс Российской Федерации [Текст]: от 13.06.1996 г. (в ред. от 30.03.2016) // Собрание законодательства РФ. – 1996. - № 25. – Ст. 2954.

6. Приказ МВД РФ от 2 марта 2009 г. N 185 (ред. от 22.12.2014) "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] / СПС КонсультантПлюс – Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=168287>.

7. Дорожно-транспортные травмы. Информационный бюллетень N°358. Всемирная Организация Здравоохранения (Октябрь 2015).

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Ермаков Алексей Рудольфович, доцент кафедры автотехнической экспертизы и автоподготовки, кандидат медицинских наук, доцент.

Восточно-Сибирский институт МВД России.

Гольчевский Виталий Феликсович, начальник кафедры автотехнической экспертизы и автоподготовки, кандидат технических наук, доцент.

Восточно-Сибирский институт МВД России.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Первая помощь, пострадавший, угроза, преступление нормативно-правовой акт, полиция.

### **ЖАППАСОВ Ж.У.**

### **К ВОПРОСУ О БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. Проблемы повышения уровня безопасности дорожного движения требуют комплексного подхода, а также финансовой и технической поддержки предпринимаемых мер по укреплению потенциала в этой области.

Проблема безопасности дорожного движения является неотъемлемой составной частью более общей проблемы - организации дорожного движения, социально-экономическое значение которой в нашей стране возросло, особенно в последнее десятилетие.

В настоящее время возросшие темпы автомобилизации населения не соответствует уровню развития дорожной транспортной инфраструктуры.

Постоянный рост количества транспортных средств непременно будет оказывать возрастающее влияние на всё, что имеет отношение к сфере дорожного движения.

Однако не только рост числа транспортных средств влияет на высокую аварийность. Значительный вклад в увеличение количества дорожно-транспортных происшествий вносит низкий уровень профессиональной подготовки и правосознания водителей, сознательное пренебрежение требованиями, предъявленными к водителям правилами дорожного движения. Не прекращается рост числа водителей, впервые получивших водительские удостоверения, так за 2016 год выдано 561 144 водительских удостоверений [2].

Таким образом, проблемы повышения уровня безопасности дорожного движения требуют комплексного подхода, а также финансовой и технической поддержки предпринимаемых мер по укреплению потенциала в этой области.

Главным фактором количества ДТП по-прежнему является человеческий фактор, а именно низкая транспортная дисциплина водительского состава. По вине водителей совершено 16983 ДТП, при которых погибло 2210 человек, ранено 22543 человека. Одной из серьезных проблем в области безопасности дорожного движения остается управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Так, за истекший год по вине водителей в состоянии опьянения совершено 435 ДТП, при которых 95 человек погибли и 607 человек получили травмы [2].

Значительно уменьшает долю нарушений правил дорожного движения в алкогольном состоянии наличие предрейсового и послерейсового [1] медосмотра, предусмотренного законом, однако большая часть водителей управляет личным транспортном, низкий уровень правового сознания и правовой культуры, недисциплинированность, сознательные пренебрежения нормами и правилами создает угрозу безопасности движения. Внедрение на улично-дорожной сети городов интеллектуальных систем контроля за дорожным движением и комбинированных систем выявления нарушений положительно скажется на обеспечении безопасности дорожного движения.

В снижении безопасности дорожного движения большую роль играют пешеходы. Являясь участниками дорожного движения, они, как правило, пренебрегают элементарными мерами личной безопасности вследствие незнания правил дорожного движения. В большинстве случаев пешеход при перемещении по проезжей части уверен в том, что его хорошо видно и водитель транспортного средства своевременно среагирует и сделает все возможное для предотвращения наезда. Однако пешеходы чаще всего ошибаются, в данных расчетах нанося вред себе и другим участникам движения. В правилах дорожного движения определены обязанности пешеходов, но изучаются они чаще всего в средней школе, а в течение жизни пешеходом не отслеживаются изменения, вносимые в них.

Так, за период 2016 года по вине пешеходов произошло 960 ДТП, в которых погибло 176 и травмировано 818 человек. Доля ДТП по вине пешеходов составила 5% от общего числа ДТП, смертность - 7% [2].

Таким образом, несмотря на снижение количества ДТП и пострадавших в них, на зарегистрированных 954462 транспортных средствах в истекшем году

выявлено 2405570 нарушений правил дорожного движения, произошло 17974 ДТП, в которых погибло 2390 и ранено 23389 человек [2].

Одним из факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, является состояние улиц и дорог. Так, в целом по Республике Казахстан проведено 15548 обследований автомобильных дорог улично-дорожной сети, в которых выявлено 33200 дефектов, к административной ответственности привлечено 1770 должностных лиц [2]. Проектирование, строительство и ремонт автомобильных дорог должны соответствовать уровню развития автомобильного транспорта на данном этапе и учитывать планируемое увеличение автопарка в ближайшие десятилетия, увеличение интенсивности дорожного движения, перспективы строительства новых микрорайонов и жилых массивов. Строительство новых дорог и ремонт существующих возможны только с учетом возросших скоростей движения, увеличения количества перевозимых грузов и интенсивности движения, с учетом неблагоприятных метеоусловий. В последние годы одним из факторов снижения количества ДТП и степени их тяжести стало освещение проезжей части в темное время суток на реконструированных и отремонтированных участках автомобильных дорог.

Рассмотренные основные факторы, влияющие на безопасность дорожного движения, дают возможность определить направления деятельности государства по обеспечению безопасности граждан, участвующих в дорожном движении. В качестве их можно отметить повышение качества проектирования, строительства и ремонта дорог, развитие сети ремонта и технического обслуживания транспортных средств, повышение качества обучения граждан правилам безопасного поведения на дорогах в роли водителей, пешеходов и пассажиров, организация дорожного движения на уровне, соответствующем современным требованиям безопасности, медицинское обеспечение безопасности дорожного движения.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Закон РК от 17.04.2014г. № 194-V «О безопасности дорожного движения» ст.12 (с изменениями и дополнениями).
2. <http://mvd.gov.kz> – сайт Министерства внутренних дел Республики Казахстан.
3. Правила дорожного движения Республики Казахстан. Астана, 2017.
4. Головки В.В., Слышалов И.В. Остановка транспортного средства путем размещения на проезжей части других автомобилей как мера административного принуждения. // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2012. № 2 (20). С. 90-94.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Жаппасов Жасулан Уразгалиевич, старший преподаватель цикла специальной подготовки.

Учебный центр МВД Республики Казахстан (город Темиртау).

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность дорожного движения, транспортные средства, участники движения

**ПРОФИЛАКТИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДЕТСКИХ УДЕРЖИВАЮЩИХ  
УСТРОЙСТВ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ПО  
ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье рассматриваются мероприятия по профилактике использования детских удерживающих устройств.

В 2016 году в результате дорожно-транспортных происшествий погибли 933 ребенка и более 26 тысяч получили ранения [1]. Имеющиеся показатели аварийности наглядно демонстрируют необходимость проведения дополнительной целенаправленной, системной и наступательной работы субъектов управляющего воздействия, ориентированной на снижение количества погибших и раненных в ДТП [2].

Одной из наиболее действенных мер по защите водителя и пассажиров от травм при столкновении является установка и использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Это испытанные средства, позволяющие сохранить человеческие жизни и снизить степень травматизма. Ремни безопасности и детские удерживающие устройства являются дополнительными устройствами безопасности и, в первую очередь, предназначены для предотвращения или сведения к минимуму травм у находящихся в автомобиле людей при столкновении.

Таким образом, ремни безопасности и детские удерживающие устройства: снижают риск соприкосновения с элементами конструкции салона или снижают тяжесть повреждений, если оно все же происходит; перераспределяют силу удара на самые прочные части человеческого тела; предотвращают выброс человека из автомобиля при столкновении; защищают от повреждений других людей [3].

Социальные кампании, пропагандистские мероприятия и акции, направленные на популяризацию использования детских удерживающих устройств и защиту прав детей-пассажиров охватили большую часть регионов России.

Дети в автомобиле являются самой уязвимой категорией пассажиров. В ДТП аналогичной тяжести они страдают значительно серьезнее, чем взрослые пассажиры. При этом штатные системы безопасности автомобилей не рассчитаны на защиту детей. Многочисленные «краш-тесты», проведенные как в России, так и за рубежом, подтвердили, что при автоаварии риск смертельных травм у ребенка, находящегося в автокресле, снижается в 2,5-3 раза.

Данные статистики свидетельствуют о том, что водители часто игнорируют установленные правила перевозки несовершеннолетних, хотя в пункте 22.9 Правил дорожного движения указано, что перевозить детей в возрасте до 12 лет следует только с использованием детских удерживающих устройств или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности [4]. Сумма штрафа за нарушение требований к перевозке детей была увеличена до 3000 рублей. Но, как отмечают эксперты, повышение штрафа не решило проблему

полностью. Родители продолжают пренебрегать правильной перевозкой ребенка в автомобиле, если расстояние таких поездок незначительное.

Для снижения смертности среди детей-пассажиров на протяжении последних нескольких лет в России проводится широкомасштабная социальная кампания «Автокресло – детям!» [1]. Проект призван напомнить родителям, что любая, даже самая короткая, поездка ребенка в автомашине должна проходить только с использованием детского удерживающего устройства. Поэтому одной из самых первых покупок для новорожденного должна стать автолюлька, которую впоследствии сменит детское автокресло.

Масштабная социальная кампания «Автокресло – детям!» впервые была реализована силами Госавтоинспекции МВД России, Российского союза автостраховщиков и экспертного центра «Движение без опасности» в конце 2011 года. Проект получил федеральный охват, поддержку ведущих СМИ и реальные показатели, свидетельствующие о том, что детские удерживающие устройства стало использовать значительно большее число родителей, а в показателях детской смертности и травматизма наметилась позитивная динамика. Поэтому было принято решение не останавливаться на достигнутых результатах.

На сегодняшний день проект «Автокресло – детям!» продолжается и каждый год охватывает практически все регионы России. Только за 2016 год в субъектах Российской Федерации прошло несколько сотен мероприятий, посвященных пропаганде использования детских удерживающих устройств, просвещению на тему их правильного выбора и тонкостей транспортировки детей, контролю за безопасностью перевозок самых незащищенных участников дорожного движения.

Формат мероприятий, проводимых Госавтоинспекцией, в 2016 году был по-настоящему широким. Повсеместно прошли акции «Ребенок – главный пассажир», «Пристегните самое дорогое», «Детское автокресло». Зачастую такие акции проходят возле школ и детских садов в утренние часы, когда родители привозят своих детей в образовательные организации. К акциям присоединяются представители педагогических коллективов, общественных организаций, родительских комитетов, а также сами школьники и воспитанники детских садов. Дети вместе с автоинспекторами и другими участниками акций вручали водителям памятки с Правилами дорожного движения и напоминали, что безопасность детей-пассажиров зависит от внимательности взрослых и соблюдения ими ПДД [1].

Сотрудники ведомства провели множество мероприятий, в ходе которых будущим и уже состоявшимся родителям рассказывалось о том, как выбирать и устанавливать детские автокресла, которые могут существенно снизить риск получения смертельных и тяжелых травм только в том случае, если они будут качественно сделаны и правильно установлены. Использованию автокресел было уделено особое внимание в рамках акций и мероприятий, посвященных Дню матери. Акции по вручению детских автолюлек при выписке из роддомов состоялись в Карачаево-Черкесской Республике, Краснодарском и Ставропольском краях, Калининградской области, Ханты-Мансийском, а также Ямало-Ненецком автономных округах и в других регионах [1].

Во многих регионах социально активные мамы присоединились к акциям и кампаниям Госавтоинспекции по использованию детских автокресел. Представительницы женских общественных организаций провели автопробеги вместе со своими детьми, обязательно пристегнутыми ремнями безопасности и сидящими в детских автокреслах.

Мероприятия проводились в местах, где родительское сообщество присутствует регулярно: в родильных домах и перинатальных центрах, детских поликлиниках и садах, начальных классах школ и во многих других профильных учреждениях. Госавтоинспекция проделала большую работу и с самими детьми: на примере роликов, фильмов, адаптированных под возраст ребенка, малышам рассказывалось о главных Правилах дорожного движения, о смысле, который несут в себе дорожные знаки, о нарушениях, которые ни в коем случае нельзя совершать.

Волна конкурсов, главным условием которых было изображение ребенка, находящегося в детском автокресле, прошла по многим регионам России. Особенно много интересных работ собрали в Республике Тыва и Ставропольском крае. Победители и участники конкурсов получали призы, а фото расходились в сети Интернет, призывая других родителей тоже заботиться о своих детях.

В марте 2015 года Управление ГИБДД Орловской области совместно с общественными организациями города Орла на базе орловского областного Перинатального центра открыли единственный в области пункт проката детских удерживающих устройств, чтобы помочь как можно большему количеству детей безопасно передвигаться в автомобиле. Воспользоваться данной услугой могут все жители области, причем совершенно бесплатно. Единственным обязательным требованием проката является бережное обращение с автолюльками и возвращение их в пункт проката в установленный по договору срок.

На момент открытия пункта проката общественными организациями было подарено 6 детских удерживающих устройств: 5 автолюлек и 1 автокресло. Как показала практика первого года работы проката, этого количества удерживающих устройств оказалось явно недостаточно. Спрос на них значительно превышал возможности проката. В связи с этим было решено приобрести еще несколько новых автолюлек. В сентябре текущего года начальником УГИБДД УМВД России по Орловской области Александром Коршуновым были приобретены 5 новых автолюлек и переданы в Перинатальный центр. Для молодых мам был проведен мастер-класс по использованию детских удерживающих устройств, а также разъяснены правила работы проката. Каждая вторая женщина, пришедшая на данное мероприятие, изъявила желание воспользоваться бесплатной услугой. Кроме того, женщинам рассказали о Всероссийской акции "Дорога - символ жизни" и предложили принять в ней участие.

Госавтоинспекция постоянно привлекает внимание журналистов к теме детских перевозок: сотни публикаций, эфиров и передач, пропагандирующих грамотный и ответственный подход к транспортировке маленьких пассажиров, вышли в федеральных и региональных СМИ. Сюжеты о детях, выживших благодаря использованию автокресел, и детях, которые могли бы остаться в живых, если бы их перевозили, используя детские удерживающие устройства, также регулярно появляются в новостях.

Эксперты в области безопасности дорожного движения единодушны во мнении, что только комплексный подход к проблеме с привлечением органов государственной власти, бизнес-сообщества и общественности позволит продолжить и закрепить положительные тенденции, которые были достигнуты в области детской дорожной безопасности, сохранить жизнь и здоровье маленьких участников дорожного движения.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Официальный сайт ГИБДД РФ: [Электронный ресурс] / Режим доступа: [www.gibdd.ru](http://www.gibdd.ru).

2. Калюжный Ю.Н., Хромов В.Н. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 3. С. 33-36.

3. Методические рекомендации НИЦ ДОБДД МВД РФ «Совершенствование профилактической деятельности подразделений пропаганды Госавтоинспекции» под ред. Е.А. Козловской М., 2005.

4. Постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «Об утверждении Правил дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531(с изменениями и дополнениями). Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Жбанова Светлана Александровна, старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД, кандидат экономических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Профилактика, социальные кампании, пропагандистские мероприятия, удерживающее устройство.

**ЖУРАВЛЕВ А.С.**

### **ПРИМЕНЕНИЯ КОМПЛЕКСА БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В работе анализируются актуальные теоретические аспекты применения беспилотных летательных аппаратов сотрудниками дорожно-патрульной службы для оперативного реагирования на складывающуюся обстановку на аварийных участках дорог с целью своевременного выявления нарушения правил дорожного движения.

Перед тем как указать на актуальность темы статьи, необходимо уточнить, что же является беспилотным летательным аппаратом. Беспилотный летательный аппарат (БПЛА) – летательный аппарат, выполняющий полет без пилота (экипажа) на борту и управляемый в полете автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов [1].

Хотя БПЛА были изобретены достаточно давно, начали они стремительно набирать свою популярность только с 2015 года. В последнее время, благодаря частому упоминанию в средствах массовой информации и довольно обширной сфере применения, их популярность стала расти еще быстрее.

БПЛА могут быть самолетного и вертолетного типов.

Легкие вертолеты универсальны в применении. Они позволяют осуществлять плановые вылеты по патрулированию, вмешиваться в ситуацию при обострении обстановки на земле, оперативно сопровождать объект, воздействовать на него с помощью акустической системы, управлять наземными экипажами дорожно-патрульной службы.

В настоящее время все шире используются легкие БПЛА самолетного типа. Применение легких БПЛА в интересах МВД России имеет следующие преимущества: небольшое время затрачиваемое на подготовку к запуску, скрытность проводимых мероприятий и операций за счет малой визуальной и акустической заметности, отсутствие жестких требований к стартовой площадке и транспортно-пусковой базе (любой автомобиль), минимальный штат обслуживающего персонала, отсутствие специальных квалификационных требований к обучаемому персоналу (любой сотрудник полиции в состоянии освоить данную технику) [2].

Современные комплексы с БПЛА позволяют получать, передавать и дешифровать информацию в режиме реального времени, могут летать как по заранее намеченному маршруту, так и быть управляемыми дистанционно, в зависимости от обстановки. Существует ручной, автоматический и полуавтоматический способ управления БПЛА.

Ручное управление выполняется оператором с дистанционного пульта управления в пределах оптической наблюдаемости. При таком управлении оператор, прежде всего, решает задачу пилотирования: выдерживание нужного курса, высоты и т.д.

Автоматическое управление обеспечивает возможность полностью автономного полета БПЛА по заданной территории на заданной высоте с заданной скоростью и со стабилизацией углов ориентации.

При полуавтоматическом управлении полет осуществляется без вмешательства человека с помощью автопилота по первоначально заданным параметрам.

Для выполнения специальных задач, в частности для аэрофотосъемки, БПЛА должен рассматриваться в совокупности с его приборным оснащением, полезной нагрузкой, каналами связи и наземной станцией управления.

Беспилотные летательные аппараты имеют широкий спектр целевой нагрузки, включающей фото- и видеокамеры (в том числе и HD качества), тепловизор, которые способны за несколько километров различить государственный регистрационный знак автомобиля и зафиксировать различные



правонарушения, а также модуль дистанционного голосового вещания, позволяющий оповещать население в условиях чрезвычайных ситуаций.

С помощью БПЛА Государственная инспекция безопасности дорожного движения получила возможность оперативного обнаружения таких нарушений, среди которых движение по обочине и нарушение правил обгона (выезд на полосу, предназначенную для встречного движения), в местах, где он запрещен дорожным знаком или разметкой. Хотелось бы напомнить, что данные маневры очень опасны и представляют угрозу жизни как самого нарушителя, так и других участников дорожного движения.

В режиме реального времени БПЛА передает картинку на основной монитор, записывает видео и фотографирует нарушение, а инспектора дорожно-патрульной службы (ДПС) незамедлительно привлекают к ответственности нарушителя правил дорожного движения.

За каждым БПЛА закреплен как правило экипаж ДПС ГИБДД из двух человек — пилота и оператора, — первый из которых управляет аппаратом, второй - осуществляет видеофиксацию.

Таким образом, свидетелем нарушений выступает не только камера высокого разрешения, но и инспектора дорожно-патрульной службы. При последующих административных процедурах, связанных с разбором обстоятельств правонарушения или на судебных заседаниях, данные видео будут служить юридическим доказательством.

В заключение, мы с уверенностью можем утверждать, что беспилотные летательные аппараты являются довольно - таки востребованными средствами обеспечения деятельности органов внутренних дел. Сегодня, в век развития технологий, сложно представить мир без различных автоматизированных систем, чем в некоторых случаях и будут являться БПЛА.

Также одно из значимых преимуществ БПЛА в том, что его можно использовать там, где нет возможности поставить экипаж ДПС. Для полноценного мониторинга дорожного движения эффективнее использовать более крупные аппараты с большей продолжительностью полета и более качественными приборами наблюдения.

Мы можем говорить также о том, что во многом данные технические средства позволят эффективнее выявлять и фиксировать административные правонарушения участников дорожного движения, а осознание участниками дорожного движения неотвратимости наказания в целом скажется на снижении дорожно-транспортных происшествий.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации».
2. Специальная техника органов внутренних дел: учебник: в 2 ч. – Москва: ДГСК МВД России, 2014. – Ч.1. – 90 с.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Журавлев Александр Сергеевич, старший преподаватель кафедры тактико-специальной подготовки.

Уральский юридический институт МВД России.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Беспилотный летательный аппарат, оператор, дорожно-патрульная служба, Государственная инспекция безопасности дорожного движения, дорожно-патрульная служба, правила дорожного движения.

## **ЗАДОРОЖНЫЙ А.В.**

### **ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД МВД ПО ЧУВАШСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ**

Аннотация. В статье раскрываются основные направления деятельности Госавтоинспекции Чувашской Республики.

В обстановке, характеризующейся высокой интенсивностью дорожного движения, в которую вовлечены огромные массы людей и колоссальное количество транспортных средств, деятельность по безопасности дорожного движения, предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий является очень многоплановой и многообразной. В данном ракурсе несомненный интерес представляет положительный опыт деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения территориальных органов внутренних дел на региональном уровне. В данной статье на основе анализа статистических материалов рассмотрены основные направления деятельности ГИБДД МВД по Чувашской Республике.

За 12 месяцев 2015 года Госавтоинспекцией МВД по Чувашской Республике проделана определенная работа по предупреждению, пресечению и раскрытию преступлений и охране общественного порядка. Так, с участием сотрудников ГИБДД окончено и направлено в суд 608 уголовных дел, и их доля от всех оконченных уголовных дел по органам внутренних дел республики составляет 6,0% (АППГ - 280 / 3,0%). Из них, дел, совершенных в общественных местах – 355 (АППГ – 128) (на улицах – 350 (АППГ – 126)), раскрытых в течение 24 часов с момента регистрации сообщения 14 (АППГ – 6) преступлений и совершенных на постах и маршрутах патрулирования – 9 (АППГ – 9). В производстве находятся 73 уголовных дела, которые возбуждены по фактам задержаний сотрудниками ГИБДД.

За указанный период сотрудниками ГИБДД осуществлено 4749 доставлений в ОВД, с признаками состава преступлений – 3415, из них 397 отражены в оперативной сводке МВД по Чувашской Республике.

За различные административные правонарушения (кроме ПДД) сотрудниками Госавтоинспекции задержано и доставлено в территориальные органы МВД России республики 1399 граждан (за АППГ - 1432). Из них, по

основаниям возбуждения административного производства по ст. 20.1 КоАП РФ (мелкое хулиганство) - 188 и по ст. 20.21 КоАП РФ (появление в состоянии алкогольного опьянения) - 910.

Из 208 ед. транспортных средств, объявленных в розыск в отчетном периоде как угнанные и похищенные транспортные средства, обнаружено 157 ед. (75,4%), не обнаружено - 51 ед. (24,5%); по г. Чебоксары из 70, обнаружено – 52 (74,2%).

По фактам краж и угонов АМТС возбуждено 197 уголовных дел (АППГ – 230). По сведениям ИЦ МВД сотрудниками ГИБДД принято участие в раскрытии 30 эпизодов неправомерных завладений транспортных средств (АППГ – 18).

Сотрудниками ГИБДД за 12 месяцев 2015 года задержано (установлено) 1558 (АППГ - 1050) АМТС, объявленных в розыск. В том числе:

Сотрудниками Госавтоинспекции МВД по Чувашской Республике выявлено 96 лиц, находящихся в розыске (АППГ - 148). По ориентировкам территориальных органов МВД России по подозрениям в совершении преступлений, сотрудниками ГИБДД задержано 154 лица.

С целью предупреждения и пресечения преступлений, охраны общественного порядка Госавтоинспекцией, совместно с другими службами территориальных органов МВД РФ на районном уровне, ИФНС и транспортной инспекцией, Чувашской таможней и другими заинтересованными службами и ведомствами проводились целенаправленные мероприятия. В том числе:

1. Во исполнение Указа Президента РФ от 06.10.1998 № 1199, приказа МВД России от 22.10.1998 № 676дсп, Указа Президента Чувашской Республики от 04.12.2002 № 137, Постановления Кабинета Министров Чувашской Республики от 24.01.1997 № 8 «О дополнительных мерах по усилению государственного контроля за производством, оборотом алкогольной продукции и порядком ее торговли» проводится работа по своевременному выявлению и пресечению нарушений налогового законодательства и правонарушений в сфере экономики и финансов, на маршрутах патрулирования осуществляется проверка ТС на предмет перевозки алкогольной продукции. Всего выявлено 58 фактов перевозки алкогольной продукции (6633,5 л).

2. В целях пресечения сбыта наркотических веществ, выявления незаконной перевозки и административных правонарушений, связанных с незаконным оборотом наркотиков и их прекурсоров, сотрудниками Госавтоинспекции осуществлено 74 доставления (АППГ - 92). Возбуждено 76 (АППГ - 111) дел об административном правонарушении по ст. 12.8 КоАП РФ на водителей за управление транспортными средствами в состоянии наркотического опьянения.

3. Проводится работа по предупреждению и пресечению фактов незаконной перевозки грузов. В исполнение Постановления Кабинета Министров Чувашской Республики от 21.09.1998 № 282 «О мерах по обеспечению контроля и учета за оборотом нефтепродуктов на территории Чувашской Республики» организован контроль и учет автотранспортных средств, осуществляющих перевозку нефтепродуктов. Осуществлено 25 доставлений по подозрению краж топлива (3541 литр).

4. В соответствии с федеральным законом Российской Федерации от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», Постановления Правительства РФ от 12 декабря 2012 года № 1287 «О лицензировании деятельности по заготовке, хранению, переработке и реализации лома черных и цветных металлов» и Постановления Кабинетов Министра Чувашской Республики от 10 августа 2001 года № 167 «О лицензировании по заготовке, хранению, переработке и реализации лома черных, цветных металлов» за 12 месяцев 2015 года Госавтоинспекцией выявлено 205 фактов незаконной перевозки черного металла (более 79 тонн).

Управлением ГИБДД МВД по Чувашской Республике выделены нарушения ПДД, которые способствуют совершению ДТП и влияют на тяжесть их последствий (статьи 12.8, 12.26, 12.6, 12.7, 12.9 (ч.2-4), 12.10, 12.12, 12.13, 12.15, 12.18, 12.23, 12.29, 12.30 КоАП РФ).

Ежемесячно по итогам работы за отчетный период управлением ГИБДД проводится анализ направленности административной деятельности.

В целях сокращения смертности на автомобильных дорогах и улично-дорожной сети населенных пунктов, в т.ч. по отработке отдельных видов правонарушений группами нарядов ДПС, в январе-декабре 2015 года проведено 58 республиканских специальных профилактических мероприятия, из них 2 под условным наименованием «Внимание - каникулы!», 1 – «Внимание - дети!», 5 – «Дети. Детское удерживающее устройство», 12 – «Нетрезвый водитель», 10 – «Пешеход. Пешеходный переход», 28 – иных («Автобус», «Должник», «Железнодорожный переезд», «Тахограф», «Скутер»).

За 2015 год на отдельных территориях республики было дополнительно инициировано и проведено 146 профилактических мероприятий, из них: «Нетрезвый водитель» – 59, «Пешеход. Пешеходный переход» – 29, «Дети. Детское удерживающее устройство» – 5, «Ремень безопасности» – 2, «Должник» – 28, «Тонировка» – 1, «Выезд на полосу встречного движения» – 4, «Парковка для инвалидов» – 1, «Автобус» – 4, «Скутер» – 3, «Тахограф» – 3, Скорость – 5.

В декабре 2015 года проведено 6 республиканских специальных профилактических мероприятий, из них 1 под условным названием «Нетрезвый водитель», 1 – «Пешеход. Пешеходный переход», 1 – «Автобус», 1 – «Железнодорожный переезд», 1 – «Дети. Детское удерживающее устройство», 1 – «Должник».

Регулярно проводится информационное воздействие на граждан с целью формирования негативного отношения к нарушителям Правил дорожного движения с использованием всех доступных средств массовой информации. Все проводимые специальные мероприятия Госавтоинспекции освещаются на местном телевидении, радиоканалах, официальном интернет-сайте ГИБДД и иных интернет-ресурсах, в периодической печати.

Применяется практика осуществления контроля за дорожным движением на конкретных участках улично-дорожной сети группами нарядов ДПС с целью формирования у водителей устойчивых навыков дисциплинированного поведения, целенаправленной профилактической отработки отдельных видов нарушений правил дорожного движения, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, включая неоднократное применение

административных санкций за деяния нарушения (применение ремней безопасности, отсутствие детских удерживающих устройств, превышение уровня тонировки стекол, неправильная установка, загрязненное состояние государственных регистрационных знаков и т.д.), освещения указанных мероприятий в средствах массовой информации.

Повышена персональная ответственность сотрудников управления Госавтоинспекции, командного состава строевых подразделений за организацию дорожно-патрульной службы в соответствии с требованиями Наставления. Ежедневно сотрудники управления Госавтоинспекции, командный состав строевых подразделений ДПС предупреждается об исключении фактов постановки сотрудникам задач по выявлению конкретного числа административных правонарушений, оценки их деятельности по количеству привлеченных к ответственности водителей и пешеходов.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Задорожный Андрей Владиславович, начальник кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях.

Нижегородская академия МВД России.

Служебный адрес: 603950, Нижний Новгород, ул. Анкудиновское шоссе, 3, БОКС – 268.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

ГИБДД, безопасность дорожного движения, ДТП, наряды ДПС, предупреждение и пресечение преступлений.

**ЗЕЙНАЛОВ Ф.Н.**

## **К ВОПРОСУ О РАЗРАБОТКЕ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ СТРАТЕГИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ НА СРЕДНЕСРОЧНЫЙ ПЕРИОД**

Аннотация. Статья повествует о возможных мероприятиях приоритетных стратегических направлений по реализации стратегии безопасности дорожного движения в России на среднесрочный период.

Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте - комплексная задача, для решения которой необходим системный подход, обусловленный созданием эффективной государственной системы управления безопасностью дорожного движения, внедрением в практику современных методов решения задач организации и управления дорожным движением, а также его безопасностью, внедрением отечественного и зарубежного опыта регулирования дорожного движения с помощью дорожной разметки, разработкой эффективного применения нормативных, информационных, технических, методических, экспертных, образовательных средств и технологий.

В настоящее время перед государством стоит важнейшая задача - обеспечение эффективного транспортного процесса при гарантированном уровне дорожной безопасности, что требует разработки действенных и обоснованных мер для сдерживания уровня аварийности и начала устойчивого процесса повышения безопасности движения на российских дорогах [1].

В целях реализации этой комплексной задачи на сайте президента России Владимира Путина был размещен перечень поручений, из которого следует, что Правительству России до 1 декабря 2017 года необходимо разработать и утвердить стратегию безопасности дорожного движения в стране на среднесрочный период.

Принимая во внимание опыт европейских государств по организации дорожного движения, можно выделить ряд приоритетных стратегических направлений по реализации стратегии безопасности дорожного движения на среднесрочный период.

Первое направление - воздействие на изменение поведения участников дорожного движения, направленное на безусловное соблюдение правил дорожного движения, содействие улучшению психологического микроклимата в дорожном движении:

1. В настоящее время присутствует проблема с собираемостью административных штрафов, назначенных за нарушения правил дорожного движения как в обычном режиме, так и с использованием средств автоматической фиксации правонарушений. Бесспорно, предоставление льготного периода в течение 20 календарных дней на уплату половины административного штрафа делает свое дело и законопослушные граждане стремятся уложиться в эти дни и оплатить свои штрафы, однако есть категория граждан, принципиально не желающая их оплачивать [3]. В Германии, например, после отведенного срока на неуплаченный административный штраф начисляется процент, который увеличивается в геометрической прогрессии.

2. В целях воздействия на изменение поведения участников дорожного движения, направленное на безусловное соблюдение правил дорожного движения, можно также рекомендовать введение так называемых штрафных баллов (в Германии «пунктов») — некоего подобия «проколов», практикуемых сотрудниками Госавтоинспекции в советскую бытность. «Штрафные пункты» хранятся в электронном виде в общей базе, в общей сложности за свою карьеру водителя-нарушителя можно набрать до 150 пунктов. Но каждый раз, когда количество «штрафных пунктов» составит более 18, вступает временное ограничение на управление транспортным средством. В определенный период штрафные пункты обнуляются, если набравший их водитель перестал нарушать правила дорожного движения.

Последствия набора штрафных пунктов таковы:

8 — 13 - предупреждение административными органами с указанием на возможность добровольно участия в базисном семинаре;

14 — 17 - базисный семинар в обязательном порядке для не проходивших его ранее добровольно. Для проходивших — предупреждение;

18 пунктов - изъятие водительского удостоверения минимум на 6 месяцев.

Для возвращения права управления транспортным средством водителю необходимо пройти медико-психологическое исследование (МПУ), так называемый «Idiotentest».

Практика показывает, что водителям следует «сильно постараться», чтобы набрать 18 пунктов. Начисляются они за различные нарушения правил дорожного движения.

3. В некоторых штатах США практикуется опубликование информации о нарушителях правил дорожного движения (Ф.И.О., вид нарушения, наложенные штрафные санкции) в местных периодических изданиях (газеты, журналы).

4. В некоторых дружественных республиках СНГ в радиоэфирах популярных радиопередач с участием сотрудников автомобильной инспекции проводятся конкурсы на самого дисциплинированного или доброжелательного водителя. В течение этих радиоэфиров можно дозвониться и сообщить о фактах нарушений участниками дорожного движения правил с указанием марки автомобиля, его государственного регистрационного знака и вида правонарушения (выброшенный мусор, проезд на запрещающий сигнал светофора и т.п.), тем самым высказать недовольство и общественное порицание правонарушителю.

Второе направление - повышение защищённости от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов:

1. В европейских населенных пунктах (например Германия, г. Фюссен, г. Мюнхен) властями с целью разгрузить наземную транспортную инфраструктуру городов развивается сеть велосипедных дорожек, позволяющих в кратчайшее время населению прибыть к различным местам притяжения (офисные здания, спальные районы, достопримечательности и т.п.). В целях реализации концепции «Велосипед-главное транспортное средство в городе» велосипедные дорожки проходят отдельно от автомобильных дорог и лишь изредка пересекаются с ними, при передвижении между городами городскими властями предлагается оставить автомобиль на перехватывающих многоэтажных парковках на окраине города и, минуя пробки, на личном велосипеде или взятом напрокат по кратчайшему маршруту прибыть в заданную точку. Кроме того, стоимость парковки автомобиля в центре города установлена на достаточно высоком уровне (около 2 евро в час), велосипед же можно оставить припаркованным на весь день бесплатно, его можно взять в аренду в одной части города и оставить в другой, пересев на трамвай, метро или пригородный поезд. Также для велосипедистов по инициативе городских властей разработаны специальные сайты с картами городов и расчетом своего времени передвижения на велосипеде до различных точек притяжения.

2. По примеру положительного опыта Республики Беларусь следует обязать участников дорожного движения в населенных пунктах в вечернее и ночное время одевать или иметь на одежде световозвращающие элементы, так как не всегда сопутствующие дорожные условия позволяют водителю увидеть переходящего дорогу пешехода в темной одежде [4].

Третье направление - развитие работ по организации дорожного движения.

В апреле 2015 года приняты поправки к Правилам дорожного движения РФ, в числе которых узаконены диагональные пешеходные переходы.

Благодаря им, пешеходам не надо дважды ожидать зелёного сигнала светофора, чтобы поочерёдно перейти две проезжие части. По инициативе общественного движения Probok.net зарубежный опыт диагональных пешеходных переходов опробовали на нескольких московских перекрёстках, где были замечены «народные маршруты» наискосок. Полосатая диагональ оказалась полезной, что и было утверждено на законодательном уровне [5].

Сейчас продвигается идея «вафельниц». Разметка представляет собой сетку из пересекающихся линий белого, ярко-жёлтого или оранжевого цвета, её задача — проинформировать о том, что перекрёсток является загруженным и «пробкоопасным».

Если водитель не уверен, что может преодолеть «вафельный» участок без остановки, выезжать за стоп-линию не следует—необходимо подождать, пока впереди идущая машина полностью не проедет перекрёсток. Таким образом, «вафельница» призвана решить проблему «самозапирающихся» из-за несогласованности потоков улиц. Эта разметка давно используется в Японии, Китае и других странах [6].

В США недавно ввели новую разметку, опробованную в Великобритании и Австралии: за 150 метров до опасного перекрёстка или пешеходного перехода на дороге наносится белая линия в виде молнии. Увидев «сумасшедшую разметку» на середине дороги, водители автоматически начинают торможение. Эта разметка применяется на высокоаварийных участках для привлечения внимания и ни к чему не обязывает.

В некоторых странах используют зелёную и красную краску для выделения полос для общественного транспорта, велосипедов, электромобилей. В США по выделенной полосе для общественного транспорта могут двигаться автомобили, перевозящие более чем одного пассажира.

В феврале 2013 года расширен цветовой ряд российской дорожной разметки: синий цвет — для линий, обозначающих места платной парковки.

В Нидерландах в 2012 году запущен экспериментальный проект Smart highway, в рамках которого идёт апробация сразу нескольких инновационных технологий «умных дорог». На шоссе №329, примерно в 100 км на юго-восток от Амстердама, дорожная разметка нанесена флуоресцентными красками. Днём такая разметка заряжается от солнца и светится в течение 10 часов в темноте, обеспечивая ночное освещение.

Там же термокраской нанесена динамическая дорожная разметка, реагирующая на внешние условия. Так, если на улице становится очень холодно (ниже 3°), то невидимые в обычном состоянии снежинки становятся видны, предупреждая о гололедице.

В 2012 году этот проект получил премию Dutch Design Awards, и некоторые его решения уже нашли практическое применение в дорожном строительстве.

Четвертое направление - повышение уровня мастерства водителей в ходе подготовки кандидатов в водители и в процессе участия в дорожном движении:

1. Включение в образовательную программу подготовки водителей курса руления на тренажерах.

2. По нашему мнению, следует сократить сроки между медицинскими комиссиями водителей до 5 лет, т.к. за 10 лет вполне может развиваться психическое заболевание, более того, обязать при обмене водительского удостоверения



сдавать теоретический экзамен на знание правил дорожного движения, т.к. не всегда водитель заинтересован в ознакомлении с внесенными изменениям в правила дорожного движения.

3. Полагаем необходимым обязать водителей после достижения ими пенсионного возраста (60 лет) прохождение медицинской комиссии, т.к. в силу старения организма участники дорожного движения, управляющие источником повышенной опасности, не всегда имеют возможность своевременно принимать решение, а также применить экстренные приемы управления транспортным средством во избежание дорожно-транспортного происшествия. Кроме того, в силу тех же обстоятельств водители пенсионного возраста не всегда адекватно могут оценивать обстановку на дороге.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Афонин В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения. // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. №2 – 2016.

2. Губенков О.Е., Зейналов Ф.Н. Причины дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов и способы их устранения//Вестник Орловского государственного университета №1 (42), 2015.

3. Баранчикова М.В., Зейналов Ф.Н. Пешеходы как объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений//Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 2 (44). С 20-23.

4. Губенков О.Е., Зейналов Ф.Н. Отдельные вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма//Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. № 2 (43), 2015. С. 54-56.

5. Баранчикова М.В. Особенности совершения дорожно-транспортных преступлений с участием общественного транспорта// Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции: Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения. Редколлегия: А.Н. Подчерняев [и др.]. ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В.В. Лукьянова» (Орёл) 2016. С. 17-21.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Зейналов Фазил Назим оглы, старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Передовой опыт, европейские государства, организация дорожного движения, приоритетные направления, стратегия, безопасность дорожного движения, среднесрочный период.

## **СФЕРА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: СОДЕРЖАНИЕ И СТРУКТУРА**

Аннотация. В статье на основе характеристики общественных отношений по поводу удовлетворения транспортной потребности общества дается соотношение понятий: «область дорожного движения», «сфера безопасности дорожного движения» и «сфера дорожного движения», в силу чего предлагается использовать для указанной характеристики термин «сфера дорожного движения».

В нормативном правовом регулировании обеспечения безопасности дорожного движения одно из ключевых мест занимает Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001г. № 195-ФЗ (КоАП РФ). Охране безопасности дорожного движения посвящена глава 12 КоАП РФ, которая, как известно, называется «Административные правонарушения в области дорожного движения». Однако мы полагаем, что понятие «область дорожного движения» недостаточно точно характеризует общественные отношения, возникающие по поводу удовлетворения транспортной потребности общества. Данные отношения значительно шире, чем это изложено в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [1] (далее – Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»).

Среди ученых наиболее распространенной и научно обоснованной является точка зрения, согласно которой общество рассматривается как сложноорганизованная система, обладающая наивысшим уровнем самодостаточности, находящаяся в состоянии неустойчивого равновесия и подчиняющаяся объективным законам функционирования и развития. В качестве наиболее крупных структурных частей общества выделяют сферы жизни общества, которые являются его подсистемами. Сфера жизни общества – определенная совокупность устойчивых отношений между социальными субъектами [2].

В связи с этим, разделяя позицию профессора В.И. Майорова, для характеристики общественных отношений по поводу удовлетворения транспортной потребности общества мы считаем более подходящим использование понятия «сфера дорожного движения». В это понятие следует включить общественные отношения, которые не только непосредственно касаются удовлетворения транспортной потребности, но и отношения, возникающие на стадии подготовки и обеспечения транспортного процесса [3].

В обоснование данного предложения следует отметить, что дорожное движение является социотехнической системой, связанной единством социальных и технических элементов, включающей в себя комплекс взаимосвязанных элементов и подсистем. Она включает человека (водителей, пешеходов, пассажиров и иных участников движения), транспортные средства, дорогу и прилегающие к ней различные дорожные комплексы, окружающую среду [4]. Среди подсистем не составляет труда выделить подсистему подготовки

процесса удовлетворения транспортной потребности, в которую входит комплекс элементов по подготовке участников дорожного движения, транспортных средств, дорог. Также выделяется подсистема непосредственного удовлетворения транспортной потребности, которую можно обозначить как подсистему реализации транспортной возможности [5].

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» определена общая цель для этих двух подсистем – защита участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и их последствий.

Таким образом, деятельность, направленная на выявление и предупреждение причин возникновения ДТП, снижение тяжести их последствий, должна осуществляться не только на этапе реализации транспортной возможности, но и на этапе подготовки. Такой подход дает право рассматривать дорожное движение как сферу общественных отношений, которые объединены одной целью, урегулированы различными нормами, в том числе нормами права.

Обеспечение безопасности участников транспортного процесса, удовлетворение транспортной потребности применительно к сфере дорожного движения следует рассматривать как деятельность государственных органов и органов местного самоуправления по управлению в данной сфере. Вследствие этого сфера дорожного движения приобретает системообразующий характер.

Структуру сферы дорожного движения можно охарактеризовать следующим образом. На ее нижнем уровне находится подсистема, функционирование которой непосредственно обеспечивает удовлетворение транспортной потребности, а именно пространственное перемещение людей и грузов. Субъектом управления в этой подсистеме являются участники дорожного движения, объектом – технический комплекс «транспортные средства – улично-дорожная сеть».

Существование подсистемы удовлетворения транспортной потребности и процесс ее функционирования возможны только как результат деятельности подсистемы второго уровня – подсистемы подготовки и обслуживания дорожного движения. Она включает в себя предприятия, организации, учреждения, деятельность которых связана с созданием условий дорожного движения, а значит, и с обеспечением безопасности участников дорожного движения. Результат функционирования данной подсистемы выражается в определенном состоянии улично-дорожной сети, транспортных средств, уровне подготовки участников дорожного движения (прежде всего водителей транспортных средств).

На третьем, высшем уровне, находится подсистема, образуемая органами исполнительной власти, которые реализуют функции государственного управления отраслевого и межотраслевого характера по отношению к подсистемам первого и второго уровней. Функционирование данной подсистемы обеспечивает:

- 1) подготовку и принятие в пределах компетенции нормативных актов;
- 2) конкретную организацию деятельности субъектов «обслуживающей» подсистемы.

От эффективности этой работы зависит качество работы субъектов второго уровня и в конечном итоге уровень дорожно-транспортного травматизма [6].

Таким образом, мы дали характеристику подсистем, составляющих сферу дорожного движения. Они неразрывно взаимосвязаны между собой и могут рассматриваться как совокупность устойчивых отношений между социальными субъектами, что, в свою очередь, позволяет сделать вывод о необходимости определения дорожного движения именно как сферы общественных отношений.

В заключение считаем нужным отметить, что в настоящее время получает распространение понятие «сфера безопасности дорожного движения» [7]. С нашей точки зрения, более логичным и юридически грамотным представляется исключить слово «безопасность», поскольку обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью функционирования сферы дорожного движения, а понятие «сфера», как уже было упомянуто, используется по отношению к наиболее крупным структурным частям общества.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собр. законодательства РФ. 1995. № 50, ст. 4873.
2. Чмыхало А.Ю. Социальная безопасность : учеб. пособие. Томск: Изд-во ТПУ, 2007. 168 с.
3. Майоров В.И. Актуальные проблемы административной ответственности в сфере дорожного движения / В.И. Майоров // Актуальные проблемы административной ответственности: Материалы VIII Всероссийской научно-практической конференции. 2015. С. 116.
4. Майоров В.И. Системный подход к обеспечению безопасности участников дорожного движения / В.И. Майоров // Транспортное право. 2008. №2. С. 11.
5. Костылев А.К. Территориально-распределенная информационная система реального времени ГИБДД МВД России и ее роль в обеспечении безопасности дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 3 (37). С. 129.
6. Майоров В.И. Дорожное движение как сфера общественных отношений / В.И. Майоров // Теория и практика административного права и процесса: Материалы X Всероссийской научно-практической конференции, посвященной памяти профессора В.Д. Сорокина (Небугские чтения). отв. ред В.В. Денисенко, С.Г. Денисенко. 2016. С. 48.
7. Подведение итогов деятельности ГБУ «Безопасность дорожного движения» за 2014 год. // [Электронный ресурс]. URL: <http://gbubdd.tatarstan.ru/rus/index.htm/news/390174.htm>.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Иванова Светлана Ивановна, начальник кафедры административной деятельности ОВД, кандидат юридических наук, доцент.

Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.  
Служебный адрес: 625049, г. Тюмень, ул. Амурская, д. 75.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность дорожного движения, сфера, область, ДТП, транспортная потребность общества.

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ОБРАЩЕННЫЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ  
ПРАВОВОЙ ПОДГОТОВКИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению отдельных направлений пропаганды безопасности дорожного движения, как ключевых критериев в формировании правовой подготовки и культуры дорожного движения.

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации [1]. Факторов, влияющих на уровень дорожной аварийности, достаточно много, и все они представляют собой «явления» жизни, контролируемые теми или иными ведомствами. Одной из причин высокого уровня аварийности в Российской Федерации является пренебрежение к социально-правовым нормам, ощущение безнаказанности и вседозволенности на дорогах.

В дорожном движении постоянно принимает участие практически все население страны, лишь незначительная часть которого охвачена организованными формами обучения. В этих условиях именно методы пропаганды являются наиболее эффективными для просвещения граждан о различных аспектах такого сложного социотехнического явления, каковым является современное дорожное движение. Достигаемое при этом знание причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий, способов распознавания опасных дорожно-транспортных ситуаций, методов и приемов безопасного участия в дорожном движении является одним из основных факторов обеспечения безопасного участия людей в дорожном движении.

Пропаганда безопасности дорожного движения имеет большое значение для правовой подготовки участников дорожного движения, обеспечения знания тех нормативных правовых актов, которые регламентируют различные аспекты: разрешительной системы в области обеспечения безопасности дорожного движения; основания административной ответственности и порядка производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Несмотря на то, что за прошедшее десятилетие в России число погибших в результате ДТП снизилось на 38% и при этом сформировался устойчивый вектор на снижение основных показателей аварийности, который отмечается в последние несколько лет [2], тем не менее имеющиеся показатели аварийности наглядно демонстрируют необходимость проведения дополнительной целенаправленной, системной и наступательной работы субъектов управляющего воздействия, ориентированной на снижение количества погибших и раненных в ДТП [3]. Становится ясно, что необходим поиск новых научных подходов к обеспечению безопасности дорожного движения, использование, наряду с имеющимися, новых методов, средств и форм пропаганды безопасности дорожного движения.

Составной и неотъемлемой частью профилактической работы является широкая пропагандистская деятельность, проводимая различными субъектами:

работниками государственных учреждений и общественных организаций, Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, Всероссийским обществом автомобилистов, педагогическими коллективами образовательных и дошкольных организаций, автотранспортными предприятиями, средствами массовой информации.

Формирование общественного мнения по вопросам обеспечения безопасности на дороге основано на систематической работе, которую осуществляют субъекты обеспечения безопасности дорожного движения. Это та самая задача, которую можно считать старейшей и, пожалуй, существующей со времен образования автомобиля.

Не менее важно взаимодействие подразделений Госавтоинспекции, осуществляющих пропаганду безопасности дорожного движения с органами местного самоуправления, общеобразовательными организациями, общественными объединениями, средствами массовой информации и гражданами с целью проведения единой целенаправленной работы по недопущению фактов нарушения ПДД, формирования законопослушного поведения и исключения либо сведения к минимуму рисков возникновения дорожно-транспортных происшествий и их неблагоприятных последствий, как правового, материального, морального и иного характера.

Воспитательное значение пропаганды безопасности дорожного движения выражается, прежде всего, в том, что она является одним из основных средств убеждения участников дорожного движения в необходимости и целесообразности соблюдения Правил дорожного движения. При этом крайне важно обеспечить адресность пропагандистского воздействия, учет специфических интересов отдельных групп участников дорожного движения и выбор соответствующих форм и методов пропаганды.

В настоящее время Министерством внутренних дел Российской Федерации проводится комплекс долгосрочных мероприятий, направленных на достижение такой цели, как обеспечение безопасности участников дорожного движения, посредством выполнения мероприятий, предусмотренных Планом деятельности МВД России по реализации указов Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года на 2013 год и плановый период 2014 – 2018 годов [4], где в рамках реализации такого направления, как снижение числа граждан, пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, предусмотрена реализация следующих основных мероприятий:

1. Проведение систематической межведомственной работы, направленной на предупреждение причин возникновения ДТП, снижения тяжести их последствий.

2. Применение при организации дорожного движения контрастирующих материалов на дорожных знаках и в дорожной разметке, изменение критериев применения светофорного регулирования и установка средств принудительного снижения скорости.

3. Проведение системных действий субъектов управляющего воздействия, направленных на формирование навыков безопасного поведения на дорогах у детей и подростков.

4. Продолжение осуществления федерального государственного надзора Госавтоинспекции за обязательным применением специальных детских удерживающих устройств.

5. Осуществление комплекса мер, направленных на снижение числа детей, погибших и получивших ранения в ДТП.

6. Проведение серии широкомасштабных информационно-пропагандистских социальных кампаний и акций, направленных на формирование устойчивых навыков законопослушного поведения на дорогах.

7. Совершенствование организации дорожного движения в местах расположения образовательных, культурно-оздоровительных и иных мест нахождения обучающихся.

Нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения, определяют цели, задачи, основные направления социально-профилактической и воспитательно-пропагандистской деятельности ГИБДД по укреплению дисциплины участников дорожного движения, в том числе по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Связь между деятельностью подразделений пропаганды и снижением аварийности очень тонкая, которую достаточно сложно проследить, но это работа на перспективу, и она, безусловно, принесет результат, если ей уделять максимум внимания и сил всеми субъектами пропаганды.

Вместе с тем в целях дальнейшего совершенствования деятельности субъектов обеспечения безопасности дорожного движения по осуществлению профилактической работы в области дорожного движения необходимо:

1. Осуществление целенаправленного воздействия на изменение поведения участников дорожного движения, направленное на безусловное соблюдение правил дорожного движения, содействие улучшению психологического микроклимата в дорожном движении, выражающееся в:

- проведении информационно-пропагандистских кампаний, использующих наиболее действенные каналы коммуникации, с целью повышения грамотности, ответственности и уровня самосознания участников дорожного движения и профилактики факторов риска, влияющих на количество дорожно-транспортных происшествий и тяжесть их последствий;

- подготовке и создании информационно-пропагандистских телерадиопрограмм, направленных на участников дорожного движения, для последующего размещения на федеральных, региональных и кабельных телевизионных каналах, радиостанциях;

- организации в печатных средствах массовой информации специальных тематических рубрик для систематического освещения проблемных вопросов по безопасности дорожного движения, выпуск специализированной печатной продукции;

- расширении количества информационных порталов для участников дорожного движения и использовании их в автошколах, образовательных и других учреждениях, в их рекламировании доступности массовому читателю.

2. Изменение поведения участников дорожного движения посредством образовательной деятельности в образовательных организациях:

- разработка модульных программ повышения квалификации педагогических работников дошкольных образовательных организаций и общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования по вопросам обучения учащихся, воспитанников навыкам безопасного участия в дорожном движении и рекомендаций по их использованию;

- проведение специализированных обучающих конференций и семинаров, посвященных вопросам улучшения психологического микроклимата в дорожном движении, освещение проблем взаимоотношений между участниками дорожного движения в средствах массовой информации;

- подготовить тематические видеоролики для различных возрастных категорий для систематической демонстрации их в средствах массовой информации и в образовательных организациях;

- пересмотреть общеобразовательную программу с целью внесения в учебный план такого урока, как «Поведение на дороге», или «Правила дорожного движения», с обязательной формой контроля или увеличить количество часов, как минимум до 10, в рамках урока «Обеспечение безопасности жизнедеятельности»;

- создать детские специализированные учебно-методические центры безопасности дорожного движения (например, в Удмуртской Республике функционирует 48 опорных кабинетов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, в том числе и в детских садах, и в организациях дополнительного образования).

3. Развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения:

- проведение массовых мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обучению безопасному участию в дорожном движении;

- обеспечение техническими средствами обучения, оборудованием, наглядными, учебными и методическими материалами образовательных организаций федерального подчинения, обеспечивающих профилактику детского дорожно-транспортного травматизма и обучение безопасному участию детей в дорожном движении;

- изготовление и распространение световозвращающих приспособлений среди дошкольников и учащихся младших классов образовательных организаций.

Таким образом, деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения должна включать два принципиальных направления: развитие уже существующих программ и мер, направленных на снижение дорожного травматизма; анализ, предложение и внедрение новых инициатив.

Необходимо особенно подчеркнуть, что только совместная деятельность федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, государственных и общественных организаций, профессиональных объединений и граждан позволит снизить количество ДТП и тяжесть их последствий.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 11.10.2016) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности



дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // Консультант Плюс: [Электронный ресурс]. <http://www.consultant.ru>.

2. <http://www.gibdd.ru/news/federal/3047451/> Российский социальный видеоролик по безопасности дорожного движения стал победителем международного кинофестиваля в Женеве.

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. План деятельности МВД России по реализации Указов Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года на 2013 год и плановый период 2014 - 2018 годов // Консультант Плюс: [Электронный ресурс]. <http://www.consultant.ru>.

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:**

Калюжный Юрий Николаевич, начальник кафедры организации деятельности ГИБДД, кандидат юридических наук, доцент.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

#### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Охрана общественного порядка, обеспечение общественной безопасности, тактика охраны общественного порядка, подразделения полиции.

#### **КАПУСТИНА Е.Г.**

### **СОЦИАЛЬНЫЕ СЕТИ КАК СРЕДСТВО ВОСПИТАНИЯ И ОБУЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОМУ ПОВЕДЕНИЮ НА ДОРОГАХ**

Аннотация. В статье раскрывается методика использования социальной сети в вопросах профилактики дорожно-транспортных происшествий, анализируются направления и формы применения социальных сетей для воспитания и обучения граждан безопасному поведению на дорогах.

Общее количество дорожно-транспортных происшествий за 2016 год составило 173694, что на 5.6% меньше, а раненых на 4.3% меньше- 221140 человек. Количество погибших в ДТП за 2016 год 20308 человек, что на 12.1% меньше АППГ [1]. С участием детей - 19269, погибло 710, ранено 20621 ребенок (рис.1).

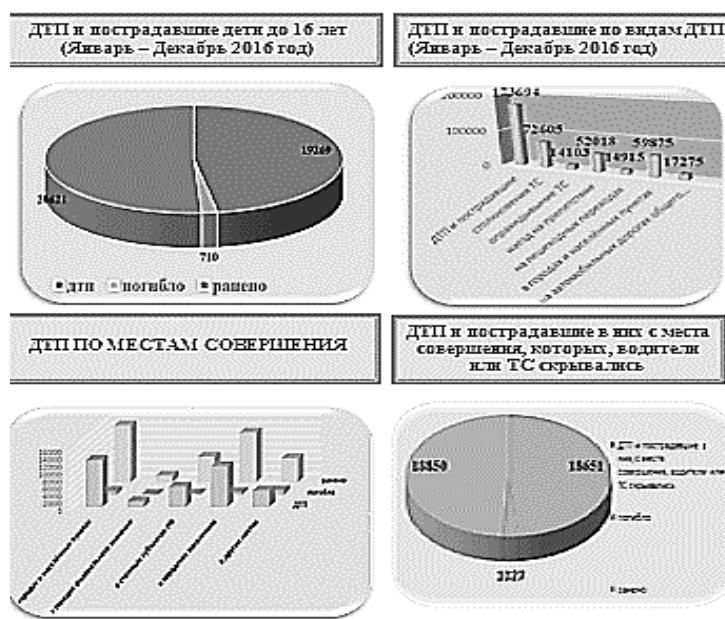


Рис.1

Снижение основных показателей аварийности стало результатом взаимодействия Госавтоинспекции с органами власти различного уровня, анализа ситуации и разработки предложений по совершенствованию законодательства, внедрению новых форм и методов работы и информационно-пропагандистского воздействия на участников дорожного движения. Однако следует отметить, что количество смертей остается достаточно высоким, а значит, недостаточно предпринимается мер по снижению тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий [5]. Имеющиеся показатели аварийности наглядно демонстрируют необходимость проведения дополнительной целенаправленной, системной и наступательной работы субъектов управляющего воздействия, ориентированной на снижение количества погибших и раненных в ДТП [7].

Результат и динамику надо не только сохранять, но и наращивать. На наш взгляд, в век прогрессирующих информационных технологий необходимо проводить более активную политику в вопросах пропаганды безопасности дорожного движения, обучения и воспитания граждан, прежде всего, с использованием социальных сетей.

В современном мире невозможно недооценить коммуникационную систему информирования участников дорожного движения и важность составляющей каналов передачи информации в своем влиянии на сознание человека при помощи известных источников, что особенно актуально для пропаганды безопасности дорожного движения.

Однако на сегодняшний день привычные способы получения информации вытесняются современными способами коммуникации и социальные сети представляют собой новый и современный подход к ведению как открытой, так и скрытой пропаганды безопасного поведения на дороге.

С развитием техники и ростом популярности пользователей сети Интернет, невозможно не оценить масштаб распространения информации различной направленности в социальных сетях, планомерно завоевывающих позиции перед печатными источниками знаний.

В пропаганде безопасного поведения на дорогах, обучении и воспитании граждан в вопросах соблюдения правил дорожного движения, формировании нетерпимого отношения к нарушителям с помощью открытой и скрытой агитации социальные сети способны оказать серьезную помощь и глубокое воздействие на участников дорожного движения.

Социальные сети сегодня представляют собой и новый способ фиксации правонарушений на дорогах. Это яркие примеры с нарушением ПДД Марой Багдасарян и другими мажорами [2]. Безнаказанность и вседозволенность автохамов и лихачей возмущают всех. Это тот редкий случай, когда водители, инспекторы, автоэксперты и большая часть гражданского общества единодушны в своем мнении.

Число пользователей популярных социальных сетей, открыто выражающих свою позицию публичными сообщениями в социальных медиа, составляет около 35 млн. человек, которые способны сгенерировать почти 620 млн. сообщений в месяц.

Самым популярным в Российской Федерации является сайт «ВКонтакте». По данным, опубликованным в сети Интернет на январь 2017 года среднесуточная аудитория составляет 87 714 854 посетителя, зарегистрировано более 410 миллионов пользователей. По данным SimilarWeb «ВКонтакте» является 4 самым популярным сайтом в мире. [3] На втором месте в Российской Федерации Instagram – 2,4 млн. авторов. Глобальная аудитория Instagram превысила 400 миллионов пользователей. [4] Средний возраст подписчиков невелик, более половины составляет молодежь до 18 лет, что представляет благодатную почву для продвижения идей законопослушного поведения из-за внушаемости данной группы лиц и следования «моде».

Во многих регионах страны подразделения Госавтоинспекции выступили в качестве «говорящих» пользователей путем создания и ведения официального аккаунта ГИБДД в Instagram, где число подписчиков увеличивается с каждым днем, возрастает принцип «обратной связи», население страны осуждает нарушителей правил дорожного движения, тем самым бессознательно формируя правосознание граждан.

В официальных аккаунтах ведется активное обсуждение и переписка, граждане быстрым и мобильным способом получают разъяснения из законодательных актов в сфере безопасности дорожного движения, информацию о работе технических средств автоматической фиксации административных правонарушений [5], получают информацию об устройстве улично-дорожной сети, информируются об опасных участках дорог, изменении движения на отдельных участках автодорог и аварийных ситуациях, задержании правонарушителей, розыске транспортных средств и об иных аспектах в обеспечения безопасности дорожного движения.

Отдельным способом обучения правомерному поведению и воспитанию нетерпимого отношения к нарушителям правопорядка становится создание тематических групп, в чем должна быть заинтересованность и инициативность, прежде всего, сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД (ГУМВД, УМВД, ОМВД России) по субъектам Российской Федерации.

Зарекомендовывают себя с большой популярностью группы, выведенные в отдельное направление, например, сообщество «ПДД», в котором узкая тематика

дорожной безопасности находит большую популярность и вызывает интерес у участников дорожного движения. Установленные обратные связи между администраторами групп и сотрудниками ГИБДД позволяют оперативно отслеживать публикации и принимать соответствующие меры реагирования, информируя об этом своих пользователей. По просьбам подписчиков и результатам рассмотрения публикаций, инспектора имеют возможность вносить изменения в режим работы дорожных объектов, изменять организацию движения, устанавливая пешеходные ограждения, обустраивать пешеходные переходы возле образовательных организаций. Работа не ограничивается перечисленными формами работы, она должна быть направлена на создание комфортных, а главное безопасных условий дорожного движения для всех его участников [6].

Пользователи сетей (групп, сайтов) в своих комментариях могут высказывать собственные видения, излагать предложения по совершенствованию дорожной инфраструктуры, отмечать положительные тенденции в создании благоприятных дорожных условий, способствующих повышению культуры поведения на дорогах и формирующих правомерное поведение граждан.

Популяризация соблюдения правил дорожного движения в социальных сетях, и разработка механизма «обратной связи» является эффективным средством воспитания и обучения граждан безопасному поведению на дорогах, а также выступает современной формой сотрудничества органов государственной власти и общественности, что повысит доверие граждан к представителям правопорядка.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. <http://www.1gai.ru/autonews/518132-gibdd-obnarodovala-statistiku-dtp-za-2016-god.html> @ 1gai.ru.
2. <http://www.interfax-russia.ru/Moscow/news.asp?id=808053>.
3. <https://ru.wikipedia>.
4. <http://vkhelpnik.com/skolko-polzovatelej-v-vk-vsego/>.
5. Баранчикова М.В., Смоляков А.И. Использование средств фотовидеофиксации для выявления нарушений скоростного режима: обеспечение безопасности дорожного движения или фискальная функция?// Известия Юго-Западного государственного университета. 2016. № 4 (67). С. 198-207.
6. Губенков О.Е., Зейналов Ф.Н. Причины дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов и способы их устранения//Вестник Орловского государственного университета №1 (42), 2015.
7. Калюжный Ю.Н., Хромов В.Н. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 3. С. 33-36.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Капустина Елена Геннадьевна, доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД, кандидат педагогических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Правовое воспитание граждан, средства воспитания и обучения, пропаганда безопасности дорожного движения, социальные сети.

**КАРАГОДИН А.В., СТЕПКИН Р.М., СМОЛЯКОВ Н.М.**

## **СОКРАЩЕНИЕ СМЕРТНОСТИ НА ДОРОГАХ КАК ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО И РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопросов сокращения смертности на дорогах и приоритетным направлениям федерального и регионального развития в Российской Федерации.

Дорожно-транспортные травмы занимают восьмое место в списке основных причин смертности в мире. Ежегодно на дорогах мира погибает свыше 1 млн чел., а ущерб, причиняемый дорожно-транспортными происшествиями, достигает миллиардов долларов. Текущие тенденции дают основания предположить, что если не принять срочных мер, то к 2020 г. дорожно-транспортный травматизм поднимется на пятое место в списке основных причин смертности, который вызывает потенциальную нестабильность общества и представляет собой реальную угрозу национальной безопасности Российской Федерации [1, с.13].

На расширенном заседании коллегии МВД России 9 марта 2017 года в качестве одного из приоритетных направлений деятельности министерства Президент Российской Федерации отметил важность и необходимость реализации задач по стабилизации обстановки на дорогах и обеспечении безопасности всех участников дорожного движения [2].

За период активной автомобилизации страны с 1994 года на дорогах России погибло более 900 тысяч человек. Несмотря на большую целенаправленную работу, проводимую профильными государственными структурами, значимых успехов в деле снижения смертности на дорогах достигнуть до настоящего времени не удалось; ежегодное количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях снижается медленно и нестабильно.

Смертность на российских дорогах в 3–4 раза выше, чем в ведущих государствах Европы и Азии. В 2016 году в России в ДТП погибло около 25 тыс. человек или 17 человек на 100 тыс. населения [3, с.25].

Рассматривая показатели смертности на региональном уровне – в различных регионах России, в том числе Белгородской области, уместно сделать вывод о том, что с 2010 года усматривается системный периодический рост числа погибших и пострадавших на дорогах субъекта.

Как показывает анализ, помимо недостаточно эффективного функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения с точки зрения нормативного правового регулирования, основной причиной подавляющего большинства ДТП является сознательное нарушение правил

дорожного движения. Это говорит о крайне низкой культуре поведения на дорогах, о безответственности и правовом нигилизме.

Причины автокатастроф и высокой смертности в результате ДТП заключаются в следующем:

1. Сознательное нарушение правил дорожного движения (игнорирование дорожной разметки и сигналов светофора, несоблюдение скоростного режима, невключение указателей поворота и т.д.).

2. Управление транспортом в алкогольном либо наркотическом опьянении.

3. Нарушения пассивной безопасности автомобиля и пассажиров (неисправность транспортного средства, непристёгнутые ремни безопасности, неработающие крепления ремней безопасности).

4. Отвлекаемость водителя в результате разговоров с пассажирами, по мобильному телефону, прослушивание музыки.

5. Недостаточный опыт управления транспортным средством.

6. Неудовлетворительная дорожная инфраструктура [4, с.59].

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, и дальнейшего снижения ее показателей до уровня развитых стран мира необходимо продолжать системную реализацию мероприятий по повышению безопасности дорожного движения и обеспечение их финансовыми ресурсами с принятием и обеспечением исполнения законодательства, касающегося ключевых факторов риска (превышение скоростного режима, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, использование шлемов для мотоциклистов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств).

С 1 июля 2015 года в Российской Федерации вступил в силу Федеральный закон от 31 декабря 2014 года № 528 – ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» [4], который предусматривает уголовную ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Это один из элементов, который будет в значительной мере воздействовать на правосознание водителей под угрозой наказания, однако необходима дальнейшая работа по рассмотрению вопроса о пожизненном лишении права управлять транспортными средствами.

Сокращение скорости в городах защищает пешеходов и велосипедистов. Чем выше скорость движения, тем выше вероятность дорожно-транспортного происшествия и тем тяжелее его последствия. Ограничение скорости путем принятия соответствующего законодательства и обеспечения его исполнения может привести к существенному сокращению дорожно-транспортного травматизма. Передовой практикой в Европе считается ограничение скорости в городах до 30 - 40 км/ч.

Неиспользование ремней безопасности является ключевым фактором риска дорожно-транспортного травматизма и смертельного исхода в результате ДТП для водителей и пассажиров транспортных средств. Применение ремней безопасности позволяет снизить риск получения смертельных травм на 50% для водителей и пассажиров передних и задних сидений [5]. Следовательно,

необходимо обязать использовать ремни безопасности всех лиц, находящихся в автотранспорте, и запретить эксплуатацию автомобилей без них.

24 января 2015 года на пресс-конференции начальник УМВД России по Белгородской области генерал-майор полиции Пестерев Виктор Николаевич особое внимание уделил теме безопасности дорожного движения. В этой связи планируется организовать в каждой школе Белгородской области специальный профильный класс безопасности дорожного движения, который будет учебным, воспитательным и профилактическим центром в методическом плане обеспечения деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Приоритетным направлением деятельности субъектов по профилактике дорожно-транспортного травматизма остается пропагандистская работа с участниками дорожного движения, формирование правосознания и культуры поведения на дорогах. Во взаимодействии с органами государственной власти, общественными организациями, средствами массовой информации необходимо повсеместно проводить различные информационно-пропагандистские кампании и акции, среди которых «Некуда спешить!», «Пешеход, на переход!» «Автокресло – детям!», «Пристегнись!», «Притормози!» и др.

Предлагается разработка в каждом субъекте Российской Федерации интерактивной карты аварийно-опасных участков дорог. Геоинформационная система информирования граждан об опасности как самой дороги, так и отдельных ее участков делает наглядными проблемы и риски, которые касаются самых разных групп людей. Пешеходам и водителям важно знать об опасных с точки зрения дорожного движения местах, чтобы быть на дорогах более внимательными. Именно такую интерактивную систему разработало управление ГИБДД по Белгородской области еще в 2014 году.

Значительный процент людей гибнет в ДТП еще до приезда скорой помощи. В этой связи необходимо обучить всех участников дорожного движения правилам оказания качественной первой помощи, обеспечить оперативность прибытия медицинских подразделений на место ДТП.

Важное значение для коренного улучшения транспортной ситуации в крупных городах приобретает внедрение современных методов и средств организации дорожного движения, в том числе автоматизированных систем управления движением. В то же время необходимо вносить в планы развития городов комплексные схемы и проекты организации движения, предусматривающие оптимальное распределение транспортных потоков по улично-дорожной сети, что является необходимым условием обеспечения безопасности всех участников дорожного движения.

Каждая шестая авария происходит на неосвещенном пешеходном переходе. Что нам мешает оборудовать эти переходы? Необходимо сооружать специальные пешеходные переходы, возвышенные до уровня тротуара для создания искусственной неровности как средства принудительного снижения скорости автотранспорта в совокупности с мостиками, мигающими светофорами и неровностями.

Результаты реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» (утр.силу) [6],

свидетельствуют, что использование программно-целевых методов управления в этой сфере позволило значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране. В количественном выражении этот показатель снизился с 34506 человек в 2004 году до 27991 человека в 2012 году.

Согласно расчетам социально-экономической эффективности федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» число лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, должно сократиться с 27991 человека до 19925 к 2020 году [7].

Несмотря на большой опыт в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации, говорить о положительном результате пока рано. Поэтому возникает необходимость обратиться к зарубежному опыту решения проблемы высокой смертности в результате ДТП. Комплексный сравнительный анализ отечественного и зарубежного законодательства в области безопасности дорожного движения позволит разработать новые методы борьбы со смертностью на дорогах и установить ответственность за наиболее общественно опасные деяния [8].

Перспективными направлениями нормотворческой работы являются такие важные вопросы, как дальнейшее разграничение компетенций государственных органов-участников деятельности по обеспечению безопасности движения; совершенствование механизмов софинансирования мероприятий в области безопасности движения; определение порядка взаимодействия представителей МВД, МЧС, медиков на месте ДТП с пострадавшими; совершенствование медицинских аспектов допуска водителей к участию в дорожном движении и целый ряд других вопросов.

В деятельности по повышению безопасности движения главное не потерять наметившихся положительных тенденций в изменении состояния аварийности и целенаправленно проводить работу по дальнейшему улучшению обстановки на российских дорогах. И все же, действительно эффективным ответом на все возрастающую смертность на дорогах могло бы быть повышение правосознания и ответственности друг перед другом всех участников дорожного движения.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Колесников Д.В. Конституционно-правовой аспект национальной безопасности в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации. Зарубежный опыт // Юридический мир. 2016. № 1.
2. Российская газета № 6056 от 09.03.2017 г. Расширенное заседание коллегии МВД России.
3. Госавтоинспекция МВД России: [Электронный ресурс]: URL: <https://www.gibdd.ru> (дата обращения: 27.02.2017).
4. 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 декабря 2015 г. № 528.
5. Полякова С.В. "Безопасность дорожного движения": истоки, история и реальность // Проблемы права. 2014. N 2. С33.



6. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»: постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2006. № 9. Ст. 1020.

7. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»: постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2013. № 7. Ст. 1030.

8. Кашкина Е.В., Хандогина А.В. К вопросу обеспечения безопасности дорожного движения//Транспортное право. 2015. № 2.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Карагодин Александр Владимирович, начальник кафедры административно-правовых дисциплин, кандидат юридических наук, доцент.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Степкин Роман Михайлович, заместитель начальника кафедры административно-правовых дисциплин, кандидат юридических наук.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Смоляков Никита Николаевич, курсант 2 курса факультета подготовки дознавателей.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Обеспечение безопасности дорожного движения, Госавтоинспекция, сокращение смертности, дороги, приоритетные направления, федеральное развитие, региональное развитие.

**КАРПУШКИН В.В., ХРОМЕНКОВ С.М.**

### **ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ПРАКТИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ К БЕЗОПАСНОМУ УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ КАТЕГОРИИ «В», ОБОРУДОВАННЫМИ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ**

Аннотация. В статье рассматриваются отдельные вопросы повышения качества практической подготовки водителей ведомственного автотранспорта со специальными сигналами на современном этапе на основе анализа профессиональной подготовки сотрудников УМВД Брянской области

Целью изучения указанной проблематики является определение стратегии и тактики повышения качества профессиональной подготовки водителей, управляющих транспортными средствами со специальными сигналами, как составной части повышения безопасности дорожного движения и снижения аварийности на дорогах. Несмотря на предпринимаемые государством усилия по

оптимизации дорожного движения и снижения аварийности, на протяжении последних десятилетий эти вопросы не теряют своей актуальности.

Аварийность на дорогах общего пользования является для нашей страны серьёзной проблемой, несоответствие дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества, недостаточная эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения, крайне низкая дисциплина и невысокий уровень практических навыков и умений в управлении транспортными средствами – всё это приводит к тому, что количество лиц, погибших в автомобильных авариях, растёт с каждым годом.

Так, по данным электронного издания *gazeta.ru* [1], в среднем в месяц на территории России происходит 12000 ДТП с погибшими и пострадавшими, а за первые 6 месяцев 2016 года число пострадавших в различных автоавариях составило 114,5 тысяч человек.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий на протяжении многих лет остаются: наезд на пешеходов, препятствие или столкновение со стоящим транспортным средством, проезд на запрещающий сигнал светофора, несоблюдение дистанции. Около 1/3 всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. На долю населённых пунктов приходится более 70% всех дорожно-транспортных происшествий [2].

Современный уровень обеспечения автотранспортом в городах превышает 200 единиц на тысячу жителей, а в отдельных крупных центрах доходит до 300 и более единиц, так в Перми – 242, Волгограде – 252, в Воронеже – 308, в Казани – 366 и тенденция к увеличению сохраняется, несмотря на снижение покупательной активности населения в связи с кризисными явлениями в общемировой экономике [3]. На фоне роста общей автомобилизации населения всё более высокие требования предъявляются к профессиональному уровню управления транспортными средствами со стороны водителей.

В Брянской области за период с 2013 по 2016 годы с участием транспортных средств оперативных и специальных служб УМВД, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, произошло 17 дорожно-транспортных происшествий, что составляет 3,35% от общего числа автомобилей, оборудованных спецсигналами. Из них, 7 ДТП произошло по вине сотрудников управлявших этими автомобилями. Анализ характера и обстоятельств совершённых ДТП свидетельствует о том, что части из них можно было бы избежать, так 7 из 17 аварий произошли по причине несоблюдения дистанции во время преследования нарушителя, или выполнении неотложных служебных задач, что косвенно свидетельствуют о не высоком уровне водительского мастерства и знания правил дорожного движения сотрудников.

Согласно п.13 приказа МВД № 385 от 31.03.2015 «Об утверждении порядка и организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел» сотрудники из числа рядового состава и младшего начальствующего состава независимо от уровня имеющегося у них образования проходят профессиональное обучение по программам повышении квалификации или переподготовки не реже одного раза в пять лет. Существующая образовательная программа профессионального обучения: «Повышение квалификации водителей к управлению транспортными средствами категории

«В», оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов по профессии рабочего «Водитель автомобиля», по которой осуществляется подготовка водителей в Брянском филиале ВИПК МВД России, предусматривает 70 академических часов, из них 8-отведено на практическую подготовку, занятие на рулевых тренажёрах и 6-на автодромную подготовку, из которых 4 – контраварийная подготовка и 2-зачёт. Такое распределение нагрузки представляется крайне не соответствующим задачам профессиональной подготовки. Для сравнения: центр высшего водительского мастерства профессора Цыганкова предлагает только на одну тренажёрную подготовку затратить- 17,5 часа (5 дней по 3,5 часа) и на автодромную подготовку - 15 часов (5 дней по 3 часа), при этом на долю теории приходится всего 3 часа.

Решением данной проблемы может стать перераспределение нагрузки в сторону увеличения практической направленности обучения путём увеличения часов на тренажёрную и автодромную подготовку, а изучение других тем оставить в рамках самостоятельной работы обучающихся.

По данным анкетирования, проведённого среди сотрудников- водителей, допущенных к управлению автомобилями со спецсигналами УМВД России по Брянской области, прошедших профессиональную подготовку на базе БФ ВИПК МВД России в 2016 году, 61% высказался в пользу автодромной подготовки, причём 80% предложили перераспределить баланс учебных часов в сторону увеличения практической подготовки на автодроме, при этом всего лишь 4% опрошенных считают необходимым увеличить количество занятий на рулевых тренажёрах. Такое отношение к данной форме учебных занятий легко объяснимо – тренажёрная подготовка физически сложна, а в случае, если у водителя уже есть неверный алгоритм вращения рулевого колеса в экстремальных ситуациях, заменить его на новый крайне сложно и требует от обучающегося значительных усилий и мотивации.

Говоря об улучшении качества профессиональной подготовки водителей автотранспортных средств, допущенных к управлению транспортными средствами оперативных и специальных служб, оборудованных специальными сигналами, необходимо также отметить, что основную долю из них составляют сотрудники ДПС ГИБДД и ФКУ УВО войск национальной гвардии Российской Федерации, а им по долгу своей службы и выполняемым задачам чаще других приходится применять огнестрельное оружие, так, в период с 2013 по 2016 годы огнестрельное оружие применялось сотрудниками ДПС ГИБДД УМВД России по Брянской области, управляющими автомобилями со спецсигналами, 5 раз (1 раз в качестве предупредительного выстрела, 4 - для остановки транспортного средства путём его повреждения), данные проведённого анкетирования свидетельствуют о том, что 52% опрошенных считают необходимым пересмотреть примерную программу профессиональной подготовки сотрудников данной категории и дополнить ее занятиями по огневой подготовке.

Таким образом, подводя итог вышесказанному, хотелось бы отметить, что, на наш взгляд, в целях повышения качества практической подготовки водителей к безопасному управлению транспортными средствами категории «В», оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, необходимо:

1. Увеличить количество часов на тренажёрную и автодромную подготовку, добавить зимнюю автодромную подготовку.

2. Ввести в программу профессиональной подготовки огневую подготовку с выполнением специальных упражнений, отражающих специфику несения службы.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Ломакин Д. Смертельный июль [Электронный ресурс] / Газета.ru – Режим доступа: [https://www.gazeta.ru/auto/2016/08/10\\_a\\_10115813.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2016/08/10_a_10115813.shtml), свободный. (Дата обращения: 01.03.2017 г.).

2. Ботиков А.В. Проблемы повышения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] / Киберленинка. Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-povysheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya>, свободный. (Дата обращения: 28.02.2017 г.).

3. Тимерханов А. В России на тысячу жителей приходится 285 автомобилей [Электронный ресурс] / Автостат. Аналитическое агентство. Режим доступа: [www.autostat.ru/news/27116/](http://www.autostat.ru/news/27116/), свободный. (Дата обращения: 07.03.2017 г.).

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Карпушкин Владимир Владимирович, старший преподаватель кафедры ОФ и ТСП, кандидат юридических наук.

Брянский филиал Всероссийского института повышения квалификации МВД России.

Хроменков Сергей Михайлович, старший преподаватель кафедры ОФ и ТСП.

Брянский филиал Всероссийского института повышения квалификации МВД России.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Профессиональная подготовка; водители; автомобиль; специальные световые и звуковые сигналы.

**КОСТЕННИКОВ М.В., МАРИНА М.П.**

### **К ВОПРОСУ ОБ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫХ СРЕДСТВАХ РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПОВЫШЕНИИ ИХ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопроса об административно-правовых средствах регулирования безопасности дорожного движения и повышении их эффективности.

Современный период развития российской государственности характеризуется достаточно высокой степенью технического развития, в том числе и в области дорожного движения, а также вовлечением в процесс дорожного

движения значительного количества людей и транспортных средств. Именно поэтому деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий является проблемой многоаспектной, требующей пристального внимания. Значение вопроса обеспечения безопасности дорожного движения трудно переоценить. Обозначенному направлению деятельности уделяет пристальное внимание как руководство государства, так и ученые-административисты [1]. Отрицательные последствия, наступающие в результате нарушения правил дорожного движения, касаются как материальных ресурсов государства, так и человеческих жизней. Это направление рассматривается как важнейшее во всех странах мира, вне зависимости от их экономического развития. Отметим, что Российская Федерация решает проблемы в рассматриваемой сфере не изолированно от международного сообщества. Проблеме обеспечения безопасности дорожного движения в мировом сообществе всегда уделялось значительное внимание, однако именно в последние десятилетия она встала особенно остро. Так, в сентябре 2016 года в Санкт-Петербурге прошел уже шестой Международный конгресс Российской Федерации и Межпарламентской ассамблеи участников СНГ «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», который позволяет скоординировать позиции стран-участниц данного мероприятия по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Это связано как с объективными (увеличение количества транспортных средств, недостаточная развитость дорожной инфраструктуры и т.д.), так и с субъективными причинами (несовершенство правового регулирования, сформировавшийся менталитет населения и т.д.).

Обеспечение безопасности дорожного движения не является некой обособленной субстанцией, оно тесно связано с решением демографических, социальных, экономических и иных задач, стоящих перед государством в современный период развития. Целый комплекс нормативных правовых актов (Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-р; Концепция демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, утверждена Указом Президента Российской Федерации от 09.10.2007 № 1351; Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 05.12.2001 № 848; Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 10.03.2011 № 367-р) определяют проблему безопасности дорожного движения как приоритетную [2].

Напомним, что в марте 2016 года В.В. Путин принял участие в расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации и в своем выступлении обратил внимание на то, что на сегодняшний день по-прежнему актуальными остаются проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Так, за 12 месяцев 2015 года на дорогах Российской Федерации произошло 199720 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 26963 и ранено 251785 человек [3]. Глава Министерства внутренних дел

России, генерал полиции В.А. Колокольников в своем выступлении также обратил внимание на то, что одной из важнейших задач органов внутренних дел является обеспечение безопасности дорожного движения. Он подчеркнул: «Аварийность на дорогах остается недопустимо высокой, хотя итоги прошлого года показывают, что число погибших в дорожно-транспортных происшествиях снизилось на 3,5%. Главное, - сохранить эту положительную тенденцию и приложить максимум усилий, чтобы развить ее в будущем» [4].

Заметим, что решение проблемы безопасности дорожного движения требует постоянного внимания со стороны государства. По нашему мнению, может принести реальную пользу пристальное рассмотрение на самом высоком уровне следующих вопросов:

- организация системного взаимодействия между всеми участниками дорожного движения, а также государственными органами, обеспечивающими безопасность дорожного движения;
- активизация работы органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в направлении повышения уровня безопасности дорожного движения;
- усиление юридической ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей государственных органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения;
- более широкое вовлечение негосударственных структур в процесс профилактики административных правонарушений и пропаганды безопасности дорожного движения;
- обеспечение должного уровня технического оснащения мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения;
- законодательное закрепление стимулирования законопослушного поведения у участников дорожного движения.

Представляется, что достижение вышеизложенных целей может быть возможным, если более системно будут использоваться в деятельности ГИБДД аналитические материалы причин и условий, способствующих совершению правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. При этом данный анализ не должен носить общий характер, а учитывать географические, территориальные, экономические, национальные особенности каждого субъекта Российской Федерации. На основе этого анализа совместно с государственными структурами конкретного субъекта России следует вырабатывать стратегию развития деятельности государственных органов по предупреждению и пресечению административных правонарушений в области дорожного движения в данном конкретном субъекте. Вполне возможно, исходя из такого анализа, сформулировать также конкретные профилактические мероприятия, направленные на предупреждение подобных нарушений. Необходимо учитывать не только виды административных правонарушений в рассматриваемой сфере, которые чаще совершаются на территории того или иного субъекта, но и личностные характеристики тех лиц, которые их совершают. Однако комплекс таких мероприятий, как нам видится, будет неполным, если не предусмотреть юридическую ответственность самих государственных органов, наступающую в случае невыполнения ими взятых на себя обязательств. Оценку данной

деятельности могут осуществлять как вышестоящие государственные органы, так и граждане самого государства. Например, целесообразно систематически проводить опрос общественного мнения относительно деятельности государственных органов в сфере безопасности дорожного движения. Анализ полученных результатов следует осуществлять, в том числе в сравнении с конкретными статистическими данными на территории субъектов Российской Федерации.

Кроме того, государство должно поддерживать общественные формирования, деятельность которых направлена на профилактику и пропаганду безопасности дорожного движения. Вместе с тем, данные мероприятия не смогут быть реализованы в полном объеме, если не создать государственную структуру, осуществляющую контроль за деятельностью надзорных органов в области дорожного движения. Думается, что не следует создавать самостоятельный орган исполнительной власти в условиях создавшейся экономической ситуации. Целесообразным, по нашему мнению, станет создание совета по безопасности дорожного движения, в который должны войти представители судебных органов, органов прокуратуры, исполнительной и законодательной власти, имеющие право ходатайствовать перед правительством и Президентом Российской Федерации о привлечении к дисциплинарной и иным видам ответственности конкретных должностных лиц, не осуществляющих в полном объеме свои профессиональные обязанности. Данная структура должна быть продублирована и на территории субъектов Российской Федерации.

Представляется вполне обоснованным, что решение обозначенных задач невозможно без четкого, детального закрепления в законах основных положений производства по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения. Как справедливо отмечает Е.В. Павлова, «Законодательная база, регулирующая общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения, – одна из самых быстро меняющихся, состоящая из огромного количества федерального законодательства и законодательства субъектов Российской Федерации...» [4]. Указанные обстоятельства приводят к тому, что в правоприменительной деятельности различных государственных органов и их должностных лиц возникают значительные сложности. Думается, что для исполнения принципа неотвратимости административной ответственности, который, в свою очередь, позволит сформировать соответствующий менталитет у населения, необходимо рассмотреть вопрос о законодательном урегулировании следующих направлений:

- проработать вопрос действия процессуального правового акта, который в значительной степени обеспечит прозрачность применения мер административной ответственности, а главное, позволит сформировать единый подход в производстве по делам об административных правонарушениях на территории всех субъектов Российской Федерации. По состоянию на сегодняшний день, действующая редакция КоАП РФ не содержит положений по процедуре применения конкретных мер административной ответственности, в том числе в деятельности подразделений ГИБДД. Заметим, что процедуры их применения содержатся в разрозненных ведомственных нормативных правовых актах, которые зачастую даже не обеспечены методическими рекомендациями по

порядку их применения, либо давно устарели. Например, при анализе основных положений главы 32 КоАП РФ «Порядок исполнения отдельных видов административных наказаний» целесообразно отметить, что отдельные нормы требуют изменений:

1. Так, в 5 части статьи 32.2 предусмотрена возможность возбуждения производства по делу об административном правонарушении по ст. 20.25 КоАП РФ, однако законодатель не указывает, на кого конкретно возлагается обязанность по уведомлению об уплате административного штрафа, и если данная обязанность остается за лицом, которому такое наказание назначено, то как это соответствует принципу презумпции невиновности? На наш взгляд, данная обязанность должна быть законодательно возложена на государственные органы, вовлеченные в орбиту исполнения административных наказаний, а это, в свою очередь, требует технического обеспечения организации взаимодействия всех звеньев указанной системы.

2. Часть 4. ст. 32.6 КоАП РФ указывает, что по истечении срока лишения специального права документы, изъятые у лица, подлежат возврату, при этом законодатель не конкретизирует порядок возврата и наступление каких-либо юридических последствий для лица, ответственного за своевременный возврат. Представляется, что также необходимо предусмотреть возможность применения дополнительных мер воздействия, которые были бы направлены на недопущение повторного совершения административных правонарушений, повлекших лишение специального права. Это может быть, например, посещение специальных психологических тренингов с обязательной последующей сдачей тестов и т.д. Здесь уместно отметить, что сдача теоретических зачетов на знание правил дорожного движения по истечении срока лишения специального права, как одна из мер административного принуждения, уже введена и осуществляется повсеместно по всей территории Российской Федерации.

Несколько отходя от основной темы настоящей статьи, считаем возможным отметить, что жизненно необходимо также продолжить работу по разработке механизма реализации порядка привлечения водителей транспортных средств к административной ответственности за агрессивное вождение, что позволит не только повысить уровень безопасности дорожного движения, но и снимет определенную социальную напряженность на дорогах.

Подводя итог сказанному, можно сделать вывод, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения по-прежнему занимает одно из ведущих направлений социально-экономического развития страны. Её решение, как уже отмечалось, отнесено к числу приоритетных направлений государственной политики. Принимаемые на федеральном и региональном уровнях меры – это стратегическая линия государства, нацеленная на наведение должного порядка на дорогах страны и, конечно же, на решение вопросов обеспечения безопасности граждан в целом. Считаем, что решение этой проблемы во многом зависит от слаженных действий всех элементов государственной системы обеспечения общественной безопасности. Не следует забывать в данном контексте и об институтах гражданского общества, которые в современном мире являются мощным стимулятором развития общественных отношений в заданном векторе, а также формирования положительной правовой модели поведения у всех



участников дорожного движения. Представляется, что также большое значение приобретает сегодня институт исполнения постановлений о наложении административных наказаний, который при правильном его использовании выступит гарантом неотвратимости административной ответственности и, как следствие, обеспечит формирование у населения стойкого убеждения, что за каждое совершенное противоправное деяние обязательно наступит ответственность.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Актуальные проблемы государственно-правового строительства. Теория и практика реформирования деятельности ГИБДД в современной России [Текст]: сборник материалов всероссийского «круглого стола» / Орловский юридический институт МВД России. - Орел: ОрЮИ МВД России, 2011. - 153 с.; Калюжный А. Н. Осуществление контрольно-надзорных функций подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России [Текст]: монография / А. Н. Калюжный, Ю. Н. Калюжный, Е. В. Павлова. - Орел: ОрЮИ МВД России, 2012. - 92 с.; Отдельные формы взаимодействия ГИБДД с государственными органами, общественными формированиями и СМИ [Текст]: учебное пособие / В. В. Вдовиченко [и др.]. - Орел: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2014. - 80 с.; М. В. Костенников, А. В. Куракин.. Административная деятельность ОВД : учебник для вузов / - М. : Юрайт, 2014. - 521 с.

2. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденная Постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 29.10.2015)» (дата обращения 15.05.2016.). [Электронный ресурс] // [http: www.consultant.ru/](http://www.consultant.ru/).

3. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации (дата обращения 15.05.2016.). [Электронный ресурс] / Государственная инспекция безопасности дорожного движения. - URL: <http://www.gibdd.ru/section/stat/>.

4. Выступление Министра внутренних дел РФ на расширенном заседании коллегии МВД РФ <http://www.pda.mvd.ru/> (дата выступления: март 2014).

5. Отдельные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения. Е.В. Павлова // Экономика и предпринимательство. №1, 2016 г. С. 1031.

6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 03.07.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 04.07.2016).

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Костенников Михаил Валерьевич, профессор кафедры подготовки сотрудников по охране общественного порядка, доктор юридических наук, профессор.

Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

Служебный адрес: 142008, Россия, Московская область, Домодедово, ул. Пихтовая, д. 3.

Марина Марина Петровна, адъюнкт 2-го курса.

Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Административно-правовые средства, регулирование безопасности дорожного движения, повышение эффективности.

**КОТАРЕВ С.Н., КОТАРЕВА О.В., АЛЕКСАНДРОВ А.Н.**

### **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ**

Аннотация. Статья посвящена общей характеристике принципа максимального использования возможностей государственно-частного партнерства в сфере обеспечения транспортной безопасности как перспективному инновационному инструменту развития безопасного транспортного комплекса и транспортных отношений в России.

Принципы обеспечения транспортной безопасности, как любой другой комплексной правовой системы, следует определять с позиций общей теории права как исходно-нормативные правовые идеи, закрепленные в нормах права. В ст. 3 Федерального закона № 16 «О транспортной безопасности» прямо сформулированы принципы обеспечения транспортной безопасности, т.е. принципы, на основе которых обеспечивается устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, а также защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Без учета основных начал (принципов) права невозможно правильно толковать и применять его нормы. В рамках статьи мы не будем ставить цель проанализировать и классифицировать все принципы обеспечения транспортной безопасности, сосредоточившись лишь на принципе «максимальное использование возможностей государственно-частного партнерства». Стоит отметить, что принцип максимального использования возможностей государственно-частного партнерства не поименован в Федеральном законе № 16 «О транспортной безопасности», свое закрепление он получил в Комплексной программе обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации № 1285 от 30 июля 2010 г.

Вопросы взаимоотношения государства и бизнеса всегда находились в центре пристального внимания любого современного динамично развивающегося государства. В последние годы все более пристальное внимание авторы уделяют вопросам обеспечения баланса публичных и частных интересов в различных

сферах общественных отношений [1, 22], в том числе экономической [2,56]. В первую очередь, это проявляется в таких сферах, как электроэнергетика, транспорт, здравоохранение, образование. Особенную актуальность тема государственно-частного партнерства (далее ГЧП) приобрела в условиях мирового финансового кризиса, в связи с которым многие отрасли российской экономики почувствовали потребность в государственной поддержке. ГЧП, прежде всего, помогает избежать возможного негативного эффекта от исключительной прерогативы государства на собственность и оказание услуг, с одной стороны, и полной приватизации, с другой. ГЧП сочетает в себе лучшее из «двух миров»: частный сектор и его ресурсы, управленческие навыки и технологии, а также государственный сектор с его регулирующей деятельностью и защитой общественных интересов. Этот сбалансированный подход особенно приветствуется в предоставлении общественных услуг, которые касаются основных потребностей каждого человека.

В мировой практике механизм ГЧП признается одним из самых эффективных способов модернизации транспортной инфраструктуры. В условиях опережающего роста бюджетных расходов и объективных ограничений в увеличении доходной части бюджета появилась новая форма решения общественных задач посредством привлечения негосударственного капитала на условиях возмездности и возвратности.

Государственно-частное партнерство сегодня – это инструмент долгосрочного взаимовыгодного сотрудничества партнеров, направленный на строительство или реконструкцию объектов общественной инфраструктуры, обеспечение транспортной безопасности, при условии сбалансированного разделения рисков, компетенций и ответственности при реализации проекта [3, 5]. В большинстве случаев сотрудничество государства и негосударственных предпринимательских структур заключается в том, что первое выделяет определенную часть средств на инвестиционные проекты, а вторые эти средства дополняют, преследуя при этом цель извлечения прибыли, и общими усилиями достигается положительный социальный эффект.

Модель государственно - частного партнерства необходима для развития экономики по вполне очевидным преимуществам. Применение механизмов ГЧП в условиях ограниченности бюджетов всех уровней позволяет модернизировать и развивать инфраструктуру в транспортной, коммунальной и социальных сферах [4, 55]. С одной стороны, ГЧП позволяет привлечь внебюджетное финансирование и профессиональные компетенции частного бизнеса в государственные проекты, а с другой - обеспечивает инвесторам большие гарантии и господдержку, чем арендные отношения, инвестиционные соглашения или государственные закупки.

Неотъемлемой частью любого проекта ГЧП, оказывающей значительное влияние как на его стоимость, так и на жизнеспособность проекта в целом, является распределение рисков между государственным и частным партнером. Основными инструментами ГЧП в России являются: формирующийся инвестиционный фонд; промышленно-производственные зоны; особые экономические зоны; венчурные фонды; технопарки; промышленная сборка иностранных автомобилей на территории РФ. Большинство концессионных проектов в России в ближайшие годы связано именно с развитием транспортной

инфраструктуры. Главное направление ГЧП на транспорте - дорожный сектор, в частности строительство и эксплуатация платных участков дорог, мостов, тоннелей.

Безопасность дорожного движения и обеспечение транспортной безопасности всего автодорожного комплекса нуждается в использовании механизмов государственно-частного партнерства. В первую очередь, для сокращения тяжких последствий в результате дорожно-транспортных происшествий, гибели людей, тяжелых увечий, а во-вторых, для обеспечения безопасного и экономически эффективного функционирования транспортного комплекса. Большой интерес инвесторы проявляют к системе фотовидеофиксации, любых форм контроля соблюдения Правил дорожного движения, внедрению интеллектуальных транспортных систем. Внедрение тахографии как эффективной меры снижения аварийности, соблюдения режимов труда и отдыха, применение инновационных решений в области ИТ и спутниковой связи, использование автоматизированных транспортных средств без водителей определяют не только безопасность и комфорт пассажиров, но и экономическую эффективность транспортной отрасли в целом. По мнению некоторых авторов, новой вехой в сфере обеспечения транспортной безопасности является система наблюдения и профайлинга [5, 25].

Применение механизма ГЧП в сфере транспорта может служить решением проблемы транспортной доступности, обеспечения качественной транспортной безопасности, снятием социальной напряженности и притоку высококвалифицированного персонала, особенно в моногородах.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Болгова В.В., Новопавловская Е.Е. Обеспечение баланса публичного интереса и неприкосновенности частной жизни посредством конституционного судопроизводства // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2015. № 4 (34). С. 22-30.
2. Надежин Н.Н., Новопавловская Е.Е. Правовые позиции Конституционного Суда Российской Федерации о праве собственности и экономической свободе предпринимательской деятельности // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 3 (45). С. 56-60.
3. Соколов М.Ю. Эффективность применения государственно-частного партнерства в сфере транспорта // ГЧП в сфере транспорта: модели и опыт: сборник тезисов и докладов конференции. СПб., 2015. С. 5.
4. Тимиргазин С.Р. Предмет и пределы нормативно-правового регулирования отношений в сфере государственно-частного партнерства // Государственная власть и местное самоуправление. 2016. № 8. С. 55.
5. Карагодин А.В., Столбина Л.В. К вопросу об эффективности профайлинга при осуществлении досмотровых мероприятий на объектах транспортной инфраструктуры // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 3. С. 24-27.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Котарев Сергей Николаевич, кандидат юридических наук, доцент.  
Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина.  
Котарева Оксана Валерьевна, кандидат юридических наук.  
Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина.  
Александров Алексей Николаевич, кандидат юридических наук, доцент.  
Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Государственное частное партнерство, транспортный комплекс, принципы обеспечения транспортной безопасности, взаимодействие государства и бизнеса.

**КОЧЕТКОВА Н.Д.**

## **ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ПРИНУЖДЕНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. Статья посвящена исследованию метода принуждения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, анализируются его виды административно-правового принуждения, особенности реализации административно-правового принуждения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

Поддержание правопорядка и обеспечение общественной безопасности реализуется, прежде всего, в рамках административно-правового обеспечения, сочетающего в себе управленческую по своему характеру деятельность правотворческого, правоприменительного, а также правоохранительного порядка. Говоря об административно-правовом обеспечении, следует отметить, что оно является частью правового обеспечения в целом, представляющего собой систему социально-правовых элементов и юридически значимых мер (средств, приемов и способов), влияющих на формирование и реализацию права [1]. Важно подчеркнуть, что административно-правовое обеспечение – это управленческий процесс, включающий в себя планирование, организацию, регулирование и контроль. С точки зрения управленческого подхода, безопасность дорожного движения, будучи неотъемлемой частью общественной безопасности в целом, обеспечивается оптимальным сочетанием правотворчества и правоприменения, гарантирующими участникам дорожного движения защищенность интересов и стабильность реализации своих прав в процессе удовлетворения транспортной потребности.

Специфика общественных отношений, складывающихся в процессе административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения, требует особого подхода к правовому регулированию данной сферы. Административно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения реализуется в рамках определенной управленческой системы, функционирование

которой невозможно без определения концепции, сил и средств, целей и задач, а также методов обеспечения безопасности дорожного движения.

Представители отечественной науки разрабатывают понятие, особенности и отличительные признаки правовых категорий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения в российской правовой науке. Несомненно, содержание элементов, характеризующих признаки исследуемых терминов, трансформировалось с учетом совершенствования нормативных правовых актов, регламентирующих общественные отношения в области дорожного движения, а также с учетом развития научных представлений в указанной области [2].

Акцентируя внимание непосредственно на методах административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения, полагаем, что именно выбор методов на практике определяет реальность достижения целей и задач. Методы административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения - это способы, приемы осуществления целей, задач и функций, возложенных на субъектов обеспечения названного вида безопасности, кроме того, методы включают в себя властные предписания и правовые требования.

Полагаем, что терминологически «методы административно-правового обеспечения безопасности» и «административно-правовые методы обеспечения безопасности» по сути понятия равнозначные. Таким образом, универсальными методами административно-правового обеспечения любого вида безопасности выступают, прежде всего, дозволение, стимулирование, предписание и запрет как системные элементы единого метода правового обеспечения в целом и административно-правовые методы в частности. Все вышесказанное непосредственно относится и к административно-правовому обеспечению безопасности дорожного движения. Однако специфика общественных отношений, складывающихся в сфере дорожного движения, характеризуется их повышенной опасностью и накладывает определенный отпечаток на соотношение методов в рамках административно-правового обеспечения безопасности в данной сфере – на первый план выходят методы, принудительные по своему характеру (пресечение, ограничение, правовосстановление, превенция, административная ответственность). Принуждение следует рассматривать и как специфическую деятельность органов государственного управления и как метод управления.

Безусловно, и непосредственно в праве изначально заложено принуждение - поступать согласно нормативным требованиям, более того, реализация правовых предписаний обеспечивается государственно-властной природой, в том числе правом на применение «легитимного принуждения» [3], разновидностью которого, в частности, выступает принуждение административно-правовое.

Существующие в рамках российской административно-правовой действительности принудительные меры возможно разграничить в рамках следующих групп:

- меры административной ответственности и меры, применяемые в связи с привлечением к административной ответственности (меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении);

- меры безопасности (законодательно закрепленные меры и процессуальный порядок принудительного ограничения поведения физических лиц, а также деятельности юридических лиц);

- меры восстановления (отмена незаконного решения) в рамках административного производства по жалобам, а также в контрольно-надзорном порядке.

Разделяем научное мнение о том, что основу выделения конкретных видов мер административного принуждения должны составлять следующие признаки: непосредственная цель, фактические основания, сроки применения, механизм реализации и субъекты, их применяющие.

По сей день отечественный законодатель не регламентировал такие понятия, как «административно-правовое принуждение», «мера административно-правового принуждения». В рамках института административной ответственности термин «мера ответственности» раскрывается через вид и размер административной санкции (наказания). Согласно ст. 3.1 Кодекса РФ об административных правонарушениях [4] (далее – КоАП РФ) административное наказание является установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения. Статья 1.6. КоАП РФ говорит об обеспечении законности при применении мер административного принуждения в связи с административным правонарушением. Также КоАП РФ оперирует понятием «мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении» (ст.27.1), при этом не раскрывая понятия самой меры, а лишь перечисляя цели применения и виды. Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения [5], определяя порядок осуществления принудительных по своему характеру действий сотрудниками Госавтоинспекции, вообще не выделяет данные меры в рамках отдельной группы, а перечисляет их в общем перечне административных процедур по исполнению государственной функции. Следует согласиться с мнением Л.Д. Матросовой, о том, что исполняя государственную функцию по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения Правил дорожного движения, сотрудникам ГИБДД целесообразно пользоваться автоматизированными рабочими местами в деятельности правоохранительных органов, что, в свою очередь, позволяет использовать различные централизованные учеты, базы данных и иную необходимую информацию для более эффективного решения оперативных задач [6].

Важно ограничить административно-правое принуждение в сфере обеспечения безопасности дорожного движения от иных видов принуждения. По своей правовой природе к мерам административно-правового принуждения очень близки меры принудительного воздействия, осуществляемые в процессе оперативно-розыскной деятельности. Так, например, досмотр транспортного средства имеет общие черты с таким оперативно розыскным мероприятием, как обследование транспортных средств, а также со следственным действием - обыском.

Особенность административно-правового принуждения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения характеризуется спецификой органов и должностных лиц, наделенных правом его применения, а также субъектов, в отношении которых данное принуждение применяется. В частности, в рамках привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения соответствующие полномочия предоставлены должностным лицам органов внутренних дел; должностным лицам органов управления дорожным хозяйством; должностным лицам органов транспортного контроля и надзора (в части осуществления контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок); суду. В числе возможных правонарушителей в области дорожного движения выступают: водитель транспортного средства; водитель транспортного средства, обучающий вождению; владелец транспортного средства; лицо, управляющее мопедом или велосипедом; пассажир транспортного средства; пешеход; должностные лица, ответственные за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств; должностные лица, ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений и др.

Повышение эффективности применения мер административно-правового принуждения – самостоятельная проблемная тема, которая особенно остро характеризует сферу обеспечения безопасности дорожного движения. При этом полагаем, что эффективности обеспечения безопасности дорожного движения будет способствовать не столько ужесточение наказания, сколько правовое совершенствование порядка применения мер безопасности. Требуют четкого правового закрепления цели, основания, процедуры применения конкретных принудительных мер. Не менее важна объективная оценка последствий их применения.

Говоря об административно-правовом принуждении непосредственно в рамках привлечения к административной ответственности, следует упомянуть о таком виде административного наказания, как предупреждение, эффективность которого в сфере обеспечения безопасности дорожного движения крайне мала. В данной связи необходимо создание специализированных баз данных по учету нарушителей, в отношении которых было вынесено предупреждение.

Безусловно, самым эффективным видом наказания за правонарушения в сфере дорожного движения продолжает оставаться административный штраф. Гуманизация административного законодательства предполагает приоритет «материального» принуждения над «силовыми» мерами. Однако, как справедливо указывает О.В. Катаева [7], существующая система контроля исполнения штрафных санкций снижает эффективность их применения и не гарантирует достижения целей данного вида принуждения. В ряде зарубежных стран выходом из данной ситуации стала практика установления зависимости стоимости обязательной страховки автомобиля от количества и степени опасности правонарушений, совершенных ранее водителем; пропорциональное увеличение суммы штрафа в случае его неуплаты, а также конфискация транспортного средства под залог.

Общепризнанно, что в основу административно-правового принуждения, выраженного в санкциях, должен быть положен принцип соразмерности



принудительного воздействия степени общественной опасности противоправного деяния. Вместе с тем ряд общественно опасных деяний в сфере дорожного движения не получил своего законодательного закрепления в качестве возможных видов правонарушений, среди них: использование приборов «антирадар»; использование телевизоров во время управления транспортным средством; неустановка предупреждающих знаков о проводимых ремонтных работах; некорректное отношение к пешеходам на переходах и тротуарах (дорожное хулиганство); опасное (агрессивное) вождение; допущение родителем/попечителем малолетнего ребенка его пребывания на проезжей части; создание помех для движения транспортных средств «пешеходами», раздающими рекламные листовки водителям и занимающихся попрошайничеством на проезжей части; замедление шага или остановка без видимой причины при переходе проезжей части и др.

Подводя итог, необходимо отметить, что реализация мер административно-правового принуждения остается определяющим методом обеспечения безопасности дорожного движения. В то же время на первое место выходят проблемы законности и обоснованности его применения, в связи с чем следует подчеркнуть необходимость совершенствования юридических гарантий применения мер административного принуждения, четкой регламентации процедур по применению мер административного принуждения, способствующих в итоге достижению главной цели – обеспечению прав и законных интересов личности в рассматриваемой сфере.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Козбаненко В.А. Правовое регулирование и правовое обеспечение государственного управления: сущность и содержание: Учебно-метод. пособие М.: ИПК Госслужбы, 2002.

2. Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые подходы к определению принципов обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Административное и муниципальное право. 2016. № 11. С. 902-909.

3. Чиркин В.Е. Три ипостаси государства // Государство и право. 1993. №8.

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федер. закон Рос. Федерации от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 07.02.2017) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

5. Приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 (ред. от 22.12.2014) «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» // Российская газета, 2009, № 122.

6. Матросова Л.Д. «Перспективные возможности использования автоматизированных рабочих мест в статистической работе правоохранительных органов» // Наука и практика, 2014. № 1 (58). С 170.

7. Катаева О.В. Административная ответственность за нарушения в области обеспечения режима пребывания иностранных граждан и лиц без гражданства на территории Российской Федерации. Дисс. ...канд. юр. наук / Воронежский государственный университет. Воронеж, 2007.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Кочеткова Наталья Дмитриевна, доцент кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность, дорожное движение, административно-правовое принуждение, мера принуждения, ответственность.

**КУЗНЕЦОВ М.Б., ОСИПОВ Д.В.**

## **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРОЦЕССА ФИЗИЧЕСКОЙ И ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД**

Аннотация. В статье рассмотрены некоторые аспекты процесса физической и психологической подготовки сотрудников ГИБДД и их роль в обеспечении личной безопасности при выполнении служебных задач.

Анализ материалов служебных расследований, а также результатов инспекторских проверок, проводимых МВД Российской Федерации с целью принятия мер по профилактике случаев гибели и ранений сотрудников ОВД при исполнении служебных обязанностей, свидетельствует о том, что в ряде случаев многие сотрудники ГИБДД в экстремальных условиях задержания либо самозащиты имеют слабую профессионально-психологическую подготовленность.

Несмотря на то, что в последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [1], отдельные аспекты физической и психологической подготовки сотрудников ГИБДД требуют своего дальнейшего совершенствования.

В различных документах Департамента государственной службы и кадров МВД России особое внимание уделяется вопросам повышения уровня организации психологического обеспечения оперативно-служебной деятельности личного состава ОВД. В них предлагается осуществлять подбор и расстановку сотрудников в подразделениях при выполнении служебных задач с учетом их индивидуально-психологических особенностей, уровня их профессиональной подготовленности и психологической устойчивости [2].

В процессе занятий физической подготовкой, в частности раздела «Боевые приемы борьбы», особое значение приобретает формирование у сотрудников ГИБДД психофизической устойчивости к успешным действиям в различных условиях применения физической силы [3,4].

В этой связи весьма актуальной становится проблема, касающаяся взаимосвязи процесса физической и психологической подготовки в процессе обучения сотрудников ГИБДД и его значения в обеспечении личной безопасности [5].

Анализ научно-методической литературы по вопросам психологической подготовки в спорте свидетельствует о наличии многочисленных исследований в этой области, в основном направленных на подготовку спортсменов для выступления на соревнованиях различного уровня. Однако это касается спортсменов, которым нужно выступать на соревнованиях, другое дело - сотрудник ГИБДД, которому не с кем соревноваться, при этом он должен быть в такой же спортивной форме, что и спортсмен, а по уровню целого ряда интеллектуальных возможностей и личностных качеств - еще выше предполагаемых правонарушителей.

Хотелось бы отметить тот факт, что у спортсмена всегда рядом находится тренер, а сотруднику в критической ситуации некому подсказать, каким будет развитие событий или как действовать в той или иной ситуации.

Все это указывает на необходимость обобщения опыта спортивно-психологической подготовки в целях его переосмысливания в соответствии с задачами практической деятельности сотрудников ГИБДД. Для этого требуется сделать процесс обучения, и в частности психологической подготовки, более адекватным, применительно к реальным условиям практической деятельности сотрудников ГИБДД.

Данное обстоятельство можно объяснить тем, что в экстремальных условиях победа или поражение во многом зависит от психологической подготовки человека, а не от боевого искусства или техники, которую он знает [3,5].

Если техничный единоборец не управляет своими эмоциями, его легко победит более решительно настроенный противник, который, вероятно, и не владеет техникой вообще. Если перед лицом опасности невозможно контролировать свое психологическое состояние, то способность атаковать или защищаться останется чисто теоретической.

В жизни справедливо подмечено, что хороший садовник сначала готовит почву для посадки, а потом с учетом климата и своих возможностей выбирает, что посадить. Точно так же при обучении сотрудников необходимо сначала развить у обучаемых основные физические качества и психологически подготовить, а лишь затем начинать учить технике выполнения боевых приемов борьбы, той технике, которая соответствует индивидуальным особенностям и конкретным условиям. Неважно, какого пола человек, в любом случае физические возможности, в том числе в применении технико-тактических действий выполнения боевых приемов борьбы, будут зависеть от особенностей строения тела и проявляться через свойства личности, черты характера и темперамент.

Из научных источников известно, что для характеристики человека выделяют два понятия: «индивид» и «личность».

Индивид - биосоциальное определение человека как представителя вида *homo sapiens* (принадлежащего к человеческому роду). Понятие «индивид» указывает на связь человека с природой. В психологии физического воспитания личность понимается как совокупность индивидуальных свойств психики, управляющих физической активностью обучаемых. При изучении личности

педагог выясняет, как они подготовлены к нагрузкам физически и морально, какие мотивы и установки закрепились у них в качестве стержневых особенностей личности. Ответы на эти вопросы помогают ему выяснить мотивацию деятельности индивидуума [7].

В процессе физического воспитания так же, как в любом виде педагогической деятельности, необходимо учитывать, что каждый человек обладает комплексом черт характера, подчас противоречивых, которые определяют тип личности. Поведение личности определяется совокупностью устойчивых свойств психики, которые называются темпераментом. Вот почему при осуществлении процесса физической и психологической подготовки сотрудников ГИБДД целесообразно изучать и знать типы темперамента своих подопечных и не противопоставлять их друг другу. Это объясняется тем, что каждый из них имеет свои положительные и отрицательные стороны. Зная типы темперамента, опытный педагог может умело направлять работу на преодоление отрицательных или развитие положительных черт характера. Однако не следует стремиться к изменению типа темперамента обучающихся.

Реалии сегодняшнего дня требуют выработки качеств личности, способствующих укреплению ее интеллектуального потенциала. Стратегия устойчивого развития предусматривает переориентацию образовательного процесса с обеспечения обучаемых знаниями (традиционная передача информации) на креативный поиск возможных решений проблем. Для успешного решения данной задачи следует активно использовать в преподавании многосторонний и междисциплинарный анализ ситуаций оперативно-служебной деятельности. Особое внимание необходимо уделять психолого-педагогическим аспектам применения физической силы и боевых приемов борьбы в процессе несения службы сотрудниками ГИБДД. Значение теоретической базы в процессе освоения дисциплин прикладного характера неоднократно подчеркнуто в основополагающих документах и научных исследованиях.

Таким образом, необходимо более широко использовать в образовательном процессе современные методы психологической диагностики, психологической коррекции и психологического консультирования с учетом особенностей оперативно-служебной деятельности и деятельности сотрудников ГИБДД в особых условиях. Различные специальные тестирования помогают выявить интеллектуальные качества, формирующие состоятельность в решении проблемы и нахождение компромисса в конфликте между сотрудником ГИБДД и правонарушителем. Тест поведенческих компетенций помогает определению таких качеств, как лидерство, уверенность в себе, креативность и мотивация к продолжению конструктивного взаимоотношения. Названные качества генерируют стратегию поведения сотрудника ГИБДД в ситуации противоборства и определяют границы применения физической силы и боевых приемов борьбы в решении конфликта [3].

Подводя итог вышесказанному, следует отметить, что характеристика некоторых аспектов процесса физического воспитания и физической культуры, связанная с психологическими особенностями личности, свидетельствует о наличии целого ряда взаимосвязанных вопросов, которые необходимо учитывать

и решать во время обучения различным видам двигательной активности как самими обучающимися, так и их наставникам и организаторам этой деятельности.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Калюжный Ю.Н., Капустина Е.Г. Отдельные аспекты профилактики нарушений дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками органов внутренних дел // Научный портал МВД России. 2016. № 2 (34). С. 87-92.
2. О результатах применения боевых приемов борьбы сотрудниками органов внутренних дел в ситуациях силового пресечения различных противоправных действий: аналит. обзор. М.: ДКО МВД России, 2015.
3. Герасимов И.В. Психофизическая тренировка, направленная на формирование профессиональных и личностных качеств сотрудников ГИБДД // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 36-40.
4. Баркалов С.Н., Герасимов И.В. Профессиограмма инспектора ДПС ГИБДД: содержание и использование в физической подготовке // Актуальные проблемы физической культуры и спорта курсантов, слушателей и студентов: сборник статей. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 20-25.
5. Макеева В.С., Баркалов С.Н., Алдошин А.В. Формирование потребности в безопасности у курсантов, обучающихся по профилю ГИБДД // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2015. № 3 (35). С. 109-114.
6. Ложников А.А., Кравцов В.С., Чайкин Н.Н. Личная, профессиональная и психологическая безопасность сотрудников органов внутренних дел при выполнении служебно-боевых задач в экстремальных условиях: учеб. пособие. Пятигорск, 2008. 120 с.
7. Савенков Г.И. Психолого-педагогическое воздействие на человека в системе спортивной тренировки (Психологическая подготовка спортсмена): учеб. пособие. М., 2011. 114 с.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Кузнецов Михаил Борисович, преподаватель кафедры физической подготовки и спорта.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

Осипов Дмитрий Васильевич, преподаватель кафедры физической подготовки и спорта.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Оперативно-служебная деятельность, психофизиологическое состояние, физическая подготовка, сотрудник ГИБДД.

## **РОЛЬ ПРОПАГАНДЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье рассматривается роль пропаганды в обеспечении безопасности дорожного движения, ее значимость в осуществлении деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий, а также положительный опыт по пропаганде безопасности дорожного движения зарубежных стран.

Пропаганда безопасности дорожного движения является важным направлением деятельности Госавтоинспекции, элементом взаимодействия, выстраивания партнерских отношений ГИБДД с участниками дорожного движения и представляет собой «целенаправленную деятельность, осуществляемую субъектами пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения» [1].

В современном понимании пропаганда (лат. *propaganda* дословно - «подлежащая распространению (вера)», от лат. *propago* - «распространяю») рассматривается как открытое распространение взглядов, фактов, аргументов и других сведений, в том числе намеренно искажённых и вводящих в заблуждение, для формирования общественного мнения или иных целей по той или иной проблематике.

Повышение культуры безопасности и правосознания участников дорожного движения остается на сегодняшний день актуальной проблемой, что подчеркнуто в рамках мероприятий государственного уровня.

На заседании президиума Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации отмечена прямая взаимосвязь уровня безопасности дорожного движения и устойчивости социально-экономического развития страны, эффективной работы всей транспортной инфраструктуры России. Президентом страны было указано «считаю ключевой задачей воспитание культуры вождения, а это строгое исполнение Правил дорожного движения (ПДД), следование нормам грамотного, дружелюбного поведения на дорогах, понимание ответственности и за свою жизнь, и за жизнь своих близких, за безопасность других участников движения» [2].

Передача полномочий по формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения Госавтоинспекции усиливает ее значимость в решении проблем БДД и повышает роль пропаганды в деятельности по профилактике дорожно-транспортных происшествий и снижению смертности на дорогах.

Несомненно, что общество является катализатором происходящих в нем явлений и играет важную роль в формировании установки на безопасное управление транспортным средством и соблюдение ПДД. Впервые в мероприятиях, направленных на поиск решений по профилактике и снижению дорожно-транспортной аварийности, сделан акцент на роли и участии

гражданского общества в повышении безопасности на дорогах в рамках шестого конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (сентябрь 2016 г., Санкт-Петербург) [3].

Более 35 социальных проектов и акций из 15 регионов страны продемонстрированы на конгрессе. Среди них: «Безопасное расстояние» и «Я – пешеход» (г. Москва); «Добрый знак» (г. Ярославль); «Лайк водителю» (Пермский край); «Виртуальная реальность» и непрерывная система воспитания от детских садов до профессиональных училищ (Ростовская область); «Гражданин и полиция» (г. Екатеринбург); «Ночной патруль» (г. Киров); «Добровольная помощь на дороге» (г. Белгород); «Дорожный патруль - Калуга 40» (г. Калуга); «Шагающий автобус» (Республика Кабардино-Балкария) и др. Благодаря широте представленных проектов около тысячи школьников Санкт-Петербурга смогли принять участие в обучении на различных площадках.

Вызвал интерес и получил высокую оценку реализованный при участии ФКУ НИЦ БДД МВД России социально-психологический проект «Крэш-курс», направленный на формирование у молодежи позитивной установки на соблюдение Правил дорожного движения (использование ремней безопасности, недопущение вождения ТС в состоянии опьянения, соблюдение скоростного режима).

На круглых столах нашли свое отражение в форме широкой дискуссии вопросы взаимодействия органов власти, общественности и профессиональных сообществ в формировании дорожно-транспортной политики и системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также конкретных мер по их реализации при активном участии институтов гражданского общества.

Анализ зарубежного опыта по пропаганде безопасности дорожного движения показал, что не во всех зарубежных странах существует самостоятельная служба по пропаганде безопасности дорожного движения, тогда как в России она насчитывает 85 лет со дня первого упоминания о необходимости решения вопросов безопасности уличного движения [4].

Пропагандой безопасности дорожного движения за рубежом занимаются подразделения Дорожной полиции, Министерство транспорта, Министерство образования, общественные организации по предупреждению и профилактике БДД, добровольцы.

В таких странах как Германия, Япония, Китай, Финляндия пропаганда БДД направлена в основном на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. В США, Израиле такая работа строится за счет расширения личного состава полиции путем привлечения добровольных помощников.

Во многих зарубежных странах, как и в России, принят программно-целевой подход к проблеме безопасности движения (Испания, Финляндия, Франция, Австрия и др.), где особое место занимает работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Так, в Испании используется система обучения дошкольников и школьников, направленная на формирование в сознании детей правил и норм поведения, ценностей и установок, необходимых для обеспечения их безопасности, а также для обеспечения высокого уровня преподавания БДД в образовательных организациях. В рамках образовательной программы «Предоставление и обучение БДД в классе» проходят подготовку

школьные учителя, общественники-волонтеры, имеющие профильное образование и преподающие предмет в школе.

В Финляндии создана система непрерывного воспитания и обучения всех возрастных категорий участников дорожного движения. В работе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма важным направлением деятельности является семейное воспитание [5].

Безусловно, общей и главной причиной снижения аварийности в России и зарубежных странах является пропаганда безопасности дорожного движения, разработка и реализация государственных стратегий и целевых программ по повышению безопасности движения. Для эффективности все этапы их внедрения получают мощную пропагандистско-разъяснительную поддержку, что во многом определяет их успех.

В заключении отметим, что, несмотря на то, что в рамках расширенного заседания Коллегии МВД России [6] результаты деятельности Госавтоинспекции за 2016 год Президентом Российской Федерации оценены высоко и отмечено снижение смертности на российских дорогах более чем на четверть по сравнению с 2013 годом, останавливаться на достигнутом не стоит.

Сформированный на 2017 год «План мероприятий, направленный на формирование законопослушного поведения участников дорожного движения, предотвращение дорожно-транспортных происшествий, связанных с выездом транспортных средств на полосу встречного движения» [7], включает целый раздел информационно-пропагандистских мероприятий, что еще раз подчеркивает их важность и значимость в деле по обеспечению безопасности дорожного движения.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Приказ МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения».

2. <http://www.kremlin.ru>.

3. <http://www.road-safety.ru>.

4. Первый циркуляр ГУРКМ при СНК РСФСР № 36 «О мероприятиях по развертыванию пропаганды вопросов безопасности уличного движения» вышел 25 мая 1932 г.

5. <http://www.liikenneturva.fi>.

6. <http://мвд.пф/мвд/sovorg/kollegiya>.

7. План мероприятий, направленный на формирование законопослушного поведения участников дорожного движения, предотвращение дорожно-транспортных происшествий, связанных с выездом транспортных средств на полосу встречного движения, утвержденный Первым заместителем Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шуваловым от 09.12.2016г. № 9429п-П19.



## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Кузнецова Наталья Михайловна, начальник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения, кандидат психологических наук.

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 121170, г. Москва, Поклонная ул., д. 17.

Казанова Ляна Абугалиевна, научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения.

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 121170, г. Москва, Поклонная ул., д. 17.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Пропаганда; безопасность дорожного движения; социальные проекты; зарубежный опыт.

**КУРАКОВ Д.В.**

## **ВОЗМОЖНОСТИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО НАДЗОРА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье рассматриваются возможности применения автоматических комплексов фотовидеофиксации, при осуществлении административного надзора подразделениями ГИБДД, за превышением скорости движения транспортного средства систем автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения, выступающих важным фактором предупреждения ДТП.

Обеспечение безопасности дорожного движения, сохранение жизни и здоровья людей стало глобальной проблемой, и подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации непосредственно уполномочены на решение данных задач.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД) Министерства внутренних дел Российской Федерации среди всех субъектов, осуществляющих свою деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, занимает особое место и в соответствии с этим обладает особым административно-правовым статусом.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 года № 711 и Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации целью их деятельности является реализация государственной политики в области

безопасности дорожного движения, а одной из главных задач является осуществление административного надзора в указанной сфере.

Для повышения качества государственного управления в сфере дорожного движения подразделениями Госавтоинспекции сделано многое. Вместе с тем уровень безопасности на наших дорогах еще достаточно далек от уровня развитых стран. Среди факторов, напрямую влияющих на показатели аварийности и смертности на дорогах страны, следует выделить уровень соблюдения всеми участниками Правил дорожного движения.

В связи с этим особую роль играют современные специальные технические средства, предназначенные для фиксации нарушений правил дорожного движения, которые применяются практически во всех регионах нашей страны. Такие комплексы фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения внедрены и успешно функционируют с 2008 года [1].

Несмотря на активную позицию Российской Федерации по продолжению выработки мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, «целый ряд направлений требует концентрированного внимания субъектов государственной власти всех уровней, а также органов местного самоуправления. Решение поставленных задач возможно только в случае четкой организации взаимодействия органов власти на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления» [2].

Согласно положениям приказа МВД Российской Федерации от 02.03.2009г. № 185 [3] технические средства позволяют наиболее эффективно реализовывать следующие функции:

- выявлять и фиксировать нарушения правил дорожного движения;
- освидетельствовать лиц, управляющих транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения;
- выявлять и задерживать транспортные средства, находящиеся в розыске;
- организовывать управление дорожным движением (регулирование), в том числе в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий.

Использование специальных технических средств предназначенных для фиксации нарушений Правил дорожного движения, дает огромный профилактический эффект, однако это характерно больше для дорог городского назначения. Зная о контроле за соблюдением скоростного режима, водители заранее выбирают допустимую скорость движения транспортного средства[4], дабы избежать получения постановления о привлечении к административной ответственности.

Для реализации указанных функций сотрудниками подразделений ДПС ГИБДД применяются технические средства:

- средства автоматической или автоматизированной фиксации и обработки данных о нарушениях Правил дорожного движения (комплексы фотовидеофиксации нарушений ПДД);
- средства контроля психофизиологического состояния водителя (определения алкогольной и наркотической интоксикации);
- специальный транспорт, оборудованный средствами контроля и выявления правонарушений (патрульные автомобили с прибором видеофиксации,

передвижная лаборатория весового контроля и лаборатория для осмотра места ДТП);

- навигационные аппаратно-программные комплексы;
- аппаратно-программные комплексы автоматизированных информационных баз данных с устройствами удаленного доступа.

В соответствии с ГОСТом Р 57144-2016 [5] технические средства данной категории можно разделить по следующим основаниям:

1. По конструктивным особенностям, связанным со степенью мобильности, технические средства автоматической фотовидеофиксации подразделяют на группы:

- стационарные – предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в режиме непрерывной работы, являющиеся элементами обустройства автомобильных дорог и размещаемые стационарно на стойках, опорах и других конструкциях;

- передвижные – предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в режиме непрерывной работы в течение ограниченного промежутка времени и размещаемые на специальных конструкциях (штативах, треногах и т. п. вышках на базе транспортных средств);

- носимые – предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в течение ограниченного промежутка времени и не требующие специальных конструкций для размещения;

- мобильные – предназначенные для обеспечения контроля за дорожным движением в течение ограниченного промежутка времени и размещаемые на борту транспортных средств.

2. По принципу измерения параметров транспортных средств технические средства автоматической фотовидеофиксации подразделяют на типы: радиолокационные; лазерные; с измерением по видеокадрам (видеосигналу); индуктивные; магнитные; пьезоэлектрические; хронометрические; комбинированные; иные.

Работа измерительных приборов радиолокационного и лазерного типов основана на распространении в пространстве и отражении от транспортных средств ультразвуковых, электромагнитных или световых волн. Для производства измерений данная группа приборов использует два основных метода определения скорости движения транспортного средства:

1. Импульсный метод (по двукратному измерению дальности через фиксированный интервал времени, а для лазерных приборов в качестве излучателя применяется полупроводниковый лазерный диод, который вырабатывает зондирующий световой импульс длительностью и через формирующую оптику посылает его в направлении объекта, до которого необходимо измерить расстояние «Старт», попадая на цель, импульс лазерного излучения, рассеиваясь, отражается в сторону измерителя, принимается его приемной оптикой и преобразуется в электрический сигнал «Стоп», измерение дальности до цели сводится к измерению временного интервала между старт - стоповым импульсами).

2. Доплеровский сдвиг частоты (Радар излучает радиосигнал и регистрирует отраженный сигнал. По изменению частоты радар вычисляет

разность скоростей между самым радаром и объектом и таким образом определяет скорость автомобиля).

В соответствии с решением Государственного комитета по радиочастотам для работы технических средств фотовидео-фиксации нарушений Правил дорожного движения выделено несколько частотных диапазонов (Таблица 1).

Таблица 1.

| Диапазон | Частота                  | Пример модели                                                                                             |
|----------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| X        | 10,525 GHz $\pm$ 100 МГц | Барьер-2М. Сокол-М.                                                                                       |
| KU       | 13,45 GHz $\pm$ 125 МГц  | В нескольких странах Европы.                                                                              |
| K        | 24,125 GHz $\pm$ 175 МГц | Арена. Беркут. Бинар. Визир. Кордон. Кречет. Крис-С/-П. Места 2200. Робот. Стрелка-01-СТ/-01-СТР/-01-СТМ. |
| KA       | 34,3 GHz $\pm$ 1300 МГц  | В нескольких странах Европы.                                                                              |
| KA       | 34,7 GHz $\pm$ 1300 МГц  | В нескольких странах Европы.                                                                              |
| LASER    | 800-1100 nm              | Амата. ЛИСД-2М/-2Ф.                                                                                       |

Принцип действия другого типа измерителей скорости движения транспортных средств основан на работе детекторов транспорта. При данном способе измерения выбирается определенный участок дороги («зона контроля – участок дороги (автомобильной дороги) или прилегающей территории, на котором техническими средствами автоматической фотовидео-фиксации обеспечивается контроль за дорожным движением») и засекается время проезда транспортным средством данного участка. Измерение скорости движения транспортного средства основано на раздельном измерении расстояния, пройденного транспортным средством в зоне контроля видеокамеры, и времени, за которое это расстояние было пройдено.

Программное обеспечение фиксирует первый кадр, на котором распознается государственный регистрационный знак (въезд транспортного средства в зону контроля видеокамеры. Рис. 1), запоминается время его фиксации. Затем, в зависимости от скорости движения транспортного средства, программное обеспечение регистрирует еще несколько кадров, следующие через установленные интервалы времени, на которых изображено транспортное средство с видимым государственным регистрационным знаком, пока т/с не уедет из поля зрения видеокамеры. Программное обеспечение фиксирует последний кадр, на котором распознается государственный регистрационный знак (выезд транспортного средства из зоны контроля видеокамеры. Рис. 2), запоминает время его фиксации.

Определив количество кадров, поступивших между первым и последним, программное обеспечение рассчитывает время движения транспортного средства в зоне контроля от положения, зафиксированного на первом кадре, до положения, зафиксированного на последнем кадре.

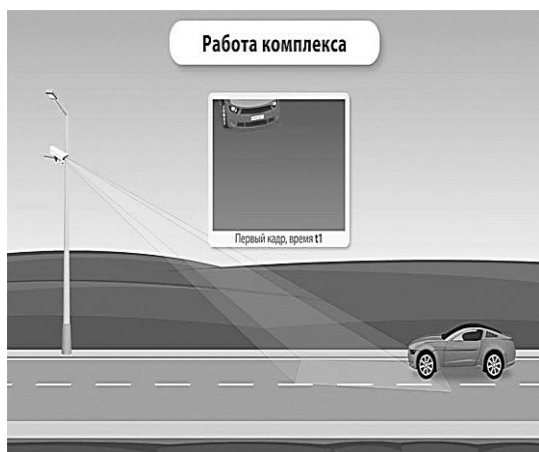


Рис. 1

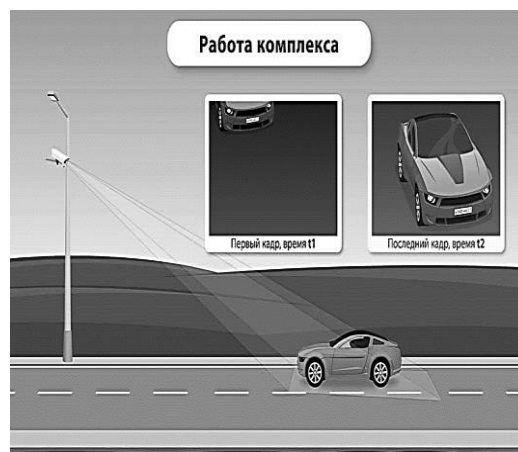


Рис. 2

Помимо измерения скорости движения по видеокадрам, не менее распространен способ вычисления средней скорости транспортного средства. В этой ситуации также определяется базовое расстояние, но рубежей контроля (Рис. 3) используется два или более, объединенные в одну общую систему, которые также фиксируют время въезда и выезда транспортного средства на контролируемый участок дороги. Протяженность базового участка может составлять от нескольких сотен метров до нескольких десятков километров. При таком способе выявления нарушений фиксируется средняя скорость движения транспортного средства, а в соответствии со ст. 12.9 Кодекса об административных правонарушениях РФ «Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину...» в любом случае будет являться административным правонарушением.

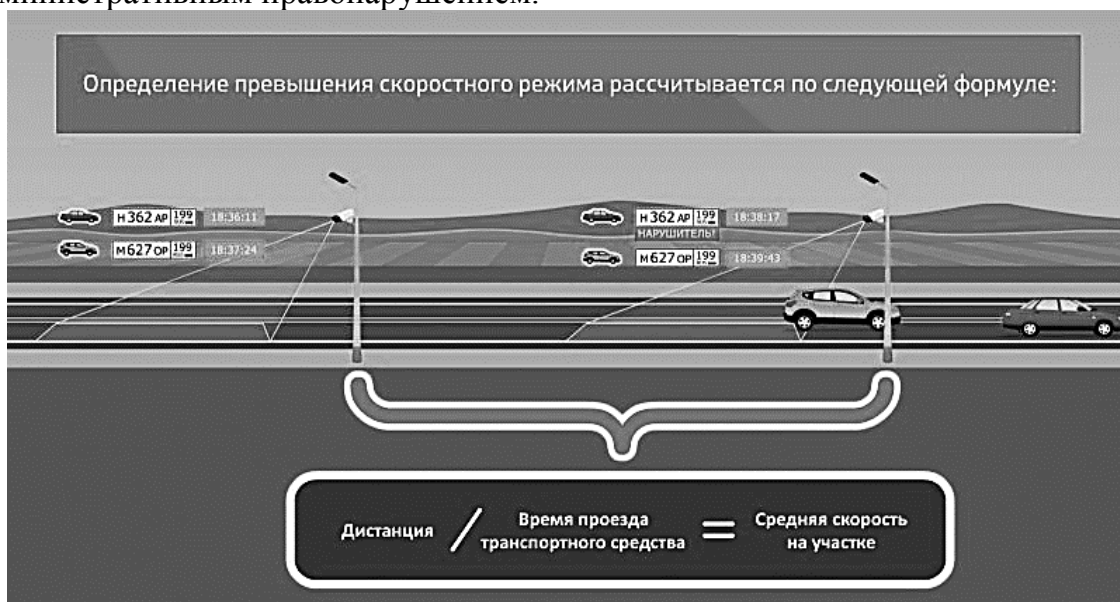


Рис. 3

Таким образом, организация административного надзора подразделениями ДПС ГИБДД определяется конкретными условиями дорожного движения и соответствующими служебными задачами нарядов ДПС. Деятельность различных подразделений ГИБДД нацелена на обеспечение бесперебойного и безопасного процесса дорожного движения, оказание помощи его участникам. Совершенствование деятельности подразделений ГИБДД по осуществлению

административного надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений. Наличие сотрудника ДПС со средствами фотовидеофиксации играет большую профилактическую роль в организации дорожного движения.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. В июле 2008 года вступил в силу Федеральный закон Российской Федерации от 24 июля 2007 года № 210 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях».

2. Павлова Е.В. Отдельные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения // Экономика и предпринимательство. 2016. N 1. С. 41.

3. Приказ 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. Баранчикова М.В., Седова А.А. Контроль над превышением скорости движения транспорта средствами фотовидеофиксации как направление предупреждения дорожно-транспортных преступлений на дорогах местного значения // Муниципальная служба: правовые вопросы. 2016. N 2. С. 18 - 22.

5. ГОСТ Р 57144-2016 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования», утвержденный приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 октября 2016 г. № 1367-ст.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Кураков Д.В., старший преподаватель кафедры ОРД ОВД, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Надзор; технические средства; административные правонарушения; скоростной режим.

**ЛАРКИНА О.В.**

### **БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ВИД ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Аннотация. На основании статистических данных в статье рассматриваются безопасность дорожного движения как вид общественной

безопасности и главная причина сохраняющихся проблем в обеспечении безопасности дорожного движения.

Высокие темпы автомобилизации остро обозначили проблему обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения возникла еще до момента появления автомобиля, но с его изобретением данная проблема приобрела особо острый характер. Автомобилизация, помимо положительных моментов, принесла в общество увеличение роста гибели людей на дорогах, а также получения ими травм различной степени тяжести.

Обеспечение безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предотвращение возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий [1].

Обстоятельствами, угрожающими безопасности дорожного движения, жизни и здоровью его участников, являются дорожно-транспортные происшествия, происходящие как по вине водителей транспортных средств, так и по вине пешеходов и пассажиров.

Обеспечение безопасности дорожного движения в Казахстане является составной частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, экономических и социальных проблем, содействия региональному развитию, повышения качества жизни.

Главная причина заключается в наличии сохраняющихся проблем в обеспечении безопасности дорожного движения, в частности в недоработке и несовершенстве законодательства, регулирующего данные отношения.

Так, по итогам работы за 2016 год на территории республики зарегистрировано 170 дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП), повлекших смерть человека, где водители скрылись с места происшествия [2].

Следует отметить слабую организацию деятельности строевых подразделений дорожно-патрульной полиции (далее ДПП) в части выявления и пресечения нарушений правил дорожного движения, являющихся основными причинами совершения ДТП.

С 1 января 2017 года жизнь на дорогах Республики Казахстан сильно изменилась. Казахстанские дорожно-патрульные полицейские остались без главного рабочего инструмента – жезла. Данный опыт был взят из Европы, где на сегодняшний момент регулировка дорожного движения осуществляется при помощи жестов.

На наш взгляд, отмена жезла скорее приведет к увеличению правонарушений на дорогах республики.

Например, при массовом скоплении автотранспорта на дороге инспектор дорожно-патрульной полиции выявляет правонарушение со стороны водителя и обязан пресечь его. Подает сигнал свистком и производит жестом руки остановку транспортного средства, при этом безопасность дорожного движения подвергается риску, но при движении большого количества машин водитель не понимает нашего инспектора к кому он обращается и продолжает движение, тем самым подвергает риску сотрудника ДПП и создает аварийную ситуацию, которая может привести к дорожно-транспортным происшествиям. В ночное время суток

полицейские осуществляют регулировку при помощи светоотражающих жилетов, а остановка производится только жестом руки с одновременной подачей свистка либо с использованием специальных звуковых и световых сигналов, громкоговорящего устройства, установленных на патрульной автомашине, а также в режиме автопатрулирования.

Конечно, международная практика со временем прекрасно приживется в республике, но проблемы с пресечением правонарушений так и останутся открытой.

В настоящее время проведение анализа является неотъемлемой частью при планировании повседневной работы ДПП, он позволяет своевременно реагировать на сложившуюся обстановку, менять маршруты патрулирования, выставлять дополнительные посты в места наибольшей концентрации ДТП. При проведении анализа учитываются и заносятся на карту все ДТП, а также анализируется работа инспекторского состава на линии. Грамотно внося корректировки в расстановку сил и средств, руководитель может добиться снижения аварийности на определенном участке автомобильной дороги, значительно уменьшив количество смертельных случаев.

Актуальность данной проблемы подтверждается особым вниманием, которое уделяет мировое сообщество данному вопросу. Организация Объединенных Наций характеризует положение с безопасностью дорожного движения как всемирный глобальный кризис.

В статье 1 Закона Республики Казахстан «О дорожном движении» процесс обеспечения безопасности дорожного движения определяется как состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников и государства от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [1].

В связи с этим возникает вопрос, состояние дорожного покрытия и его улучшение также является обязанностью государственных органов по обеспечению безопасности дорожного движения или же это отдельная задача не входящая в рамки определения данного процесса.

Функции государства представляют собой основные направления разнообразной внутренней деятельности государства, обусловленные необходимостью решения стоящих перед ним внутренних задач. Они очень разнообразны и охватывают практически все сферы общества и государства. Согласно Конституции Республики Казахстан человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства.

В целях реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются государственная и региональные программы обеспечения безопасности дорожного движения, направленные на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан и снижение материального ущерба от этих происшествий.

Таким образом, основной функцией государства в данном процессе является обеспечение не только самого процесса безопасности дорожного движения для граждан своего государства, но и создание системы благоприятной обстановки на дорогах Казахстана.



## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года № 194-V, с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.03.2016 г.
2. Обзор по итогам оперативно-служебной деятельности служб комитета административной полиции Республики Казахстан за 2016 год. Астана, 2016 г.
3. Характеристика административно-правовых средств, обеспечивающих безопасность дорожного движения. // Студенческая библиотека онлайн (info{at}studbooks.net) © 2013 – 2017 г.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Ларкина Ольга Викторовна, преподаватель цикла специальной подготовки. Учебный центр МВД Республики Казахстан (город Темиртау).

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность, дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие, дорожно-патрульная полиция.

**ЛИМАРЕВА Е.С.**

## **ПРИМЕНЕНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ МЕР ПРИНУЖДЕНИЯ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД**

Аннотация. Статья посвящена анализу организационно-правовых основ применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия сотрудниками ГИБДД. Автор приходит к выводу, что сотрудники ГИБДД, при выполнении своих обязанностей, вынуждены идти на риск, связанный с непредсказуемостью поведения задерживаемого лица, и применять физическую силу, специальные средства и огнестрельное оружие.

В Российской Федерации значительную роль в охране прав и свобод граждан призваны соблюдать правоохранительные и иные органы, которые наделены соответствующими государственными полномочиями, оперативно и своевременно реагировать на происшествия и другие события, в силу которых они вынуждены в особых случаях применять различные меры принуждения в целях предотвращения и пресечения противоправных действий и недопущения наступления общественно опасных последствий.

Как указывает большинство авторов административное принуждение следует считать разновидностью государственного принуждения [1].

Самой жестокой и крайней мерой административного принуждения является применение сотрудником Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия [2].

Жизнь или здоровье человека, в отношении которого принимается решение на применение мер принуждения, как и судьба самого сотрудника ГИБДД, в случае неправомерного применения им физической силы, специальных средств и

огнестрельного оружия, который может быть привлечен к ответственности, вплоть до уголовной, связанной с лишением свободы, напрямую зависят от его готовности в опасной ситуации принять самостоятельное правомерное решение на применение указанных мер принуждения. От профессиональных знаний и навыков, зависит насколько сотрудник ГИБДД, в условиях ограниченного времени и стрессовой ситуации, сможет правильно оценить обстановку, и при наличии соответствующих оснований применить специальные меры принуждения, соблюдая права, порядок, ограничения и запреты на их применение.

Основы для применения указанных мер специального административного пресечения заложены в Федеральном законе Российской Федерации «О полиции», где глава 5 закрепляет права, условия, пределы, запреты, ограничения и основания на применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия [3].

Одним из условий применения данных мер административного принуждения является обязанность сотрудника ГИБДД проходить специальную подготовку. Данное условие законодательно закреплено лишь в трех государствах – Абхазия, Армения, Россия [4].

При превышении полномочий в ходе применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия сотрудник ГИБДД несет ответственность, установленную законодательством Российской Федерации: дисциплинарную, материальную либо уголовную.

Основания и порядок применения рассматриваемых мер принуждения закреплен также и в статье 30 Федерального конституционного закона Российской Федерации от 30.05.2001 № 3-ФКЗ «О чрезвычайном положении», где отмечено, что установленные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами РФ порядок и условия применения физической силы, специальных средств, оружия, боевой и специальной техники изменению в условиях чрезвычайного положения не подлежат [5]. Таким образом, порядок и основания применения сотрудниками ГИБДД физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия в условиях чрезвычайного положения не отличаются от общих правил, предусмотренных Федеральным законом Российской Федерации «О полиции».

Основания применения огнестрельного оружия сотрудниками ГИБДД разделены на две группы (рис. 1):



Рис. 1

С точки зрения Верховного Суда Российской Федерации при квалификации деяния по п. «б» ч. 3 ст. 286 УК РФ, предусмотрена уголовная ответственность за совершение должностным лицом действий, которые выходят за пределы его полномочий и влекут существенное нарушение прав и законных интересов граждан или организаций либо охраняемых законом интересов общества или государства, с применением оружия или специальных средств, «необходимо понимать умышленные действия, связанные с использованием лицом поражающих свойств указанных предметом или использование их по назначению»[6].

Сотрудники ГИБДД имеют право применять огнестрельное оружие без производства выстрела на поражение человека (рис. 2).



Рис.2

Аналогично законодатель выделяет 3 группы оснований для применения к каждому состоящему на вооружении полиции специальному средству сотрудником ГИБДД (рис.3).

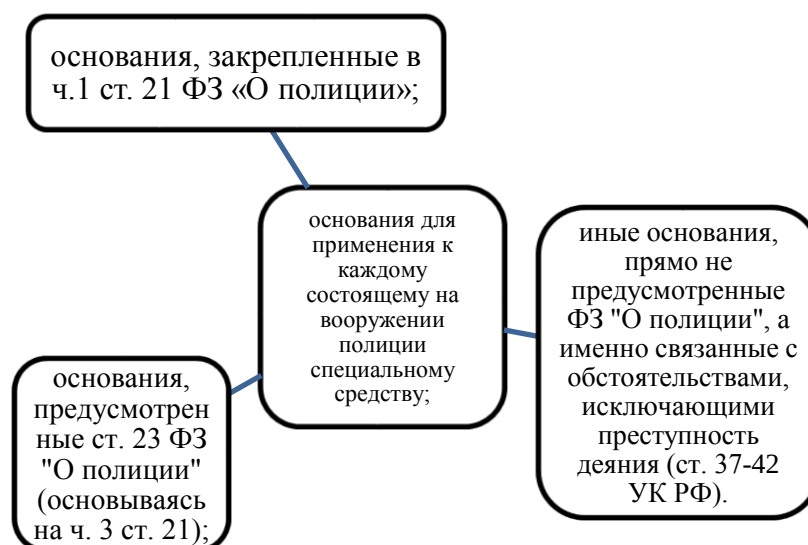


Рис. 3

Сотрудники ГИБДД при выполнении своих служебных обязанностей могут допускать ошибки, которые связаны с несоблюдением основных принципов личной безопасности. Данные ошибки могут выражаться в:

1. применении физической силы, специальных средств, огнестрельного оружия без оснований, что провоцирует агрессию со стороны граждан;
2. сотрудники ГИБДД прекращают наблюдение за задержанным лицом и переключают свое внимание на другие вопросы, например, оформление документов, ведение разговоров по радиостанции или по телефону и т.д.;
3. обвинении граждан в не совершенных правонарушениях, проявление неуважения, грубости, угроз, оскорблений, повышение голоса, что приводит к неподчинению граждан при поддержании правопорядка;
4. в связи с медлительными действиями, сотрудники ГИБДД не способны своевременно принять правоприменительное решение по обнаруженному правонарушению, тем самым проявляя нерешительность и неуверенность в своих действиях, данное положение в основном присуще лицам, только пришедшим на службу, без стажа и опыта работы.

Таким образом, можно сделать вывод, что государство, выполняя свои обязанности по защите прав человека и гражданина, наделило сотрудников ГИБДД правом на применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия как составной частью их полномочий по противодействию совершению общественно опасных деяний. Действующее законодательство направлено на то, чтобы максимально обезопасить граждан от преступных действий, даже в ущерб правам самих сотрудников ГИБДД, которые при выполнении всех требований закона в части применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия вынуждены идти на риск, связанный с непредсказуемостью поведения задерживаемого лица.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Павлова Е.В. Понятие и характерные черты административного принуждения на современном этапе.// Наука и практика. №3 (68). 2016. – С.86-88.

2. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О полиции» // Российская газета, № 25, 08.02.2011

3. Там же

4. Батрова Т.А. Правовое регулирование деятельности полиции в странах СНГ: хрестоматия. / Авт.-сост. Т. А. Батрова, Е. В. Стругова, М. А. Некрасов. – Рязань: Рязанский филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015. – 180 с.

5. Федеральный конституционный закон от 30.05.2001 № 3-ФКЗ (ред. от 03.07.2016) «О чрезвычайном положении»//Российская газета, № 105, 02.06.2001.

6. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 16.10.2009 № 19 «О судебной практике по делам о злоупотреблении должностными полномочиями и о превышении должностных полномочий»//Российская газета, № 207, 30.10.2009.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Елена Станиславовна Лимарева, старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Сотрудник ГИБДД, физическая сила, специальные средства, огнестрельное оружие.

**ЛЯШЕНКО Е.А.**

## **ВОПРОСЫ ОПТИМИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОТНОШЕНИИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**

Аннотация. В статье рассмотрено состояние безопасности дорожного движения и причины аварийности в контексте исполнения положений нормативных правовых актов, регламентирующих сферу обеспечения безопасности дорожного движения субъектами дорожной деятельности. Проанализировано исполнение правовых норм и причины низкой эффективности их исполнения в дорожной отрасли.

Несмотря на предпринимаемые шаги, обеспечение безопасности дорожного движения в России остается в разряде острых задач, требующих принятия дополнительных мер повышения уровня безопасности участников данного процесса.

Необходимо отметить, что серьезное воздействие на уровень безопасности дорожного движения оказали Федеральные целевые программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020гг)», а также реализуемая Транспортная стратегия России до 2030 года.

Большой вклад в развитие БДД внесла Федеральная целевая программа «Повышение БДД в РФ на 2006 - 2012 гг.».

В ходе выполнения данной Программы реализован научно обоснованный системный подход реализации мероприятий комплексного воздействия на основные направления обеспечения безопасности дорожного движения, что, несмотря на все экономические сложности, позволило остановить, а по отдельным ключевым показателям сократить показатели аварийности. По итогам реализации программных мероприятий удалось стабилизировать транспортный, социальный риски, и тяжесть последствий от ДТП снизилась на 44,8; 22,7; 24,0 % соответственно [1].

Состояние безопасности участников дорожного движения России остается неприемлемым для общества и рассматривается как одно из низких в мире.

По сведениям Госавтоинспекции России, по итогам 11 месяцев 2016 года число дорожно-транспортных происшествий сократилось на 6,3% (157108), уменьшилось число погибших на 12,5% (18490 чел.) и раненых на 5,3% (199544 чел.) [2]. Но по тем же сведениям число автоаварий, в которых зафиксированы неудовлетворительные дорожные условия способствовавшие возникновению дорожно-транспортным происшествиям, увеличилось на 12,5% (63308 ДТП). В таких автоавариях погибло 6992 человека, и получили ранения 80561 участников дорожного движения. Значительно возросло число ДТП по причине неудовлетворительного состояния автомобильных дорог и их инфраструктуры в местах расположения пешеходных переходов (+20,5%), при этом погибло 739 человек (+8,8%) и получили ранения 13752 участника дорожного движения (+23,4%) [2].

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].

Применение системных подходов при решении проблем безопасности дорожного движения дает положительный эффект. Вместе с тем, сложностям и масштабам решаемых проблем не соответствуют темпы и размеры усилий государственных органов управления и заинтересованных субъектов обеспечивающих безопасность на улично-дорожной сети страны.

Текущей Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годы» предусмотрено снижение количества погибших от ДТП на 28,8 % (по сравнению с базовым 2010 годом) [4]. Страны ЕС за этот же период планируют сократить смертность в ДТП в 2 раза. При этом для России дополнительными факторами, негативно влияющими на состояние БДД, являются - неэффективная организация дорожного движения при интенсивном росте парка легкового транспорта. Отметим, что уровень автомобилизации России ниже европейского почти в 2 раза. Такое положение дает основание полагать, что добиваться невысоких по сравнению со странами ЕС целей повышения безопасности на дорогах России приходится в процессе усложнения условий дорожного движения.

Мощный резерв и потенциал для снижения рисков при участии в дорожном движении нашей страны находится в повышении профессионализма и

ответственности специалистов всех звеньев системы обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения законодательно достаточно урегулировано на уровне основополагающих федеральных законов «О безопасности дорожного движения» [5], «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [6], «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» [7]. Только полноценное, четкое и профессиональное исполнение обязанностей всеми субъектами определенных обозначенными федеральными законами позволит стабильно обеспечивать высокий уровень безопасности дорожного движения.

В реальности полноценная реализация положений нормативных правовых актов не осуществляется и в первую очередь оправдывается экономическими сложностями посредством использования отдельных противоречий в правовой базе, регламентирующей область дорожного движения.

Исключая детализацию причин, сложившейся ситуации, обозначим наиболее существенные изменения правовых основ, которые сформировали возможности легитимно обходить нормативные требования к транспортно - эксплуатационному состоянию автомобильных дорог.

Первый шаг был сделан через исключение из лицензирования дорожно-строительной деятельности, затем Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» исключил обязательность требований правил, стандартов и технических нормативов, в том числе регламентирующих требования к строительству, содержанию и ремонту автомобильных дорог и Федеральный закон №294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» значительно усложнил процедуры позволяющие осуществлять надзор соблюдения субъектами дорожной деятельности правил, стандартов и технических нормативов при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог. Как итог сформировались возможности осуществления дорожной деятельности непрофессиональными субъектами, что привело к снижению качества строительства и содержания, тем более ремонта автомобильных дорог.

Обозначенные обстоятельства привели к сокращению мероприятий контроля на стадии превенции нарушений технологии строительства и обеспечению надлежащего содержания дорог в безопасном для движения состоянии. Современные правовые нормативы требуют от сотрудника дорожного надзора Госавтоинспекции выполнения процедур требующих много времени на выявление и документирования нарушенных нормативов и установления субъекта ответственности, с последующим обоснованием административной ответственности за не соблюдения правил, норм и технических требований обеспечения безопасности дорожного движения.

Возможным путем разрешения сложившейся ситуации и повышения ответственности за исполнения главного предназначения государства по обеспечению безопасных условий жизни и сохранению здоровья, к чему,

несомненно, относится безопасность дорожного движения, обозначается необходимость внесения корректировки в положения статьи 12.34 КоАП РФ.

Действующая формулировка характеризуется специальным субъектным составом. По действующей норме, субъектом может выступать только то лицо, которому в обязанности вменяется проведение работ по устранению опасности дорожного движения, содержанию дорог, железнодорожных переездов и иных объектов транспортной инфраструктуры. Такое положение и формирует большие временные затраты сотрудников Госавтоинспекции при определении субъекта по составу статьи 12.34 КоАП РФ.

В целях оптимизации положений данной статьи предлагается.

За несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, запрещению или ограничению дорожного движения на отдельных участках дорог в случае, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения, административную ответственность конкретизировать и возложить на собственника дороги.

Реализация предлагаемого позволит:

- исключить возможность ухода от ответственности мотивировкой о передаче полномочий неквалифицированным специалистам с малым опытом работ в дорожной отрасли и обеспечит прозрачность расходования средств на строительство и ремонт дорог;

- прямо повысит ответственность владельцев автомобильных дорог;

- оптимизирует временные затраты сотрудников Госавтоинспекции при выявлении несоблюдения требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо непринятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, запрещению или ограничению дорожного движения на отдельных участках дорог в случае, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения конкретизировать и возложить на собственника дороги.

Подводя итог необходимо отметить, что рассмотренная проблематика достаточно сильно влияет на ситуацию с безопасностью на улично-дорожной сети. Целью предлагаемой оптимизации административной ответственности владельцев автомобильных дорог является не обязательность их наказания. Через обозначенную правовую коррекцию побудить владельца дороги полноценно исполнять мероприятия по поддержанию безопасных условий для дорожного движения. Результатом будет сокращение пострадавших по причине неудовлетворительных дорожных условий при дорожно-транспортных происшествиях.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Доклад Правительства РФ «Результаты выполнения и эффективность использования финансовых средств ФЦП «Повышение БДД в 2006-2012 года»: [Электронный ресурс]: URL: [http://www.fcp-pbdd.ru/archive-program/The results/](http://www.fcp-pbdd.ru/archive-program/The%20results/).



2. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. Статистика. Раздел 7. Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие в них с места совершения, которых, водители или транспортные средства скрывались:[Электронный ресурс]/ <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. Сайт дирекции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»: [Электронный ресурс]/[http://www.fcp-pbdd.ru/about\\_program/passport.php](http://www.fcp-pbdd.ru/about_program/passport.php)

5. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Статья 6. [Электронный ресурс]/Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru>

6. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Глава 2. [Электронный ресурс]/Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru>

7. Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». П.5 Статьи 14. [Электронный ресурс]/Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru>

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Ляшенко Евгений Алексеевич, старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность дорожного движения, программно-целевой подход, нормативно-правовое обеспечение.

### **МАЙОРОВ В.И.**

## **К ВОПРОСУ ОБ АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ**

Аннотация. В статье анализируется понятие аварийной ситуации, которое в настоящее время редко используется для характеристики ситуаций, возникающих в процессе дорожного движения. Автор обосновывает необходимость возобновления использования понятия «аварийная ситуация» в дорожном движении, поскольку вред, причиняемый в результате дорожно-транспортных происшествий жизни и здоровью людей, обществу, имуществу, природе, как правило, является следствием создания аварийной ситуации (обстановки). Рассмотрены нормативные правовые акты зарубежных стран, в которых устанавливается ответственность за нарушение правил дорожного движения, повлекшее создание аварийной ситуации. Для повышения

безопасности участников дорожного движения предложено законодательно закрепить понятие аварийной ситуации, возобновить учет аварийных ситуаций, установить повышенную ответственность за их создание.

Понятие «аварийная ситуация» в настоящее время довольно распространено, при этом наиболее часто оно используется для характеристики ситуаций, возникающих на производстве, в промышленности и т.д. В зависимости от сферы применения аварийную ситуацию определяют по-разному, однако у всех определений имеются и схожие черты.

Так, Приказ МЧС РФ от 25.03.2009 № 182 (ред. от 09.12.2010) «Об утверждении свода правил «Определение категорий помещений, зданий и наружных установок по взрывопожарной и пожарной опасности» определяет аварийную ситуацию как ситуацию, характеризующуюся вероятностью возникновения аварии с возможностью дальнейшего ее развития [1].

В словаре терминов МЧС под аварийной ситуацией понимается сочетание условий и обстоятельств, создающих аварийную обстановку. Причинами аварийных ситуаций могут быть транспортные аварии, отказы технических устройств, экстремальные природные явления (удары молнии, землетрясения, ураганы, обвалы, наводнения и пр.), человеческий фактор [2].

Согласно ст. 3 Конвенции Международной организации труда № 174 аварийная ситуация – всякое внезапное событие, связанное с одним или несколькими опасными веществами, которое могло бы привести к крупной аварии, но не произошло вследствие сдерживающих факторов, действий или систем [3].

Руководство по системам управления охраной труда требует, чтобы предупреждение аварийных ситуаций, готовность к ним и реагирование были составной частью системы управления охраной труда на производстве. Заметим, что вся промышленная безопасность есть не что иное, как предупреждение крупных аварий, включая готовность к ликвидации их последствий.

Если провести аналогию с дорожным движением, получается, что обеспечение безопасности дорожного движения в качестве обязательного элемента должно включать предупреждение создания аварийных ситуаций. На дорогах аварии, как и предшествующие им аварийные ситуации, явление куда более частое, чем на любом производстве. И хотя их вредные последствия носят локальный характер (в отличие, например, от крупных промышленных аварий), массовость и распространенность дорожно-транспортных происшествий делает их серьезной демографической угрозой.

Во времена СССР понятие аварийной ситуации (обстановки) было отражено в нормативных документах, регулирующих обеспечение безопасности дорожного движения, устанавливалась ответственность за ее создание. Однако в России данная ответственность была упразднена, отменен учет аварийных ситуаций, и рассматриваемое понятие практически полностью исчезло из фокуса внимания законодателя и исследователей. В совокупности это оказало значительный эффект на повышение дорожно-транспортной аварийности.

Отдельные российские ученые все же исследуют понятие аварийной обстановки в дорожном движении, но по большей части оно рассматривается в

контексте расследования дорожно-транспортных преступлений [4]. Общеизвестно, что в механизме совершения дорожно-транспортного происшествия (преступления) создание аварийной обстановки играет ключевую роль. Между тем аварийные ситуации, в которых ДТП удалось избежать, все так же остаются неучтенными и, следовательно, неизученными.

Полагаем, что было бы весьма актуально возобновление использования понятия «аварийная ситуация» в дорожном движении. Как мы уже неоднократно отмечали в своих исследованиях, вред, причиняемый в результате ДТП жизни и здоровью людей, обществу, имуществу, природе, как правило, является следствием аварийной ситуации (обстановки) [5; 6].

Создание аварийной обстановки перед совершением ДТП протекает следующим образом. Вначале процесс нормального движения нарушается под влиянием каких-либо факторов (нарушение ПДД, правил эксплуатации транспортного средства, какое-либо препятствие, оказывающееся на полосе движения транспортного средства), в результате чего водитель теряет возможность управлять транспортным средством так, чтобы в должной мере обеспечить собственную безопасность и безопасность других участников движения. Создается риск совершения ДТП. В аварийной дорожной обстановке участники движения обязаны принять все меры для ее ликвидации, пока это возможно, иначе после достижения определенной критической точки ДТП уже нельзя будет предотвратить.

Таким образом, аварийная обстановка не всегда приводит к ДТП, но предшествует его совершению и является признаком объективной стороны правонарушения, определяющим его общественную опасность и раскрывающим связь между нарушением Правил дорожного движения, и(или) Правил эксплуатации транспортных средств, и(или) неудовлетворительным состоянием дороги, и причинением вреда.

Обобщая вышеизложенное, можно дать следующее определение аварийной ситуации (обстановки) в дорожном движении: это ситуация, возникшая в процессе дорожного движения вследствие нарушения ПДД и(или) Правил эксплуатации транспортных средств, и(или) неудовлетворительного состояния дороги, и создавшая угрозу совершения ДТП для участников дорожного движения, которые вынуждены предпринимать меры для устранения данной угрозы как в отношении себя, так и других лиц [6].

Надо отметить, что после распада СССР в нормативных правовых актах многих странах постсоветского пространства (Украина, Беларусь, Казахстан) ответственность за создание аварийной ситуации была сохранена и действует в настоящее время. В устанавливающих ее законах (как правило, это кодексы об административных правонарушениях) ярко выражена преемственность норм советского законодательства.

К примеру, в Кодексе Украины об административных правонарушениях (КУоАП) создание аварийной обстановки упоминается в ч. 4 ст. 122 «Превышение водителями транспортных средств установленных ограничений скорости движения, проезд на запрещающий сигнал регулирования дорожного движения и нарушение других правил дорожного движения»:

«Нарушения, предусмотренные частями первой, второй или третьей настоящей статьи, повлекшие создание аварийной обстановки, а именно: заставили других участников дорожного движения резко изменить скорость, направление движения или принять иные меры по обеспечению личной защиты и безопасности иных граждан, которые подтверждены фактическими данными, а именно: пояснениями лица, привлекаемого к административной ответственности, потерпевшего, свидетелей, показаний технических приборов и средств фото- и видеонаблюдения и другими документами, – влекут наложение штрафа от сорока до пятидесяти необлагаемых минимумов доходов граждан или лишения права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года» [7].

Список нарушений, обозначенных в 1–3 частях ст. 122 КУоАП, весьма схож с нарушениями, упомянутыми в п. 2 Указа Президиума ВС СССР от 15.03.1983 «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения», он дополняется лишь некоторыми современными запретами – например, не пользоваться средствами связи, «не оборудованными техническими устройствами, позволяющими вести переговоры без помощи рук» и др.

В Кодексе Республики Беларусь об административных правонарушениях (КоАП РБ) определение аварийной обстановки звучит аналогично, а ответственность за ее создание состоит в наложении «штрафа в размере от пяти до двадцати базовых величин с лишением права управления транспортными средствами сроком до двух лет или без лишения» [8]. Примечательно, что в КоАП РБ существует ответственность за создание аварийной обстановки не только водителей транспортных средств, но и пешеходов и «иных участников дорожного движения». Правда, она значительно меньше: штраф в размере от трех до восьми базовых величин (п. 3 ст. 18.23 КоАП РБ).

Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях содержит наиболее лаконичное и расплывчатое определение аварийной обстановки, а ответственность за ее создание наименее суровая. Согласно ст. 606 данного Кодекса «нарушение участником дорожного движения правил дорожного движения, повлекшее создание аварийной обстановки, то есть вынудившее других участников движения резко изменить скорость, направление движения, влечет штраф в размере десяти месячных расчетных показателей» [9]. Не указан такой важный признак аварийной обстановки, как создание опасности для других участников движения, не определено, за нарушение каких именно правил возможно привлечение к ответственности, и, в целом, применение нормы указанной статьи может характеризоваться высокой правовой неопределенностью.

Следует отметить, что административная ответственность в кодексах Беларуси, Украины, Казахстана, а также предшествующем им Указе Президиума ВС СССР установлена не за сам факт создания аварийной обстановки, а за нарушение правил дорожного движения, следствием которого стало создание аварийной обстановки. При этом данная ответственность гораздо серьезнее, чем ответственность за нарушения, которые не повлекли за собой создание аварийной ситуации: если последние караются штрафами, то повышенная ответственность распространяется вплоть до лишения права управления транспортными средствами.

Подводя итог, можно констатировать, что важность изучения аварийной ситуации (обстановки) в дорожном движении несомненна. Для повышения безопасности участников дорожного движения требуется законодательное закрепление понятия аварийной ситуации, возобновление учета аварийных ситуаций, установление повышенной ответственности за их создание. Помощь в этом могут оказать исследование опыта зарубежных стран, анализ их административного законодательства, которые позволили бы перенять и адаптировать наиболее эффективные практики для введения их в России.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Приказ МЧС РФ от 25.03.2009 № 182 (ред. от 09.12.2010) // Доступ из СПС «Консультант Плюс».

2. Словарь терминов МЧС, 2010. // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mchs.gov.ru/dop/terms/item/85885/> (дата обращения: 02.03.2017).

3. Конвенция Международной организации труда № 174 «О предотвращении крупных промышленных аварий» (от 1993 г.). // [Электронный ресурс]. URL: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_c174\\_ru.htm](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c174_ru.htm) (дата обращения: 02.03.2017).

4. Любимов Л.В. Дорожно-транспортные преступления: проблемы законодательного конструирования составов и дифференциации ответственности участников дорожного движения [Электронный ресурс]: дис. ... канд. юрид. наук. М.: РГБ (Из фондов Российской Государственной библиотеки). URL: <http://lawbook.online/ugolovnoe-pravo-ross-kniga/avariynaya-obstanovka-predshestvuet-13496.html> (дата обращения: 16.01.2017).

5. Майоров В.И. Дорожно-транспортные правонарушения как объект междисциплинарного исследования / В.И. Майоров // Евразийский юридический журнал. 2015. № 1. [Электронный ресурс]. URL: <http://naukarus.com/dorozhno-transportnye-pravonarusheniya-kak-obekt-mezhdistsiplinarnogo-issledovaniya> (дата обращения: 02.03.2017).

6. Майоров В.И. Создание аварийной ситуации – угроза безопасности участников дорожного движения / В.И. Майоров // Сборник научно-практических трудов Московской академии Следственного комитета Российской Федерации. 2017. № 1. С. 130–138.

7. Кодекс Украины об административных правонарушениях № 8073-X от 07.12.1984 // [Электронный ресурс]. URL: <http://automir.in.ua/poleznoznat/kuap-2.php> (дата обращения 14.12.2016).

8. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях от 21 апреля 2003 г. № 194-З Принят Палатой представителей 17 декабря 2002 года. Одобрен Советом Республики 2 апреля 2003 года // [Электронный ресурс]. URL: [http://etalonline.by/?type=text&regnum=Hk0300194#load\\_text\\_none\\_1\\_](http://etalonline.by/?type=text&regnum=Hk0300194#load_text_none_1_) (дата обращения: 14.12.2016).

9. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235-V (с изменениями и дополнениями по состоянию на 10.02.2017) // [Электронный ресурс]. URL: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=31577399#pos=0;0](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31577399#pos=0;0).

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Майоров Владимир Иванович, профессор кафедры административной деятельности органов внутренних дел, доктор юридических наук, профессор.

Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России.

Служебный адрес: 625049, г. Тюмень, ул. Амурская, 75.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Аварийная ситуация (обстановка), дорожно-транспортное происшествие, Правила дорожного движения, нарушение, угроза, безопасность участников дорожного движения.

**МАЛИКОВ А.Д.**

## **ОБЯЗАННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ПОРЯДОК ИСПОЛНЕНИЯ**

Аннотация. Статья раскрывает отдельные аспекты, связанные с исполнением участниками дорожного движения своих обязанностей в случае решения ими задач по принятию и реализации решений в соответствии с положениями Правил дорожного движения.

В Законе Республики Казахстан от 17.04.2014 г. № 194-V «О дорожном движении» впервые, был провозглашен принцип приоритета ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении, а также было установлено, что участники дорожного движения имеют права на свободное и беспрепятственное передвижение по дорогам Республики Казахстан 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 Республики Казахстан.

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 Законе Республики Казахстан «О безопасности дорожного движения», в котором определено, что «участники дорожного движения обязаны выполнять требования настоящего в Законе Республики Казахстане и издаваемых в соответствии с ним нормативно-правовых актов в части обеспечения безопасности дорожного движения».

Особое место среди них занимают Правила дорожного движения, которые устанавливают единый порядок дорожного движения на территории Республики Казахстан. 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». Такое определение обязанностей означает, что на участников дорожного движения фактически возложена вся полнота ответственности за непосредственное обеспечение безопасности дорожного движения.

В Правилах дорожного движения Республики Казахстан [2] 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».

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».

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 сдвижением 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, выючных 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 РК 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.

На водителей также возлагаются определенные обязанности по соблюдению установленного в области дорожного движения порядка управления.

Таким образом, следует отметить, что наличие у участников дорожного движения обязанности действовать, 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.

### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

1. Закон Республики Казахстан «О безопасности дорожного движения» № 194-V от 17.04.2014 г., с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.03.2016 г.

2. Правила дорожного движения № 343-V от 2 августа 2014 г., с изменениями и дополнениями по состоянию на 05.05.2015 г.

3. Карагодин А.В. Катаева О.В. Прокопенко А.Н. и др. Правовой анализ отдельных типовых ситуаций, возникающих в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.



4. Коваль А. Обеспечение безопасности дорожного движения в Республики Казахстан.

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Маликов Асет Дулатович, преподаватель цикла специальной подготовки.  
Учебный центр МВД Республики Казахстан (город Темиртау).

#### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность, дорожное движение, сигнал светофоров, дорожно-транспортные ситуации.

**МАЛЬЦЕВА О.А.**

### **ОСОБЕННОСТИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБУЧЕНИЯ (ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ) СОТРУДНИКОВ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье определена область профессиональной деятельности слушателей, указана цель профессионального обучения сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения. Прописаны особенности, содержание и организация профессиональной подготовки данной категории слушателей.

В теории и практике педагогики учебный процесс рассматривается как сложная организационно-методическая система, на функционирование которой оказывают влияние ее структурные элементы, объективные и субъективные факторы.

Качественная профессиональная подготовка сотрудника подразделения ГИБДД невозможна без конкретной модели, которая наглядно позволяет представить ее структуру, содержание и специфику. В профессиональной педагогике понятие «модель» часто используется для описания какого-либо вида деятельности, которую должен уметь выполнять квалифицированный специалист, получивший профессиональное образование определенного уровня. Область профессиональной деятельности слушателей, факультета профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации, обучающихся по программе профессионального обучения (профессиональной подготовки) лиц среднего и старшего начальствующих составов, впервые принимаемых на службу в органы внутренних дел на должности сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения является обеспечение законности и правопорядка, безопасности личности, общества и государства, безопасности дорожного движения, борьба с преступлениями и иными правонарушениями. Целью профессионального обучения (профессиональной подготовки) является получение слушателями новых

теоретических знаний и практических умений и навыков, развитие способностей, необходимых для самостоятельного решения оперативно-служебных задач.

До 2013 года обучение сотрудников, впервые принятых на службу, проводилось на базе центров профессиональной подготовки территориальных УМВД России на региональном уровне. В соответствии с распоряжением ДГСК МВД России от 13 мая 2013 г. № 1/4285 «Об утверждении перечня образовательных учреждений МВД России и центров профессиональной подготовки территориальных органов МВД России, осуществляющих дополнительно первоначальную подготовку и повышение квалификации сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации в 2013 году» задачи по обучению данной категории сотрудников были возложены на ряд образовательных организаций МВД России.

В соответствии с примерной образовательной программой профессионального обучения (профессиональной подготовки) сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения отводится 622 часа. К этим часам прибавляется практика и итоговая аттестация в форме квалификационного экзамена (срок обучения 17 недель).

В настоящее время в образовательных организациях, осуществляющих профессиональную подготовку, обучение лиц, впервые принятых на службу в органы внутренних дел организовано (традиционная модель) в соответствии с нормативными документами, регламентирующими деятельность образовательных организаций МВД России. Особый интерес представляет разработанная К. В. Богатыревым модель профессиональной подготовки сотрудников ОВД. Сущность и содержание, которой отражает три аспекта деятельности ОВД: социально-правовой, криминологический и защитительный. Особое внимание автором уделено организации профессиональной подготовки, построению модульной системы. Предлагается в профессиональном цикле начать обучение с вводных разделов, таких как: «ОВД – основы организации и деятельности», «Государственная служба в ОВД», далее традиционных набор дисциплин: правовая, психологическая, криминалистическая и др. На профессионально-специализированном основу должна составлять профильная подготовка. Структурно содержание раздела состоит из блоков, включающих модули, каждый из которых ориентирован на моделирование и отработку типичных элементов (ситуаций), из которых складывается профессиональная деятельность сотрудника ОВД. Каждый блок должен заканчиваться учебной практикой. Завершается обучение комплексным экзаменом, включающим теоретическую и практическую части [1].

Например, исследователь А. А. Акимова считает, что при обучении специалистов в образовательных учреждениях системы МВД России и повышении их квалификации особую актуальность приобретает принцип должностного обучения, при котором учитываются требования конкретной должности к сотруднику на этой должности [2]. Как показывает практика, именно такой подход к обучению позволяет слушателям приобретать более глубокие и конкретные знания, обрабатывать определенные умения и навыки, необходимые в их будущей служебной деятельности, а после окончания успешнее пройти период адаптации к службе в ОВД.

На данный момент построение профессионального обучения сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения осуществляется по образовательной программе, которая состоит из входного контроля, общепрофессионального и профессионально-специализированного цикла, производственной практики и итоговой аттестации. В рамках общепрофессионального цикла слушатели изучают разделы: введение в профессию, специальная техника органов внутренних дел, информационные технологии в деятельности органов внутренних дел, русский язык в деловой документации, делопроизводство и режим секретности в органах внутренних дел, первая помощь, морально-психологическая подготовка, физическая и огневая подготовки и другие. Профессионально-специализированный цикл состоит из разделов соответствующих направлению подготовки оперативно-служебной деятельности подразделений ГИБДД, а именно организация деятельности подразделений Госавтоинспекции, организация дорожного движения, особенности квалификации административных правонарушений в области дорожного движения, особенности тактики осмотра места дорожно-транспортного происшествия, особенности квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, правила дорожного движения.

Продолжительность, структура и содержание данного вида подготовки для сотрудников ГИБДД, определяются на основе: плана-графика проведения подготовки; основной программы, тематического плана; графика последовательности прохождения разделов; расписания занятий, зачётов и экзаменов. Максимальный объем учебной нагрузки обучающегося составляет 54 академических часа в неделю, включая все виды аудиторной и внеаудиторной (самостоятельной) учебной работы по освоению основной профессиональной образовательной программы.

Практика является обязательным разделом программы. Она представляет собой вид учебных занятий, обеспечивающих практико-ориентированную подготовку обучающихся. Производственная практика проводится в подразделениях полиции комплектующего органа концентрированно в рамках одного периода. Итоговая аттестация проводится в форме квалификационного экзамена, включающего: защиту практической квалификационной работы, проверку теоретических знаний и практических умений.

Принимая во внимание возрастные особенности слушателей факультета профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации, обучающихся по программам профессионального обучения лиц впервые принятых на службу, возраст которых составляет от 20 до 35 лет, имеется рациональное зерно в рассмотрении андрагогической модели обучения.

В андрагогической модели готовность обучающихся учиться определяется их потребностью в изучении чего-либо для решения их конкретных жизненных проблем. Поэтому сам обучающийся играет ведущую роль в формировании мотивации и определении целей обучения. В этом случае задача обучающего состоит в том, чтобы создать обучающемуся благоприятные условия для обучения, снабдить его необходимыми методами и критериями, которые помогли бы ему выяснить свои потребности в обучении.

В связи с этим основой организации процесса обучения должна быть индивидуализация обучения, преследующая индивидуальные, конкретные цели обучения каждого обучающегося. Соответственно, курс обучения строится на основе развития определенных аспектов компетенции обучающихся и ориентируется на решение конкретных оперативно-служебных задач.

Содержание и организация профессиональной подготовки объективно зависят от уровня развития науки, вооружения и техники, технологий их использования, способов ведения вооруженной борьбы и защиты государственных интересов. Эту зависимость выражает диалектический принцип соответствия содержания подготовки потребностям профессиональной деятельности полицейского в условиях мирного и военного времени.

На наш взгляд, взаимодействие педагога и слушателей, является необходимым условием организации учебного процесса в образовательных организациях МВД России. Активная деятельность каждого субъекта педагогического взаимодействия является стержнем учебного процесса. Деятельность преподавателя выступает как профессионально продуманная организация такой активности. Успеха достигает тот преподаватель, кто умело управляет процессом учения слушателей, превращая их в активные субъекты познавательной и творческой деятельности. Преподавание реализуется как непосредственно педагогом, так и в опосредованной форме, и предполагает встречно-направленный процесс учения [3].

Задача системы профессиональной подготовки сотрудников ОВД состоит в том, чтобы слушатели не только приобрели знания юриспруденции, психологии, первой помощи и прочее, но и стали людьми с достаточно высокой общей и профессиональной культурой, подлинными гуманистами. Общественные перемены, произошедшие в России в последние десятилетия, определили главной задачей – построение в стране правового государства. Эти обстоятельства потребовали повышенного внимания к формированию личности «современного» полицейского. Новый государственный строй нуждается в образовательных и целеустремленных специалистах данной профессии, способных эффективно решать оперативно-служебные задачи. Сегодня стране нужен новый профессиональный портрет сотрудника ГИБДД.

Резюмируя сказанное выше, можно сделать вывод о том, что профессиональная подготовка сотрудников ОВД в современных условиях подчинена достижению конкретной цели – гарантированному выполнению государственного заказа на подготовку полицейского с заранее заданным квалификационным уровнем профессиональной подготовленности. Формирование основного блока профессионально-значимых качеств осуществляется при изучении профессиональных дисциплин на основе моделирования деятельности сотрудника ОВД. В связи с этим и ввиду сложности и многоплановости вытекающих задач назрел переход от общих описаний и рекомендаций по организации профессиональной подготовки к конкретной практической реализации наработанных положений. Одним из перспективных путей решения этого, по нашему мнению, является технологический подход как средство повышения уровня профессиональной подготовленности сотрудников

полиции, а также определение педагогических условий профессиональной подготовки сотрудников ОВД.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Богатырев К. В. Организационно-правовое обеспечение специальной первоначальной подготовки кадров Российской Федерации и зарубежной полиции: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. С. 50.

2. Акимова А. М. Значение квалификационной характеристики должности сотрудника при повышении квалификации и профессиональной переподготовки // Вестник ВИПК МВД России. 2007. № 2. С. 47-49.

3. Стоюхина Н. Ю. Размышления психолога о преподавании // Психология в вузе. 2007. № 2. С. 111-121.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Мальцева Ольга Алексеевна, заместитель начальника кафедры специальной подготовки.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Профессиональное обучение, андрогогическая модель обучения, сотрудники подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, профессионально-значимые качества, педагогические условия.

**МАРИНА М.П.**

## **НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ ПОРЯДКА ИСПОЛНЕНИЯ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье рассмотрены отдельные вопросы порядка исполнения постановления по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Согласно данным официальной статистики [1] на территории Российской Федерации в течении нескольких лет отмечается тенденция к увеличению количества вынесенных постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения. В связи с этим актуальным остается вопрос, касающийся исполнения данных постановлений.

С одной стороны, законодателем определён порядок исполнения данных постановлений по делам об административных правонарушениях, прописаны основные его положения такие как: момент начала исполнительного производства по делу об административном правонарушении; порядок и сроки приведения постановления по делу к исполнению; основания и порядок отсрочки, рассрочки, приостановления или прекращения исполнения постановления о наложении

наказания по делу; регламентация исполнения отдельных видов административных наказаний. Однако с другой стороны существует ряд особенностей, которые не позволяют считать указанный порядок идеальным и не требующим внесения корректировочных позиций.

На сегодняшний день в российском законодательстве отсутствует эффективный механизм, позволяющий в полной мере реализовать принцип неотвратимости наказания. Данный недостаток способствует существенному снижению профилактического потенциала административного наказания. В том случае, когда правонарушители остаются безнаказанными – обесценивается авторитет всей правоохранительной системы нашего государства.

Самой распространенной административной санкцией является административный штраф. Так, в 2016 году сотрудниками Госавтоинспекции было вынесено более 87,1 млн. постановлений о наложении административных штрафов за различные нарушения ПДД, из них более 61 млн. – с применением средств автоматической фиксации нарушений.

В 2016 году впервые, за последние несколько лет наметилась динамика к сокращению объема поступления исполнительных документов из подразделений Госавтоинспекции к судебным приставам-исполнителям для принудительного взыскания. Мы связываем данную тенденцию снижения с принятием изменений в Кодекс об административных правонарушениях, позволяющей с 1 января 2016 года оплачивать половину суммы от назначенного административного штрафа за нарушение Правил дорожного движения постановлением по делу об административном правонарушении административного штрафа [2]. Следует отметить, что данная «скидка» может применяться лишь к денежным наказаниям по определенным статьям КоАП РФ.

В соответствии с нормами Кодекса РФ об административных правонарушениях под административным штрафом понимается денежное взыскание, выраженное в рублях. За нарушения Правил дорожного движения размер штрафа может исчисляться либо конкретной денежной величиной, либо денежным диапазоном.

За прошедший 2016 год было исполнено 65% постановлений по административным правонарушениям в области дорожного движения, по которым было вынесено наказание в виде административного штрафа, при этом около 75 % из них были исполнены посредством использования права на уплату половины суммы от наложенного административного штрафа. Однако на сегодняшний день этап от вынесения наказания в виде административного штрафа до его уплаты содержит ряд моментов, затрудняющих достижение конечной цели исполнительного производства по административным делам.

Важное место в данном процессе занимает уведомление граждан о наложении административного штрафа. Сегодня данная мера традиционно реализуется посредством почтовых отправлений. Необходимо сказать, что данный способ оповещения имеет ряд недостатков и уже не соответствует современным требованиям, предъявляемым к скорости и эффективности способов передачи официальной информации гражданам. Положительным примером в данном направлении является предоставленная возможность гражданам проверить информацию о наложенных на них административных

наказаниях на официальном сайте Госавтоинспекции и Едином портале государственных услуг. Помимо этого, положительный эффект имеет SMS-информирование о наложении административного наказания.

Такое информирование используется и судебными приставами-исполнителями, которые направляют СМС-сообщения об оплате имеющегося штрафа.

Ряд проблемных моментов содержится в этапе непосредственной оплаты административного штрафа. Согласно ч. 8 ст. 32.2 КоАП РФ, банк или иная кредитная организация, организация федеральной почтовой связи, платежный агент, осуществляющий деятельность по приему платежей физических лиц, или банковский платежный агент (субагент), осуществляющий деятельность в соответствии с Федеральным законом «О национальной платежной системе», которым уплачивается сумма административного штрафа, обязаны незамедлительно после уплаты административного штрафа лицом, привлеченным к административной ответственности, направлять информацию об уплате административного штрафа в Государственную информационную систему о государственных и муниципальных платежах, предусмотренную Федеральным законом от 27 июля 2010 года № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» [3].

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, так и на Едином портале государственных услуг.

Однако если банк не выполнил установленную законом обязанность и не передал сведения об уплате гражданином штрафа в ГИС ГМП, штраф продолжает числиться неуплаченным. Всё чаще возникают именно такие проблемные ситуации среди населения. В таких случаях гражданам целесообразно обратиться в тот банк, где производилась оплата, либо же в надзорные органы, которые могут принять меры к банку, не исполняющему требования законодательства.

Для исключения подобных ситуаций, чтобы быть уверенными, что информация об уплате штрафа оперативно поступит в банк данных ГИБДД, рекомендуется 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 гражданам необходимо ответственно отнестись к заполнению платежных документов. Так, 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. В случае оплаты через банкомат, необходимо корректно набрать все двадцать цифр самостоятельно, а также не забыть прибавить к сумме штрафа сумму комиссионного сбора банка. Ошибка всего в одном символе может привести к потере информации о платеже. Информация о возбужденных

исполнительных производствах, в том числе за неуплату административных штрафов в установленный законом срок, возможна с использованием электронного сервиса «Банк данных исполнительных производств» [4].

Подводя итог, необходимо отметить, что на сегодняшний день в Российской Федерации, не смотря на законодательно закрепленный порядок исполнения постановлений об административных правонарушениях в области дорожного движения, остается еще много вопросов, касающихся его отдельных положений.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России <http://www.gibdd.ru/stat/>.
2. Федеральный закон РФ от 22 декабря 2014 г. № 437-ФЗ "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части совершенствования взыскания штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения".
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 07.02.2017).
4. Официальный сайт ФССП России <http://fssprus.ru/iss/ip/>.
5. Костенников М.В., Куракин А.В. К вопросу об основании административной ответственности в российском праве // NB: Административное право и практика администрирования. 2013. 10. С. 75 - 88. URL: [http://www.e-notabene.ru/al/article\\_10153.html](http://www.e-notabene.ru/al/article_10153.html).

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Марина Марина Петровна, адъюнкт.

Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 241016, г. Брянск, ул. Советская, д. 20.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Исполнение постановлений об административном правонарушении; дорожное движения.

**МАРКЕЛОВ А.Н., ОРЕШИН Н.А., ЛАЗАРЕВ С.Н.**

## **ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО – ДОРОГА – ПРОСТРАНСТВО»**

Аннотация. Предложена 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, описываемой моделью "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

$$G = (A, B, S, T, W, V, C), \quad (1)$$

где:

$$A = \{a_n / n = \overline{1, N}\} - \text{множество вершин модели};$$

$$B = \{b_m^{i,j} / m = \overline{1, M}; i, j = \overline{1, N}\} - \text{множество ребер модели};$$

$$S = \{s_k / k = \overline{1, K}\} - \text{множество истоков модели};$$

$$T = \{t_l / l = \overline{1, L}\} - \text{множество стоков модели};$$

$$W = \{w_d^{k,l} / d = \overline{1, D}; k = \overline{1, K}; l = \overline{1, L}\} - \text{множество направлений};$$

$$w_d^{k,l} = (s_k, t_l) - d\text{-ое направление};$$

$$V = \{v_d^{k,l} / d = \overline{1, D}; k = \overline{1, K}; l = \overline{1, L}\} - \text{множество требований в}$$

транспортном потоке  $v_d^{k,l}$   $d$ -го направления, образованного между истоком  $s_k$  и стоком  $t_l$ ;

$$C = \left\{ c_m^{i,j} / m = \overline{1, M}; i, j = \overline{1, N} \right\} - \text{множество пропускных способностей}$$

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 расформируются 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  $A = \left\{ a_n / n = \overline{1, N} \right\}$ , 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  $B = \left\{ b_m^{i,j} / m = \overline{1, M}; i, j = \overline{1, N} \right\}$ .

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  
 $\pi_p^{s,t} = a_i, b^{i,l}, a_l, b^{l,m}, \dots, a_h, b^{h,g}, a_g, b^{g,j}, a_j;$

– упорядоченным перечнем входящих в этот путь ребер  
 $\pi_p^{s,t} = b^{i,l}, b^{l,m}, \dots, b^{p,g}, b^{g,j};$

– упорядоченным перечнем последовательно идущих узлов  $a_i \in A$ , записанных в виде отдельного набора или индекса  
 $\pi_p^{s,t} = \pi_p^{i,l,m,\dots,p,g,j} = a_i, a_l, \dots, a_p, a_g, a_j.$

Рангом пути  $r(\pi_p^{s,t})$  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 орграфом  $\vec{G} = (A, \vec{B})$ .

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).

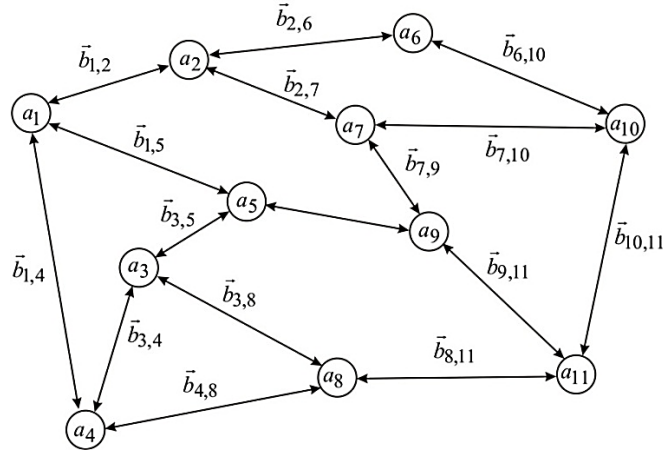


Рис. 1.

Графовая модель дорожной сети дорожно-транспортной системы  
"УДД-ТС-Д-П"

При матричном способе задания графов будем использовать матрицу инциденций и матрицу смежности.

Матрицей инциденций  $\vec{B}_I = \|\vec{b}_m^{i,j}\|$ ;  $i, j = \overline{1, N}$ ;  $m = \overline{1, M}$ , 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):

$$\vec{b}^{i,j} = \begin{cases} 1, & \text{если дуга направлена от } a_i \text{ к } a_j \\ -1, & \text{если дуга направлена от } a_j \text{ к } a_i \\ 0, & \text{во всех остальных случаях} \end{cases} \quad (2)$$

В матрице инциденций  $B_I = \|b^{i,j}\|$ ;  $i, j = \overline{1, N}$  неориентированного графа  $G = (A, B)$  все отличные от нуля элементы положительны.

Матрицей смежности  $B_S = \|b^{i,j}\|$ ;  $i, j = \overline{1, N}$ , будем определять связь узлов  $a_i \in A$  друг с другом. Строки и столбцы данной матрицы соответствуют вершинам графа, а элементы определяются по правилу

$$b^{i,j} = \begin{cases} 1, & \text{если } a_i \text{ соединена с } a_j \text{ ребром } b^{i,j} \\ 0, & \text{во всех остальных случаях} \end{cases} \quad (3)$$

Легко заметить, что суммы элементов матрицы смежности  $B_S = \|b^{i,j}\|$ ;  $i, j = \overline{1, N}$  по строкам (столбцам) равны степеням (рангам) вершин

графа  $\bar{G} = (A, \bar{B})$ . 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  $L = \|l^{i,j}\|$ ,  $i = \overline{1, N}$ ,  $j = \overline{1, N}$ , 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  $C = \|c^{i,j}\|$ ,  $i = \overline{1, N}$ ,  $j = \overline{1, N}$ , 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)  $V = \|v^{k,l}\|$ ,  $k = \overline{1, K}$ ,  $l = \overline{1, L}$ , 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  $W = \left\{ w^{k,l} / k = \overline{1, K}; l = \overline{1, L} \right\}$ .

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 расформируются транспортные потоки, создаваемые пешеходами, транспортными средствами и животными (например, города, жилые массивы, парковочные места).

Совокупность истоков и стоков образуют соответственно множества  $S = \left\{ s_k / k = \overline{1, K} \right\}$  и  $T = \left\{ t_l / l = \overline{1, L} \right\}$ . 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  $S \cap T \neq \emptyset$ .

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Карпов, Ю. Г. Имитационное моделирование систем. Введение в моделирование с AnyLogic: учеб. пособие / Ю. Г. Карпов. – СПб.: БХВ-Питер, 2005. – 400 с.
2. Кобелев, Н. Б. Основы имитационного моделирования сложных экономических систем: учеб. пособие Н. Б. Кобелев. – М.: Дело, 2003. – 556 с.
3. Колесов, Ю. Б. Моделирование систем. Объектно-ориентированный подход: учеб. пособие / Ю. Б. Колесов, Ю. Б. Сениченков. – СПб.: БХВ-Питер, 2006. – 192 с.
4. Котиков, Ю. Г. Основы системного анализа транспортных систем: учеб. пособие / Ю. Г. Котиков. – СПб.: СПбГАСУ, 2001. – 264 с.
5. Котиков, Ю. Г. Основы теории транспортных систем: учеб. пособие / Ю. Г. Котиков. – СПб.: СПбГАСУ, 2000. – 216 с.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Маркелов Арсений Николаевич.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.

Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Орешин Николай Алексеевич, кандидат технических наук, профессор.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.

Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Лазарев Сергей Николаевич, доцент.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.

Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Дорожная сеть, дорожно-транспортная система, безопасность дорожного движения.

**МАТРОСОВА Л.Д.**

## **СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ КАК ОСНОВНОЙ МЕТОД ОБРАБОТКИ ИНФОРМАЦИИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье автором приводится анализ использования федеральной автоматизированной информационной системы, применяемой в деятельности Госавтоинспекции с целью совершенствования профессиональной деятельности сотрудников. Это позволяет курсантам и слушателям получить практические навыки работы со специализированным программным обеспечением, находить решения проблемных ситуаций, возникающих в правоохранительной деятельности, знать возможности информационно-технологического обеспечения органов внутренних дел.

Специальное программное обеспечение федеральной информационной системы Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД-М) [1], является одной из систем обеспечения оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел, размещенных в центре обработки данных Единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности (ИСОД) МВД России.

Целью создания ФИС ГИБДД-М является организация единого централизованного информационного пространства Госавтоинспекции, обеспечение эффективной информационной поддержки деятельности подразделений Госавтоинспекции, а также информационного обмена с заинтересованными органами в целях предоставления государственных и муниципальных услуг и исполнения государственных и муниципальных функций.

Основными задачами данной системы являются обеспечение подразделений органов внутренних дел Российской Федерации информацией о юридически значимых действиях, относящихся к компетенции Госавтоинспекции, обеспечение подразделений Госавтоинспекции сведениями, содержащимися в централизованных учетах ФКУ «ГИАЦ МВД России» (о разыскиваемых транспортных средствах и о лицах, объявленных в федеральный розыск), прикладных сервисах обеспечения повседневной деятельности подразделений МВД России, информационных системах МВД России, а также информационных ресурсах заинтересованных органов, необходимых для деятельности подразделений Госавтоинспекции. Это приобретает особую значимость и актуальность в связи с изменениями в миграционной политике на современном этапе. Проблема незаконной и криминальной миграции давно привлекает пристальное внимание не только специалистов, но и широкой общественности. И для этого есть все основания, поскольку международная миграция приняла широкие масштабы и затрагивает общественно значимые интересы [2].

Немаловажным является и возможность обеспечения подразделений Госавтоинспекции функциональными возможностями по исполнению административных регламентов и процессов, включая мероприятия по информационному взаимодействию с подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, заинтересованными органами, а также гражданами в рамках предоставления государственных и муниципальных услуг.

ФИС ГИБДД-М – первая система обеспечения повседневной деятельности подразделений ГИБДД, которая функционирует исключительно на федеральном уровне. Это является большим шагом вперед, так как ранее управления ГИБДД субъектов Российской Федерации самостоятельно определяли информационную политику своего региона и организовывали работу собственных информационных систем для взаимодействия с ФИС ГИБДД [3]. Единственным требованием была передача необходимых сведений на федеральный уровень с использованием транспортного формата.

На момент создания и внедрения ФИС ГИБДД сделать по-другому не представлялось возможным из-за большой разницы в пропускной способности каналов связи и техническом оснащении различных субъектов, что послужило

предпосылкой для создания территориально распределенной модели сбора, обработки и хранения данных. Это позволило организовать ведение учетов на федеральном уровне, но возникли следующие проблемы:

- невозможно было организовать централизованное обучение работе с информационными системами из-за их дифференцированности;

- при изменении законодательства приходилось оплачивать услуги по обновлению программного обеспечения нескольким разработчикам за фактически одно и то же обновление;

- из-за многоуровневой системы сбора отсутствовала возможность оперативного обмена информацией между подразделениями;

- ошибки при информационном обмене, требующие корректировки, приводили к тому, что некоторые данные несвоевременно передавались на федеральный уровень.

Все это приводило к невозможности своевременной проверки информации и регистрационных действий, совершенных недавно в других регионах.

С развитием мобильных и спутниковых сетей, ИМТС и внедрением ИСОД МВД России появилась возможность пересмотреть существующую систему информационного обеспечения.

ФИС ГИБДД-М представляет собой современную модификацию ФИС с расширенными функциональными возможностями и отказом от территориально распределенной модели. В основе работы системы лежит технология «тонкий клиент», которая выполняет обработку данных на стороне сервера, снижая тем самым требования, предъявляемые к клиентским устройствам.

К основным функциям ФИС ГИБДД-М относятся:

1. Формирование информационных ресурсов ФИС ГИБДД-М.
2. Обеспечение исполнения административных регламентов.
3. Осуществление поиска данных по запросам.
4. Формирование аналитических отчетов.
5. Контроль за формированием, ведением и использованием информационных ресурсов ФИС ГИБДД-М.
6. Автоматизированный обмен данными с федеральными государственными информационными системами заинтересованных органов посредством системы межведомственного электронного взаимодействия.
7. Выгрузка сведений в автоматизированную информационную систему «Информационно-аналитическая система мониторинга качества государственных услуг» [4].

Сервис ФИС ГИБДД-М организован как веб-приложение, то есть доступ к нему осуществляется через веб-браузер и отсутствует необходимость установки дополнительного программного обеспечения. Еще одним плюсом централизованного подхода является то, что обновление программного обеспечения осуществляется только на сервере, и при следующем доступе все клиенты работают уже с обновленным приложением.

Недостатком при такой организации работы сервиса является его зависимость от функционирования и пропускной способности каналов связи, но перспективы использования мобильных устройств в повседневной деятельности сотрудников ДПС, возможность проверки по учетам на месте, составления



административных материалов в электронном виде, по нашему мнению, являются более значимыми и компенсируют возможные проблемы.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Приказ МВД России от 05.02.2016 №60 «О порядке эксплуатации специализированного программного обеспечения федеральной информационной системы Госавтоинспекции» [Электронный ресурс]. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Кочеткова Н. Д. Проблемы регулирования миграционных процессов в Российской Федерации // Наука и практика. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2015. № 1 (62). С. 50.

3. О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144: ред. от 6 августа 2014 г. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Об оценке гражданами эффективности деятельности руководителей территориальных органов федеральных органов исполнительной власти (их структурных подразделений) и территориальных органов государственных внебюджетных фондов (их региональных отделений) с учетом качества предоставления ими государственных услуг, а также о применении результатов указанной оценки как основания для принятия решений о досрочном прекращении исполнения соответствующими руководителями своих должностных обязанностей: Постановление Правительства Рос. Федерации от 12 декабря 2012 г. № 1284 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 51, ст. 7219.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Матросова Лидия Дмитриевна, начальник кафедры информационных технологий в деятельности ОВД, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Современные технические средства; аппаратно-программный комплекс, автоматизированные информационные системы, автоматизированные базы данных.

**МЕЛЬЦОВ В.М.**

### **ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГИБДД БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (НА МАТЕРИАЛАХ МВД ПО ЧУВАШСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ)**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению особенностей обеспечения Госавтоинспекцией России безопасности дорожного движения.

Основная нагрузка по осуществлению надзора за дорожным движением лежит на дорожно-патрульной службе ГИБДД (ДПС ГИБДД). Эта служба систематически наблюдает за соответствием поведения граждан, использующих транспортные средства и дороги требованиям Правил дорожного движения, принимает меры по предупреждению, выявлению и пресечению правонарушений. Значительный интерес представляет организация деятельности данной службы в различных регионах Российской Федерации. На основе анализа эмпирического материала можно дать объективную оценку функционирования подразделений безопасности дорожного движения МВД России, отметить положительные тенденции и выявить сложные аспекты в их работе. В качестве наглядного примера нами рассмотрена деятельность УГИБДД МВД по Чувашской Республике, обеспечивающего безопасность дорожного движения в одном из густонаселенных регионов нашего государства с разветвленной транспортной сетью.

Необходимо отметить, что работа по обеспечению безопасности дорожного движения на территории Чувашской Республики систематически находится под непосредственным контролем руководства МВД и УГИБДД.

На оперативном совещании при министре внутренних дел по Чувашской Республике рассмотрены следующие вопросы:

19 февраля 2016г. - «Об организации работы по обеспечению принципа неотвратимости наказания за правонарушения в области дорожного движения, включая внедрение электронного документооборота с территориальными органами УФССП России по Чувашской Республике, а также введение запрета на совершение юридически значимых действий для лиц, имеющих задолженность по оплате штрафов» (заслушаны начальники ОМВД России по г. Новочебоксарск и Канашскому району);

02 июня 2016 г. – «О состоянии оперативно-служебной деятельности подразделений ГИБДД республики за 5 месяцев 2016 года» и «О состоянии дисциплины и законности в подразделениях ГИБДД республики» (заслушаны начальники ОГИБДД МО МВД России «Алатырский», «Батыревский», «Комсомольский», «Цивильский», ОМВД России по Канашскому району);

13 октября 2016 г. - «О состоянии оперативно-служебной деятельности подразделений Госавтоинспекции Чувашской Республики за 9 месяцев 2016 года» (заслушаны начальники ОГИБДД МО МВД России «Алатырский», «Батыревский», «Шумерлинский», ОМВД России по г. Новочебоксарск, г. Канашу, Канашскому и Мариинско-Посадскому районам).

21 марта 2016 г. на еженедельном совещании у Главы Чувашской Республики обсуждался вопрос развития и функционирования комплексов фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

На заседаниях Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения:

29 марта 2016 г. заслушаны главы администраций Вурнарского, Красночетайского и Цивильского районов о реализации муниципальных программ по повышению безопасности дорожного движения.

28 июня т.г. рассмотрены актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения;

23 сентября заслушаны главы администраций г. Алатырь, г. Канаш и Цивильского района о ходе выполнения администрациями городских округов и муниципальных районов мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в 2016 году;

18 октября 2016 г. рассмотрен проблемный вопрос обеспечения бесперебойного и безаварийного движения автомобильного, железнодорожного транспорта по территории Чувашской Республики в осенне-зимний период 2016/2017 года.

25 августа 2016 года в приемной Президента Российской Федерации в Чувашской Республике организовано проведение «Круглого стола», на котором обсуждены вопросы детского дорожно-транспортного травматизма, подготовки подъездных путей к образовательным учреждениям и выполнения предписаний надзорных организаций.

За 9 месяцев 2016 года на территории республики зарегистрировано 1166 (-13,0%, АППГ – 1341) ДТП, в которых 152 (-12,1%, АППГ – 173) человека погибло и 1480 (-18,3%, АППГ – 1811) ранено. Тяжесть последствий составила 9,3 погибших на 100 пострадавших (АППГ – 8,7).

В последние годы достигнуто стабильное сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий. Так по итогам 2015 года по сравнению с 2007 годом сокращение составило более 36% (в 2007 г. – 329, в 2008 г. – 297, в 2009 г. – 282, в 2010 г. – 288, в 2011 г. – 261, в 2012 г. – 265, в 2013 г. – 253, в 2014 г. – 245, в 2015 г. – 208).

За 3 года, прошедшие с начала реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах», значение порогового показателя достигнуто. Сокращение количества погибших по сравнению с 2012 годом в 2013 г. прогнозировалось на 1,47%, фактически – на 4,52%, в 2014 г. прогнозировалось – на 2,64%, фактически – на 7,55%, в 2015 г. прогнозировалось – на 4,2%, фактически – на 21,5%.

Сложившаяся тенденция к сокращению основных показателей аварийности сохранилась в текущем году. По сравнению с аналогичным периодом 2012 года сокращение количества погибших за 10 месяцев 2016 года составило 28,3% (при прогнозном значении сокращения на 5,33%).

Количество ДТП с участием нетрезвых и отказавшихся от освидетельствования водителей сократилось на 21,7% (с 221 до 173). В результате таких происшествий погибло 45 человек (АППГ - 48) и 213 (-31,1%) - ранено.

Количество ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет сократилось на 22,6% (со 177 до 137). В результате ДТП 6 детей погибло (АППГ – 12) и 145 (-28,6%) ранено.

На дорогах федерального значения количество ДТП сократилось на 16,9% (с 254 до 211), количество погибших в них людей – на 28,4% (с 67 до 48).

Основными видами ДТП явились:

столкновение – 467 (-13,0%) ДТП или 40,1% от общего количества происшествий (АППГ – 537 и 40,1% соответственно);

наезд на пешехода – 376 (-14,7%) ДТП или 32,3% от общего количества происшествий (АППГ – 441 и 32,9% соответственно);

опрокидывание – 111 (-33,9%) ДТП или 9,5% от общего количества происшествий (АППГ – 168 и 12,5% соответственно);

наезд на препятствие – 75 (+31,6%) ДТП или 5,4% от общего количества происшествий (АППГ – 57 и 4,3% соответственно).

Анализ аварийности показал проблемные точки:

на 31,6% (с 57 до 75) увеличилось количество наездов транспортных средств на препятствие;

на 5,4% (с 37 до 39) увеличилось количество падений пассажиров в салонах транспортных средств;

на 11,9% (со 118 до 132) увеличилось количество ДТП, совершенных по вине водителей транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам;

на 56,2% (с 16 до 25) увеличилось количество ДТП, связанных с проездом на запрещающий сигнал светофора;

на 50,0% (с 16 до 24) увеличилось количество ДТП из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств.

Сотрудниками Госавтоинспекции в области обеспечения безопасности дорожного движения выявлено 647047 (+30,9%, АППГ - 494445) административных правонарушений, из них 79,5% относится к условной категории «грубых» (АППГ – 80,0%). За управление транспортным средством в состоянии опьянения и отказ от прохождения медицинского освидетельствования задержано 4034 (-10,5%, АППГ – 4506) водителя. 418427 (+38,0%, АППГ – 303268) административных материалов составлено за превышение скорости сверх установленного ограничения более чем на 20 км/ч, 15357 (+126,8%, АППГ – 6772) – за нарушение правил проезда перекрестка, 9878 (-3,5%, АППГ – 10231) – за не предоставление преимущества пешеходам.

Наложено штрафов на сумму 494 502 894 руб., взыскано 383 460 301 руб. (77,5%).

С использованием приборов фотофиксации, работающих в автоматическом режиме, выявлено 460676 правонарушений (+52,0%, АППГ – 303165).

Для рассмотрения в суд направлено 11664 административных протокола, по ним получено 1287 постановлений об административном аресте, 3100 – о лишении специального права.

С участием ГИБДД раскрыто 725 преступлений (АППГ – 547), из них окончено и направлено в суд 647 уголовных дел, и их доля от всех окончанных уголовных дел по органам внутренних дел республики составляет 8,6% (АППГ - 457/5,4%). Из них, совершенных в общественных местах – 469, на улицах – 461, раскрыто в течение 24 часов с момента регистрации сообщения 14 преступлений и совершенных на постах и маршрутах патрулирования – 19. В производстве находятся 118 уголовных дел, которые возбуждены по фактам задержаний, осуществленным сотрудниками ГИБДД.

В 45 случаях, по вине лиц, находящихся в состоянии опьянения, ранее привлеченных к административной ответственности по статьям 12.8, 12.26 КоАП РФ, либо имеющие судимость по статьям 264, 264.1 УК РФ совершены дорожно-

транспортные происшествия, в 14 происшествиях погиб 1 и пострадало 15 граждан.

В целях устранения причин и условий, способствовавших совершению ДТП, должностным и юридическим лицам, ответственным за содержание дорог, выдано 1540 (-1,1%, АППГ – 1557) предписаний на устранение недостатков.

На должностных и юридических лиц составлено 487 (+50,8%, АППГ – 323) административных протоколов, из них:

по ст. 12.34 КоАП РФ – 340 (АППГ – 253), в т.ч. 24 (АППГ – 12) – на юридических лиц;

по ч.1 ст.19.5 КоАП РФ – 145 (АППГ – 56), в т.ч. 110 (АППГ – 31) – на юридических лиц.

В целях повышения эффективности реализации полномочий по применению мер административного принуждения в области дорожного движения, обеспечения сотрудничества и взаимодействия Управления Федеральной службы судебных приставов по Чувашской Республике и УГИБДД МВД по Чувашской Республике при осуществлении возложенных задач по принудительному исполнению документов о взыскании административных штрафов на территории г. Чебоксары 2 раза в неделю проводятся совместные мероприятия с лицами, имеющими многочисленные факты нарушений ПДД и неоплаты административных штрафов в установленные сроки.

В целях дальнейшего совершенствования работы подразделений ГИБДД руководство МВД по Чувашской Республике предлагает начальникам ОГИБДД, командирам строевых подразделений ДПС:

1. Взять на контроль работу подразделений по организации деятельности дорожно-патрульной службы. Ежедневно инструктировать личный состав на выявление грубых нарушений ПДД, непосредственно влияющих на возникновение ДТП и тяжести их последствий.

2. Наряды ДПС расставлять на наиболее аварийных местах. С учетом текущего анализа и повседневной оценки дорожно-транспортной обстановки производить маневрирование силами и средствами подразделений в зонах ответственности. Вести постоянный контроль за местонахождением нарядов в соответствии с поставленными задачами.

3. Обеспечить принцип неотвратимости наказаний за нарушения ПДД, неукоснительному исполнению требований законодательства при оформлении административных материалов, соблюдению сроков обращения постановлений к исполнению, применению ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ, использованию возможностей средств массовой информации для доведения до населения последствий неуплаты штрафов, акцентировав внимание на юридические лица.

4. Обеспечить ежемесячное списание безнадежной дебиторской задолженности.

5. Расширять практику осуществления контроля за дорожным движением на конкретных участках дорог группами нарядов, особенно при проведении целенаправленных рейдов, с целью формирования у водителей устойчивых навыков дисциплинированного поведения, профилактической обработки отдельных видов нарушений ПДД, способствующих совершению ДТП, включая неоднократное применение административных санкций за делящееся нарушения

(применение ремней безопасности, отсутствие детских удерживающих устройств и т.д.). Указанные мероприятия освещать в средствах массовой информации.

6. В местах концентрации ДТП использовать передвижные комплексы фотофиксации нарушений правил дорожного движения, работающих в автоматическом режиме.

7. Активизировать работу по раскрытию преступлений «по горячим следам». Обо всех фактах использования не по прямому назначению сотрудников ГИБДД докладывать начальнику УГИБДД.

8. Продолжать работу по профилактической обработке криминогенных мест, авторынков, гаражно-строительных кооперативов и автомастерских. Активизировать работу по выявлению незаконной перевозки автозапчастей, раскрытию краж из салонов транспортных средств. Проводить через средства массовой информации разъяснительную работу по информированию населения о результатах борьбы с незаконным завладением автотранспорта и неочевидными ДТП, а также профилактике указанных видов преступлений.

9. Продолжить практику проведения совместно с МРО УУР целенаправленных оперативно-профилактических операций, направленных на пресечение фактов незаконного оборота транспортных средств и запчастей к ним.

10. Продолжить работу по выявлению незаконной перевозки наркотических средств и административных правонарушений, связанных с незаконным оборотом наркотиков.

11. Организовать работу нарядов ДПС по обеспечению правопорядка в общественных местах, по оказанию необходимой помощи при доставлении лиц, находящихся в общественных местах в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и утративших способность самостоятельно передвигаться или ориентироваться в окружающей обстановке, в медицинские организации.

12. Организовать контроль по каждому переданному материалу или доставлению в ОВД лиц, подозреваемых в совершении правонарушений либо преступлений. В целях исключения практики искусственного регулирования показателей участия служб в раскрытии преступлений отслеживать каждое уголовное дело до направления в суд.

13. При проведении проверок автотранспорта особое внимание обращать на транспортные средства с иногородними регистрационными знаками, осуществлять их фиксацию.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Мельцов В.М., доцент кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях, кандидат исторических наук.

Нижегородская академия МВД России.

Служебный адрес: 603950, Нижний Новгород, ул. Анкудиновское шоссе, 3, БОКС – 268.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

ГИБДД, безопасность дорожного движения, ДТП, наряды ДПС.

**ОРГАНИЗУЮЩАЯ РОЛЬ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ И  
ВСЕМИРНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ В  
ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО  
ТРАВМАТИЗМА**

Аннотация. Рассмотрены основные направления деятельности ООН и ВОЗ по предупреждению дорожно-транспортного травматизма, в том числе проведение Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и Глобальных недель безопасности дорожного движения, координация деятельности неправительственных организаций.

Отправной точкой координации деятельности международного сообщества в области обеспечения безопасности дорожного движения стало опубликование в августе 2003 года первого доклада Генерального секретаря ООН о кризисе в области безопасности дорожного движения. В докладе было отмечено, что проблема травматизма в результате ДТП является глобальной и затрагивает все слои общества. Деятельность по снижению дорожно-транспортного травматизма должна быть комплексной и системной, реализовываться как государственными органами, так и частными субъектами и институтами гражданского общества. При этом решающую роль должны играть органы государственного здравоохранения.

В ноябре 2003 года на 58-ой сессии Генеральной Ассамблеи ООН была принята резолюция 58/9 о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения. Спустя полгода, в апреле 2004 года, Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Всемирный банк выпускают Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма (World report on road traffic injury prevention).

В своей резолюции 58/289 от 14.04.2004 Генеральная Ассамблея ООН подчеркивает необходимость дальнейшего укрепления международного сотрудничества, с учетом потребностей развивающихся стран, в деле решения проблем безопасности дорожного движения, а также предлагает ВОЗ выполнять в рамках системы ООН функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения, действуя в тесном сотрудничестве с региональными комиссиями ООН.

В мае 2004 года 57-ая Ассамблея ВОЗ принимает резолюцию по охране здоровья и безопасности дорожного движения № WHA57.10, в которой в числе прочего рекомендует государствам-членам:

- включить профилактику дорожно-транспортного травматизма в программы общественного здравоохранения;
- подготовить и осуществить национальную стратегию по профилактике дорожно-транспортного травматизма и соответствующие планы действий;
- обеспечить лидирующую роль в области безопасности дорожного движения на уровне правительства, включая назначение единого ведомства или координационного центра по вопросам дорожной безопасности;
- укрепить службы неотложной помощи и реабилитации;

- повышать информированность о факторах риска, в частности о последствиях злоупотребления алкоголем, воздействия психоактивных веществ и использования мобильных телефонов во время вождения;

- принять конкретные меры по предупреждению и ограничению смертности и заболеваемости в результате дорожно-транспортных происшествий и произвести оценку влияния таких мер;

- обеспечить соблюдение существующих дорожных законов и правил и вести работу со школами, работодателями и другими организациями в целях содействия просвещению как водителей, так и пешеходов по вопросам безопасности дорожного движения;

- принимать законодательные меры и обеспечивать строгое соблюдение правил, предусматривающих ношение защитных шлемов мотоциклистами и пассажирами мотоциклов, и придать обязательный характер положениям, предусматривающим как установку ремней безопасности на сиденьях заводами-изготовителями автомобилей, так и использование ремней безопасности водителями.

Подчеркивая важность использования «Всемирного доклада о предотвращении дорожно-транспортного травматизма» в качестве основы усилий государств по обеспечению безопасности дорожного движения, Генеральная Ассамблея ООН (резолюция 62/244 от 31.03.2008) призывает уделить особое внимание основным факторам риска:

- неиспользованию ремней безопасности и детских удерживающих устройств, неиспользованию шлемов;

- управлению автомобилем в нетрезвом состоянии;

- движению со скоростью, не соответствующей дорожной обстановке и превышению скорости;

- отсутствию надлежащей инфраструктуры.

Также требуется уделить повышенное внимание безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения (пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов, пассажиров общественного транспорта) и сосредоточить внимание на повышении эффективности помощи жертвам ДТП.

Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Знаковым мероприятием в области безопасности дорожного движения стало проведение в ноябре 2009 года в Москве первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения. Почти 1500 делегатов из 150 стран приняли Московскую декларацию, содержала предложение Генеральной Ассамблее ООН объявить десятилетие 2011–2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В марте 2010 года Генеральная Ассамблея ООН провозглашает 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях. Десятилетие предоставляет государствам-членам и их партнерам возможность заложить основу для принятия мер, которые, в конечном счете, могут спасти миллионы жизней. Его концепция заключается в том, что



передвижение должно быть безопасным для всех участников дорожного движения в мире.

Для достижения указанных целей Совет по сотрудничеству в сфере безопасности дорожного движения при ООН вместе с другими заинтересованными организациями разработали Глобальный план и определили основные направления деятельности на указанный период. План дает общее описание действий, которые намечается провести в рамках десятилетней программы. Главными направлениями программы являются:

- управление системой дорожной безопасности;
- строительство более безопасных дорог и развитие дорожной инфраструктуры;
- создание более безопасных транспортных средств;
- обеспечение безопасности участники дорожного движения;
- совершенствование работы служб неотложной помощи.

Для оценки прогресса в каждой из этих областей деятельности предусмотрены соответствующие показатели.

Глобальные недели безопасности дорожного движения. По инициативе ООН во всем мире проводятся Глобальные недели безопасности дорожного движения. Первая Глобальная неделя, проведенная по предложению ЕЭК ООН в апреле 2007 года, была посвящена молодым участникам дорожного движения. В рамках Недели состоялась Всемирная ассамблея молодежи, на которой была принята «Декларация молодежи о безопасности дорожного движения».

Вторая Глобальная неделя безопасности дорожного движения ООН прошла в мае 2013 года. В этот раз основной темой Недели стало повышение безопасности пешеходов. В своем обращении ООН призвала правительства стран, международные учреждения, институты гражданского общества, частные компании и всех, кто пользуется дорогами мира, присоединиться к Неделе и провести мероприятия, направленные на обеспечение безопасности пешеходов.

Главной темой Третьей Глобальной недели безопасности дорожного движения ООН, прошедшей в мае 2015 года, стала повышение безопасности детей в процессе их участия в дорожном движении. В рамках Недели в странах-участниках ООН прошла социальная кампания #Спасите детские жизни (#SaveKidsLives), направленная на привлечение внимания мировой общественности к уязвимому положению детей как участников дорожного движения и принятие мер по повышению их безопасности.

Всемирный день памяти жертв ДТП. В октябре 2005 года на 60-ой сессии Генеральной Ассамблеи ООН принята резолюция № 60/5, призывающая страны-участницы и международное сообщество ежегодно в третье воскресенье ноября отмечать Всемирный день памяти жертв ДТП, чтобы должным образом почтить память жертв дорожно-транспортных происшествий и выразить соболезнования членам их семей. ВОЗ и ряд международных организаций разработали методику организации Всемирного дня памяти жертв ДТП, в которой излагается краткая история этого дня, предлагаются варианты планирования мероприятий и приводятся примеры конкретных акций.

Деятельность неправительственных организаций. Понимая, что урегулирование глобального кризиса в области безопасности дорожного

движения может быть достигнуто только с помощью многостороннего сотрудничества и партнерских отношений между всеми заинтересованными сторонами как в государственном, так и в частном секторе, и при участии гражданского общества, ООН проводит многолетнюю последовательную политику по вовлечению в сотрудничество высших учебных заведений, профессиональных ассоциаций, неправительственных организаций, организаций по защите прав потерпевших, молодежных организаций, средств массовой информации и других институтов гражданского общества. Так в октябре 2004 года в Женеве был учрежден Альянс ООН по сотрудничеству для обеспечения безопасности дорожного движения, в состав учредителей которого вошли несколько крупных неправительственных организаций: Аменд, Ассоциация за безопасность движения на дорогах мира, Европейская федерация жертв ДТП, Фонд Гонзало Родригеза, Международный союз людей с ограниченными возможностями в Бельгии, Международная федерация пешеходов, Лейзер Интернэшнл, Всемирная организация за безопасность детей и Организация молодежи за безопасность на дорогах.

Неправительственные организации, представляющие интересы пострадавших в ДТП и занимающиеся безопасностью на дорогах, делают многое для того чтобы эта проблема приобрела личный и актуальный характер и нашла свое скорейшее решение. Такие организации помогают формировать общественное мнение в отношении обеспечения безопасности на дорогах. При определенных условиях они также выполняют роль координаторов, привлекая внимание общества к недостаткам государственной политики, регулирующей дорожное движение, и к необходимости разработки специальных программ.

Подводя итог, отметим, что начиная с 2004 года Генеральная Ассамблея ООН в ряде своих резолюций обратила внимание на глобальный кризис в области безопасности дорожного движения и необходимость улучшить общее положение дел в этой сфере. Отсутствие роста смертности в результате ДТП на фоне 4% роста численности населения и 16 % роста уровня моторизации в мире (по состоянию на 2015 год) позволяет предполагать, что усилия по повышению безопасности дорожного движения на протяжении последних трех лет приводят к спасению человеческих жизней.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Вадим Леонидович Миронов, преподаватель кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий.

Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя.

Служебный адрес: 143100, Московская область, Рузский район, п. Старотеряево.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Организация Объединенных Наций, Всемирная организация здравоохранения, обеспечение безопасности дорожного движения, дорожно-транспортный травматизм.

**СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВИЛ ПРОЕЗДА  
РЕГУЛИРУЕМЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И  
НЕКОТОРЫХ ЕВРОПЕЙСКИХ ГОСУДАРСТВАХ**

Аннотация. В статье проведен сравнительный анализ Правил дорожного движения Российской Федерации, Республики Беларусь и Англии в вопросе проезда регулируемых перекрестков.

Тема обеспечения безопасности дорожного движения никогда не потеряет свою актуальность в связи со стремительным совершенствованием технических характеристик и средств безопасности транспортных средств, улучшением качества автомобильных дорог и к сожалению несовершенством законодательной базы. Рассмотрим некоторые недоработки и неточности в Правилах дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ). Для более полного раскрытия рассматриваемого вопроса целесообразно сравнить требования Правил дорожного движения Российской Федерации и некоторых европейских государств.

Остановимся на требованиях, предъявляемых к проезду регулируемых перекрестков, так как довольно большое количество дорожно-транспортных происшествий происходит именно в местах пересечения автомобильных дорог и на наш взгляд в ПДД РФ имеются серьезные неточности, в требованиях предъявляемых к их проезду.

Согласно п.8.1 ПДД РФ «Перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они отсутствуют или неисправны - рукой. При выполнении маневра не должны создаваться опасность для движения, а также помехи другим участникам дорожного движения» [1]. В первой части формулировки нет конкретики опасность для движения кого? Понятие опасность для движения весьма субъективное и зависит от многих факторов, и если смотреть глубже, то существует понятие момент возникновения опасности, каким образом он здесь привязан.

В ПДД РФ дается понятие «опасность для движения» - ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия и не раскрывается понятие маневр, но ведь эти два понятия довольно тесно между собой связаны.

В Правилах дорожного движения Республики Беларусь, данный пункт более конкретизирован «Перед началом движения, перестроением, поворотом налево или направо, разворотом и остановкой водитель обязан подавать сигнал световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они отсутствуют или неисправны либо включена аварийная световая сигнализация, - рукой, убедившись, что его действия будут безопасны и не создадут препятствия для дорожного движения» [3].

Широко обсуждаемый вопрос проезда перекрестка на желтый сигнала светофора.

«ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов». «Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение» [1].

Весьма спорная формулировка и дает возможность субъективного толкования требований данного пункта Правил, а как результат безнаказанность виновника ДТП.

Обратимся к правилам дорожного движения Англии и как в данной стране решен этот вопрос. «Вы ДОЛЖНЫ остановиться перед белой стоп-линией через дорогу, если только не горит зеленый свет. Если загорается желтый свет, Вы можете продолжать движение, только если Вы уже пересекли стоп-линию или же находитесь так близко к ней, что резкая остановка может привести к столкновению» [2].

В правилах дорожного движения Англии ничего не сказано про экстренное торможение, а применен термин резкая остановка.

Так что же такое экстренное торможение? И возможно ли оно учитывая технические особенности современных автомобилей?

В правилах дорожного движения определение данного термина отсутствует. Однако, существует Постановление Правительства РФ от 15.07.2010 N 524 «Об утверждении технического регламента», в котором для железнодорожного подвижного состава определен данный термин. Тогда непонятно почему его нельзя доработать применительно к автотранспортным средствам и внести в Правила дорожного движения.

Нельзя забывать и о техническом оснащении современных автомобилей оборудованных антиблокировочной системой, которая по большому счету исключает возможность экстренного торможения (блокировка всех колес и движение юзом). Необходимо также учитывать последствия ДТП, в частности при попутном столкновении, которое может произойти в результате, так называемого экстренного торможения и при перекрестном столкновении, проскакивая перекресток на желтый сигнал светофора. Почем-то в этой ситуации забывается требование п.9.10.ПДД РФ Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения [1].

Анализ и сравнительная характеристика законодательства в сфере дорожного движения, а именно, проезда регулируемых перекрестков должны стать опорой для формирования законодательной инициативы внесения изменений в правила дорожного движения России.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Громаковский А.А. Правила дорожного движения 2017 с примерами и комментариями. М.: Эксмо, 2017. 208с.

2. Driving Standards Agency. The Official Highway Code Paperback. 2017. 152 s.
3. Владимир Пикульский, Михаил Сосно. Полный учебный комплект для обучения Правилам дорожного движения Республики Беларусь. Минск: Харвест, 2017. 96 с.

### **СВЕДЕНИЕ ОБ АВТОРАХ**

Михайлова Анастасия Сергеевна, слушатель 5 курса факультета по подготовке следователей и судебных экспертов.

Восточно-Сибирский институт МВД России.

Гольчевский Виталий Феликсович, начальник кафедры автотехнической экспертизы и автоподготовки, кандидат технических наук, доцент.

Восточно-Сибирский институт МВД России.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Правила дорожного движения, регулируемый перекресток, сигнал светофора, безопасность, стоп-линия.

**МИШИНА Ю.В.**

## **К ВОПРОСУ ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ЗАКОННОСТИ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ МЕР АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРИНУЖДЕНИЯ СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

Аннотация. В статье рассматриваются отдельные аспекты реализации принципа законности в деятельности сотрудников Госавтоинспекции

Российская Федерация, являясь правовым государством, строит любые правоотношения на основе принципа законности. Указанный принцип прямо указан в качестве основного и в деятельности полиции. Так, ст.6 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. №3-ФЗ «О полиции» устанавливает, что полиция осуществляет свою деятельность в точном соответствии с законом. Всякое ограничение прав, свобод и законных интересов граждан, а также прав и законных интересов общественных объединений, организаций и должностных лиц допускается только по основаниям и в порядке, предусмотренном федеральным законом. Применение сотрудниками полиции мер государственного принуждения для выполнения обязанностей и реализации предоставленных прав допускается только в установленных федеральным законодательством случаях.

Госавтоинспекция осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения. Широкие полномочия, предоставленные ее сотрудникам, делают принцип законности краеугольным. Непосредственное взаимодействие с участниками движения, наличие большого количества нормативных документов, регулирующих указанную сферу, порождает множественные вопросы о правомерности и законности действий сотрудников Госавтоинспекции, в том

числе при применении мер административного принуждения в связи с административным правонарушением.

Реализация принципа законности в контексте производства по делам об административных правонарушениях в узком смысле сводится к соблюдению требований, установленных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее КоАП РФ). Необходимо отметить, тот факт, что не смотря на то, что основной акцент сделан на КоАП РФ, речь идет и о соблюдении иных нормативных актов, в том числе подзаконного характера, устанавливающих меры административной ответственности за отдельные виды правонарушений.

Одним из главных аспектов реализации принципа законности при привлечении к административной ответственности является соблюдение уполномоченными органами пределов их юрисдикции. Так, деятельность Госавтоинспекции регламентирована Указом Президента России от 15 июня 1998года №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения». Утвержденным этим указом Положением установлены права и обязанности Госавтоинспекции. Превышение зафиксированных пределов полномочий свидетельствует о нарушении установленного порядка привлечения лица, совершившего административное правонарушение, к ответственности, соответственно является нарушением принципа законности. Как результат - государство не может применить к нарушителю меры государственного реагирования за совершенное правонарушение.

Исходя из положений части 1 статьи 1.6 КоАП РФ обеспечение законности при применении мер административного принуждения предполагает не только наличие законных оснований для применения административного наказания, но и соблюдение установленного законом порядка привлечения лица к административной ответственности.

Именно вопросы соблюдения процедуры привлечения к ответственности зачастую становятся предметом судебных споров, приводя к отмене или пересмотру уже принятых решений. Несоблюдение установленного порядка, по факту, является основанием для освобождения нарушителя от административной ответственности, что нивелирует значение института ответственности в целом. В качестве примера уместно привести следующий случай из судебной практики. Л., совершив обгон транспортного средства движущегося в попутном направлении, пересек сплошную линию разметки, выехал на полосу дороги, предназначенную для встречного движения в зоне действия дорожного знака «Обгон запрещен». Сотрудник Госавтоинспекции, составляя протокол об административном правонарушении, не сверил данные, указанные в регистрационных документах с адресом, записанным им в протоколе об административном правонарушении, допустив ошибку в адресе проживания Л. В результате Л. не был своевременно извещен о месте и времени рассмотрения дела. Обжалуя принятое решение, Л. обратил внимание на то, что отсутствуя в судебном заседании, он не мог высказать свое мнение по существу нарушения и представить доказательства, смеющие значения для разрешения дела. Таким образом, его права были нарушены. Из материалов дела следовало, что почтовое извещение было направлено по адресу указанному в протоколе, вместо адреса места жительства и

регистрации и возвратилось на судебный участок в связи с истечением срока хранения. В постановлении Пленума Верховного суда от 24 марта 2005 г. № 5 разъяснено, что лицо, в отношении которого ведется производство по делу, считается извещенным о времени и месте судебного рассмотрения и в случае возвращения почтового отправления с отметкой об истечении срока хранения. Однако, в рассматриваемом случае, уведомление направлялось по адресу, указанному в протоколе об административном правонарушении, соответственно ошибка сотрудника Госавтоинспекции привела к нарушению прав лица, привлекаемого к административной ответственности. Вследствие этого постановление по делу об административном правонарушении было отменено, а производство по делу прекращено в связи с истечением срока давности привлечения к административной ответственности.

К сожалению, в практике имеют место не только случаи прекращения производства по делам об административных правонарушениях из-за небрежного исполнения своих обязанностей, но и факты прямого нарушения закона со стороны сотрудников Госавтоинспекции. Так, например, мировым судьей судебного участка № 16 Ленского района Республики Саха (Якутия) было прекращено производство по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 ст. 12.8 КоАП РФ об административных правонарушениях в отношении К. [1]. Инспектор ДПС, составляя акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и протокол об административном правонарушении, фактически проигнорировал просьбу К. (якутской национальности) о предоставлении переводчика, мотивируя тем, что К. является гражданином Российской Федерации и обязан владеть русским языком. Тогда как согласно статье 24.2 КоАП РФ лицам, участвующим в производстве по делу об административном правонарушении и не владеющим языком, на котором ведется производство по делу, обеспечивается право выступать и давать объяснения, заявлять ходатайства и отводы, приносить жалобы на родном языке либо на другом свободно избранном указанными лицами языке общения, а также пользоваться услугами переводчика. Суд принял решение производство по делу в отношении К. прекратить [2].

В качестве препятствий применения мер государственного реагирования в отношении лиц, совершивших административные правонарушения, нередко выступают и иные нарушения порядка применения данного вида ответственности уполномоченными субъектами, например, несоблюдение порядка совершения отдельных процессуальных действий, таких как освидетельствование на состояние опьянения, направление на медицинское освидетельствование, задержание транспортных средств.

Не редко возникают вопросы, связанные с привлечением к административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции. Не всегда сотрудники Госавтоинспекции обладают знаниями об особых условия применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечения к административной ответственности таких лиц в соответствии с ч.2 ст. 1.4 КоАП РФ. Между тем, например, член избирательной комиссии с правом решающего голоса не может быть подвергнут административному наказанию,

налагаемому в судебном порядке, без согласия прокурора субъекта Российской Федерации в силу положений ч.1 8 ст. 29 Федерального закона от 12 июня 2002 г. № 67-ФЗ «Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации». Указанные аргументы так же приводятся в жалобах на действия сотрудников Госавтоинспекции. Так, например, Н. обжаловал действия инспектора ДПС, о привлечении к административной ответственности за управление автомобилем «Ягуар» с нарушением технического регламента Таможенного союза. Н. обосновывал незаконность привлечения его к ответственности неправомерностью действий инспектора ДПС, мотивируя тем фактом, что после сообщения о возбуждения дела об административном правонарушении было предъявлено удостоверение члена избирательной комиссии с правом решающего голоса [3].

Таким образом, применение мер административного принуждения предполагает неукоснительное соблюдение принципа законности во всех аспектах своего проявления включая порядок их реализации.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Решение Засвияжского районного суда г. Ульяновска по делу № 12-139/2017. // URL: <https://rospravosudie.com/> (дата обращения 19.02.2017г.).
2. Решение мирового судьи судебного участка № 16 Ленского района Республики Саха (Якутия) по делу 5-1/2017 // URL: <https://rospravosudie.com/> (дата обращения 19.02.2017г.).
3. Решение Октябрьского районного суда по делу 12-147/2017// URL: <https://rospravosudie.com/> (дата обращения 19.02.2017г.).

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Мишина Юлия Вячеславовна, преподаватель кафедры специальной подготовки.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Законность, принципы полиции, административное принуждение.

**МОРОЗОВА Н.В., А.А. БОЛОТОВА, Е.Ю. ЗЕМЗИКОВА**

### **ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ НЕ ИСКЛЮЧАЮЩИХ ВИНОВНОСТЬ ВОДИТЕЛЯ**

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, касающиеся основных аспектов совершения дорожно-транспортных происшествий, не исключających виновность водителя и трудностей с этим связанных.

За отчетный период январь-ноябрь 2016 года, всего было зарегистрировано



166665 дорожно-транспортных происшествий, из которых 143273 ДТП совершены по вине водителя: что составляет около 86% от общего числа зарегистрированных ДТП [1]. Как верно указывает Ю.Н. Калюжный: «В целях эффективного предупреждения преступлений особое внимание следует уделить способам совершения дорожно-транспортного происшествия, поскольку именно способ несет в себе виновность того или иного участника дорожного движения» [2]. Личность виновного является ключевым звеном всего механизма преступного поведения, в том числе неосторожного, связанного с дорожно-транспортными происшествиями. Те ее особенности, которые являются побудителем такого поведения, должны быть непосредственным объектом предупредительного воздействия [3].

При характеристике виновности водителя и его преступного поведения особый интерес представляет способ совершения ДТП. Анализ судебной практики по уголовным делам данной категории демонстрирует, что способ совершения преступлений против безопасности дорожного движения обуславливается состоянием водителя, управляющего транспортным средством» [4]. К группе преступлений по вине водителя относится совершение преступления:

1) в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Отметим, что управление транспортным средством в состоянии опьянения является одним из распространенных факторов, приводящих к нарушениям Правил дорожного движения. Статья 19 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» устанавливает запрет на употребление веществ, приводящих в состояние алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения [5]. Кроме того, с 2015 в Уголовный кодекс РФ было криминализировано деяние, предусматривающее уголовную ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющим транспортным средством, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию.

2) в состоянии переутомления. Состояние усталости и сонливости водителя, обуславливается его пренебрежением отдыхом, что приводит к снижению уровня реакции и внимания. С учетом того, что данный фактор является приоритетной проблемой безопасности дорожного движения, статья 8 Конвенции от 8.11.68 «О дорожном движении» устанавливает, что «физическое и умственное состояние водителя должно позволять ему управлять транспортным средством» [6]. Данное положение позволяет сделать вывод о том, что состояние переутомления относится к физическим факторам, которые препятствуют эффективному и продуктивному вождению.

Опасность состояния утомления подтверждается научными исследованиями, проведенными в данной области. Так, по мнению Е.А. Войтенко, при продолжительности управления до 10 часов риск может возрастать на 10 - 80%, а при увеличении продолжительности труда свыше 10 часов - на 100 - 150% по отношению к средним показателям. Максимально опасным является увеличение рабочего времени при управлении автомобилем в ночное время [7].

3) при несоблюдении правил маневрирования (нарушение правил при обгоне, объезде препятствия или неровности на дороге, неожиданном выезде из своего ряда, в том числе на полосу встречного движения, при необходимости уклониться от столкновения или наезда). Под маневрированием принято

понимать требование подать сигнал перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом или остановкой; перед поворотом направо, налево или разворотом заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении; разворот или движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены, уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения;

4) при превышении скорости и нарушении скоростного режима при обгоне. В соответствии со п. 10 ПДД РФ разрешенная скорость движения транспортных средств: в населенных пунктах - 60 км/ч, а в жилых зонах и на дворовых территориях - не более 20 км/ч; вне населенных пунктов - не более 90 км/ч.

К аварийной ситуации часто приводит нарушение правил обгона в зоне ограниченной видимости, когда у водителя, движущегося по второстепенной дороге, при перепаде (уклоне) дороги отсутствует достаточная зона видимости и он не имеет возможности обозреть обгоняемый автомобиль.

5) при несоблюдении безопасной дистанции движения. Безопасной дистанцией движения транспортных средств является та дистанция, которая позволяла бы даже при резкой остановке транспортного средства избежать столкновения, а также необходимого бокового интервала, обеспечивающего безопасность движения. Пренебрежение водителями правилами о соблюдении безопасной дистанции зачастую приводит к дорожно-транспортным происшествиям.

Так же, к случаям совершения дорожных происшествий по вине водителя относятся: несоблюдение очередности проезда перекрестков, ослепление светом фар, неподчинение сигналам светофора, дорожным знакам и указателям, использование во время движения телефона, не оборудованного техническим средством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

Таким образом, виновность водителя определяется именно его субъективным поведением, как участника дорожного движения. Особенностью является зависимость этих самых действий от самого водителя, управляющего транспортным средством.

Особое внимание следует уделить характеристике обстановки совершения преступлений против безопасности дорожного движения. Так как именно обстановка в некоторых случаях влияет на определение виновности или не виновности водителя транспортного средства. Зачастую обстановка является причиной определенного поведения водителя, приводящего к дорожно-транспортному происшествию, выступая внешним фактором не зависящим от него» [8]. К обстановке на месте совершения преступления необходимо отнести:

1) участок проезжей части, где произошло ДТП, к которому относятся: имеющиеся особенности участка дороги (уклон, подъем, изгиб, наличие опасных поворотов, серпантина), положение застроек, наличие другого транспорта и преград, ухудшающих видимость;

2) обеспеченность средствами организации и регулирования дорожного движения. Отсутствие в необходимых местах дополнительных знаков и указаний, светофоров и регулировщика зачастую приводит к возникновению аварийных ситуаций на дорогах;

3) погодные условия и состояние дорожного покрытия. К ним относятся значение температуры воздуха, видимости, направления ветра, наличие облачности, осадков. Следует также принимать во внимание состояние дорожного покрытия (асфальт или грунт; гололед или наличие реагентов), а также видимость пространства и особенности освещенности дороги.

Таким образом, при определении виновности или невиновности водителя ключевое внимание уделяется способу совершения дорожного происшествия. Решается вопрос о субъективных и объективных факторах влияющих на поведение виновного участника дорожного движения. Кроме того, анализ способа совершения и обстановки ДТП оказывает вспомогательную функцию по профилактике и противодействию дорожно-транспортным происшествиям.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Официальный сайт ГИБДД России – Режим доступа: [www.gibdd.ru/stat/](http://www.gibdd.ru/stat/) (дата обращения: 11.02.2017)

2. Калюжный Ю.Н. Основные научные подходы к пониманию понятия «дорожное движение» // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 1 (43). С. 31-33.

3. Криминология: Учебник под редакцией академика В.Н. Кудрявцева и доктора юридических наук, профессора В.Е. Эминова // М.: Юрист, 2004. С. 150.

4. Морозова Н.В. Некоторые вопросы осмотра места дорожно-транспортных происшествий в случаях, когда водитель скрылся // Наука и практика. 2012. № 3. С. 73.

5. Конвенция о дорожном движении (заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. и доп. от 03.03.1992) // TreatySeries. Volume 1732. New York: United Nations, 1999. P. 396 - 587.

6. Войтенков Е.А. Режим труда и отдыха водителей автомобилей как фактор безопасности дорожного движения: правовые и практические аспекты применения тахографов // Юридический мир. 2010. № 1. С. 21 - 23.

7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) (ред. от 30.06.2015) // Российские вести. 23.11.1993. №227.

8. Проказин Д.Л., Чаплыгина В.Н. Тактика допроса подозреваемого в совершении преступления, связанного с дорожно-транспортным происшествием // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 113-116.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Морозова Наталия Владимировна, старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

Болотова Анна Андреевна, слушатель 5 курса факультета подготовки следователей.

Земзикова Екатерина Юрьевна, слушатель 5 курса факультета подготовки следователей.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Водитель, дорожно-транспортное происшествие, дорожные условия, виновность.

**НИЗАМЕТДИНОВ А.М.**

### **К ВОПРОСУ РАЗРАБОТКИ СТРАТЕГИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Аннотация. Статья посвящена вопросам разработки Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации и представлены предложения по ее основным положениям.

Каждый год на дорогах мира погибает примерно 1.24 млн человек, и еще от 20 до 50 млн получают в ДТП несмертельные травмы. Дорожно-транспортные травмы занимают восьмое место в списке основных причин смертности в мире и являются главной причиной смерти молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет. По данным Всемирной организации здравоохранения, к 2020 году дорожно-транспортный травматизм может достичь пятого места в списке основных причин смертности [1].

Одним из наиболее эффективным средством снижения уровня смертности и травматизма на дорогах являются государственные стратегии безопасности дорожного движения. В Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения достигнут реальный прогресс, однако следует заметить, что некоторые основные показатели безопасности дорожного движения вызывают определенное опасение, что требует более энергичных и согласованных действий органов государственной власти, органов местных самоуправлений, а также привлечение коммерческих структур по предотвращению смертности и травматизма.

Во исполнение поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания Государственного совета Российской Федерации, которое состоялось 14 марта 2016 года МВД России совместно с Минтрансом России, Минэкономразвития России, Минфином России и Минздравом России поручено разработать Стратегию безопасности дорожного движения в Российской Федерации на среднесрочный период.

Надо признать, что в настоящее время необходима разработка Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации, как концептуального документа, определяющего основные направления политики государства в области обеспечения безопасности дорожного движения на период до 2023 года.

В разработанной ГУОБДД МВД России структуре данной Стратегии представлены основные мероприятия, направленные на профилактику причин и факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, внедрение современных технологий в рамках соответствующих финансовых ресурсов.

В целом основные мероприятия и направления, составляют базовый (консервативный) вариант Стратегии и являются решением задач текущего плана в данной сфере, что заложено в целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»».

По нашему мнению необходимо предусмотреть и инновационный вариант развития государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации с учетом международных требований и стандартов в данной сфере. Так, например разработка комплекса правовых, организационных и финансовых мер, направленных на недопущение использования автопарка не отвечающим современным требованиям безопасности при перевозке пассажиров транспортом общего пользования с учетом темпов роста таких перевозок. Создание финансовых условий (государственной поддержки) инвестициям в общественный транспорт, а также строительства и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородных зонах крупных городов.

В данном проекте целесообразно исключить термин «Учет и развитие велосипедного движения», так как само развитие велосипедного движения актуально особенно для городов-мегаполисов и сегодня необходимо создание комплекса мер по защите велосипедистов от дорожно-транспортных происшествий, вместе с тем использование термина «учет» для данного вида документа считаем некорректным.

Полагаем, что разрабатывать Стратегию основываясь на «малозатратных, но эффективных мероприятиях, направленных на профилактику причин и условий, способствующих возникновению ДТП, а также на внедрение современных технологий в рамках соответствующих финансовых ресурсов» нецелесообразно, так само понятие Стратегия должно быть основано на качественно новой системе финансирования и планирования, основанной на выработке государственных приоритетов на долгосрочную перспективу.

Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на среднесрочный период должна быть направлена на стратегическом уровне решении задач, определенных в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 г. Всемирная организация здравоохранения. URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/).

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Низаметдинов Ансар Мясумович, начальник факультета переподготовки и повышения квалификации, кандидат юридических наук, доцент.

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.

Служебный адрес: 117437, Москва, ул. Академика Волгина, д.12.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации, дорожно-транспортные происшествия, причины, способствующие возникновению дорожно-транспортных происшествий.

**НИКОЛАЕВ С.А.**

## **МОДЕЛИРОВАНИЕ НА УЧЕБНЫХ ЗАНЯТИЯХ РЕАЛЬНЫХ СИТУАЦИЙ, КАК МЕТОД ФОРМИРОВАНИЯ У СОТРУДНИКОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ НАВЫКОВ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ СИТУАЦИЯХ**

Аннотация. В данной статье рассматриваются реальные случаи нападения на сотрудников дорожно-патрульной службы (Далее - ДПС) в период осуществления ими оперативно-служебной деятельности и возможные пути повышения их личной безопасности путём моделирования и отработки на учебных занятиях подобных ситуаций.

В последнее время осуществление оперативно-служебной деятельности всё чаще сопряжено с риском для жизни и здоровья сотрудников ДПС, поэтому возникает необходимость применения физической силы, боевых приёмов борьбы, специальных средств, а в отдельных случаях и огнестрельного оружия.

В виду того, что сотрудники ДПС в ходе несения службы общаются с людьми, не представляющими потенциальной опасности для их жизни и здоровья, у некоторых из них притупляется бдительность и они не видят необходимости руководствоваться правилами обеспечения личной безопасности.

В случаях, когда сотрудник правоохранительных органов сталкивается с правонарушителем, готовым к сопротивлению или даже нападению на сотрудника, результат этой встречи может быть печальным.

Как правило, в большинстве случаев сотрудники ДПС погибают или получают ранения из-за того, что сами нарушают тактику действий или игнорируют основные правила обеспечения личной безопасности.

Так, 02.07.2015 г. в Республике Алтай в селе Харлове сотрудники ДПС остановили автомобиль ВАЗ-2106 для рядовой проверки документов, однако водитель, находясь в состоянии алкогольного опьянения, повёл себя неадекватно. На кадрах видеорегистратора видно, как два сотрудника полиции составляют протокол нарушения правил дорожного движения. В этот момент рука мужчины, сидящего на заднем сидении, медленно тянется к поясу. Как выяснилось позже, на ремне у него находится охотничий нож. Неожиданно для сотрудников ДПС он выдернул холодное оружие из ножен и стал наносить удары сначала сотруднику, сидевшему за рулем, а затем второму сотруднику - его напарнику. Характер полученных ранения позволил второму сотруднику покинуть автомобиль и заблокировать внутри неадекватного водителя. На помощь к сотрудникам ДПС прибыл экипаж государственной инспекции безопасности дорожного движения (Далее – ГИБДД), который и задержал преступника. После нападения сотрудник ДПС сидевший за рулём скончался.

Поэтому в целях обеспечения личной безопасности, сотрудникам органов внутренних дел (Далее - ОВД) следует всегда заранее разрабатывать тактику действий, учитывая основные правила обеспечения личной безопасности.

В вышеуказанной ситуации правонарушитель занимает переднее пассажирское сиденье. Сотруднику, оформляющему протокол административного правонарушения, в целях осуществления визуального контроля за действиями правонарушителя и в рамках обеспечения мер личной безопасности целесообразно занять место на заднем сидении непосредственно за правонарушителем. Дверь со стороны правонарушителя должна быть плотно закрыта, ключей в замке зажигания быть не должно. Дверь со стороны, где сидит сотрудник, оформляющий протокол, должна быть слегка приоткрыта, что позволит ему быстро покинуть автомобиль в случае нападения на него. Второму сотруднику необходимо находиться на улице, у правого переднего колеса автомобиля, что даёт ему возможность осуществлять контроль за окружающей обстановкой и действиями правонарушителя. В случае попытки правонарушителя достать оружие из одежды сотрудник, находящийся на улице, голосом может подать сигнал об опасности своему напарнику. При этом ему необходимо выполнить перемещение на несколько шагов в левую сторону, создавая тем самым угол безопасности между своим напарником и правонарушителем примерно 90 градусов. В момент перемещения сотрудник приводит в боевую готовность своё табельное оружие и, в случае необходимости, применяет огнестрельное оружие в отношении правонарушителя, не задев при этом напарника.

Таким образом, всё большее значение приобретает выработка у сотрудников ОВД на учебных занятиях определённых тактических умений и навыков своевременного выявления признаков агрессивности правонарушителей с тем, чтобы заранее подготовиться к возможному нападению, спланировать действия, обеспечивающие личную безопасность при выполнении служебных обязанностей.

Попытки нападения на сотрудников ОВД с целью завладения их табельным огнестрельным оружием происходили во все времена. В связи с этим именно сотрудники ДПС и ППС несут наибольшие потери среди сотрудников МВД России. Как правило, преступники нападают внезапно, однако, в случае

осуществления грамотных и последовательных действий сотрудники полиции способны успешно противостоять вооружённым преступникам.

Так, 17 августа 2016 года, примерно в 14.20 часов двое уроженцев Средней Азии совершили вооруженное нападение на пост ДПС, расположенный на 20-м километре Щёлковского шоссе. Перед совершением нападения, подозреваемые в течении нескольких часов следили за действиями сотрудников полиции. Приблизившись, один из нападавших выхватил топор и нанёс удар в область головы одному из полицейских. В этот момент напарник сотрудника, получившего рубленое ранение, успел привести в боевую готовность табельное оружие и открыл огонь по нападавшему. В результате чего, вооружённый топором преступник получил тяжёлое ранение и впоследствии скончался на месте. Второй преступник, вооружённый пистолетом, открыл по сотруднику встречный огонь. Сотрудник ДПС, получив тяжёлое ранение, упал на землю. Вооружённый пистолетом преступник покинул место преступления и попытался скрыться в лесном массиве. За ним было организовано преследование, в ходе которого он активно отстреливался. В результате огневого контакта преступник получил тяжёлое огнестрельное ранение, вследствие которого скончался. Оба пострадавших полицейских были своевременно госпитализированы в больницу города Балашихи.

Таким образом, в целях обеспечения личной безопасности сотрудников ДПС во время выполнения ими служебных обязанностей необходимо постоянно анализировать ситуацию на предмет наличия признаков угрозы нападения. Осознав наличие такой угрозы, сотрудник своевременно сможет перейти к использованию полученных на учебных занятиях тактических умений и навыков и, в случае появления вооруженного преступника, представляющего угрозу его жизни и здоровью, будет способен быстро привести огнестрельное оружие в боевую готовность и открыть огонь по нападающему. Следовательно, возникает необходимость формирования у сотрудников ОВД на занятиях по тактико-специальной и огневой подготовке навыков интуитивной стрельбы, в том числе в сумеречное и ночное время.

Следует учитывать, что действия агрессивно настроенных и вооружённых правонарушителей в момент нападения на сотрудника ДПС непредсказуемы и молниеносны. Заблаговременное же планирование своих действий на случай экстремальной ситуации позволит сотруднику ДПС в нужный момент не поддаваться панике, собраться и применить приобретённые на практических занятиях навыки для защиты своей жизни и жизни напарника. Планируя свои действия, сотруднику необходимо учитывать дистанцию до ближайшего возможного укрытия, в связи с чем выбрать адекватные тактические приёмы отвлечения внимания и маневрирования, которые позволят обеспечить сотруднику относительную безопасность в процессе сближения с укрытием.

Кроме того, правонарушители в момент нападения не готовы к активному противодействию со стороны сотрудников ОВД, так как заранее отработанные в ходе практических занятий и предварительно спланированные ответные действия, как правило, обеспечивают сотрудникам тактическое превосходство и приводят к победе над агрессивно настроенным и вооружённым противником.



Иногда сотрудников правоохранительных органов убивают из оружия, которое они не смогли обнаружить у подозреваемого в ходе досмотра. Поэтому досмотровые действия необходимо проводить планомерно, с тем, чтобы все вещи и места их хранения, в том числе и в транспортном средстве подозреваемого, были осмотрены. При проведении досмотра следует заботиться о сохранности своего оружия, так как преступник может завладеть им и использовать его против сотрудника.

Правила обеспечения личной безопасности указывают на то, что, любой контакт с правонарушителем является потенциально опасным, в виду чего сотрудникам ОВД при исполнении служебных обязанностей не следует отвлекаться на посторонние предметы и действия.

Так же при проведении сотрудниками любых действий нельзя слишком близко подпускать к себе подозрительных лиц, давая им возможность встать за спиной или самому оказаться между двумя подозреваемыми лицами.

Рассматривая на учебных занятиях примеры нападения на сотрудников ОВД, преподаватели вначале совместно с обучающимися должны проанализировать их, а затем смоделировать подобные ситуации и отработать их на практических занятиях. Моделирование различных ситуаций и отработка действий на практических занятиях просто необходима, так как в случае возникновения схожей ситуации в ходе несения службы сотрудники ДПС будут готовы к успешному её разрешению.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что на учебных занятиях необходимо рассматривать и анализировать реальные случаи нападения на сотрудников правоохранительных органов, с последующей наработкой наиболее эффективных действий сотрудников ОВД в экстремальных ситуациях. Именно такой подход будет способствовать выработке у сотрудников ДПС правильного алгоритма действий в экстремальных ситуациях, представляющих угрозу их жизни и здоровью.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Николаев Сергей Анатольевич, старший преподаватель кафедры огневой подготовки и деятельности органов внутренних дел в особых условиях.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Дорожно-патрульная служба, сотрудники правоохранительных органов, экстремальные ситуации, оперативно-служебная деятельность, органы внутренних дел.

**ОРЕШИН Н.А., ЛАЗАРЕВ С.Н., ЗАЛЫГИН К.П.**

## **ОЦЕНКА КАЧЕСТВА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ «УДД–ТС–Д–П»**

Аннотация. Предложен новый подход к оценке функционирования дорожно-транспортной системы «Участник дорожного движения – транспортное средство – дорога – пространство». Данный подход учитывает статические и динамические характеристики дорожно-транспортной системы, то есть показатели качества самой системы и показатели качества процесса ее функционирования, которые характеризуют степень приспособленности системы для решения основной задачи: обеспечения безопасного, надежного перемещения людей, а также транспортировки грузов и оборудования с помощью транспортных средств и без таковых.

Современное общество как живой организм, все стороны которого находятся во взаимосвязи, можно рассматривать как территориально-распределенную систему. Жизнь этого организма возможна лишь в результате перемещения 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.

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 соответствии с общепринятым толкованием под функционированием дорожно-транспортной системы «Участник дорожного движения – транспортное средство – дорога – пространство» (УДД–ТС–Д–П) будем понимать процесс реализации системой задач по перемещения людей, а также транспортировки грузов и оборудования с помощью транспортных средств и без таковых, при которых обеспечивается защита движения участников дорожного движения и транспортных средств от угроз возникновения дорожно-транспортного происшествия (ДТП). То есть, функционирование дорожно-транспортной системы сводится к обеспечению и реализации безопасного дорожного движения.

Под дорожным движением будем понимать:

- движение транспортных средств и других участников дорожного движения, находящихся на дороге;
- совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог [1].

Для решения задачи оценки качества функционирования дорожно-транспортной системы сначала произведем краткую формулировку общей задачи оценки качества объектов произвольной природы.

Для этого рассмотрим основные понятия общей теории систем и управления, которые сложились к настоящему времени и которые будем в дальнейшем использовать [2].

Каждый исследуемый (испытываемый) объект  $G$  обладает совокупностью свойств  $s_i$ , которую обозначим множеством  $S = \{s_i / i = \overline{1, I}\}$ . Каждое из свойств объекта может описано количественно с помощью некоторой переменной  $y_j \in Y = \{y_j / j = \overline{1, J}\}$ , называемой показателем свойства объекта.

Такое сопоставление элементов  $s_i \in S$  элементам  $y_j \in Y$  можно описать взаимно однозначным соответствием  $q = (S, Y, Q)$ ,  $Q \subseteq S \times Y$ , которое удовлетворяет следующим условиям:

$$\forall s_i \in S \exists! y_j \in Y;$$

$$\forall y_j \in Y \exists! s_i \in S. \quad (1)$$

Геометрически соответствие  $Q: S \rightarrow Y$  элемента  $y_j \in Y$  элементу  $s_i \in X$  удобно изображать стрелкой, направленной от элемента  $s_i$  к элементу  $y_j$ , как показано на рисунке 1.

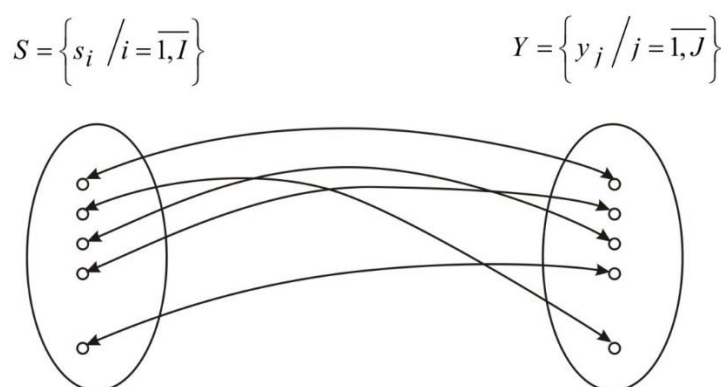


Рисунок 1 – Геометрическое представление соответствия

Качество объекта относительно его назначения характеризуется значениями  $y_j$  совокупности показателей свойств  $Y$ , необходимых для достижения стоящей перед ним задачи. Эта совокупность называется показателем качества объекта.

Заметим, что в общем случае показатель качества объекта – это вектор  $Y = \left( y_j / j = \overline{1, J} \right)$ , компонентами которого являются показатели его свойств:  $y_j \in Y$ . В частном случае, когда применительно к назначению объекта существенным является лишь одно его свойство, показатель качества содержит лишь одну компоненту, то есть оказывается скаляром.

Каждое из свойств объекта определяется множеством других его свойств, и, следовательно, каждый показатель свойства, а также и показатель качества, может быть представлен в виде функции других показателей свойств. В этом случае он называется обобщенным.

Заметим, что в принципе объект может иметь несколько назначений и по всем обладать различным уровнем качества. Обобщенные абсолютные показатели свойств объекта, не зависящие от условий, в которых он функционирует, используются при разработке его структуры и называются тактико-техническими показателями или тактико-техническими характеристиками.

Показатели качества объекта делятся на два класса: функциональные и экономические. Функциональные показатели характеризуют свойства объекта, полезные в смысле его прямого назначения, его функций. Экономические показатели характеризуют, с одной стороны, затраты, необходимые для придания объекту требуемых качеств, а с другой – экономический эффект от его применения.

Желаемое качество объекта задается условиями, которым должны удовлетворять значения показателей его качества. Эти условия называются критериями оценки качества объекта, а проверка их выполнимости – оцениванием качества объекта.

Заметим, что набор показателей качества, подвергаемых оцениванию, должен отражать лишь совокупность свойств объекта, существенных при определении степени его соответствия назначению, и определяется условиями его функционирования.

Множество критериев оценки качества объектов может быть разбито на три класса: критерии пригодности  $K_{\text{приг}}$ ; критерии оптимальности  $K_{\text{опт}}$ ; критерии превосходства  $K_{\text{прев}}$ .

Критерий пригодности математически будем определять выражением

$$K_{\text{приг}} : \bigcap_{i=1}^I \left( y_{i,j} \in \left\{ y_{i,j}^{\text{доп}} \right\} \right), \quad j = \overline{1, J}, \quad (2)$$

где  $y_{i,j}$  – показатель  $i$ -го свойства  $j$ -го объекта;

$y_{i,j}^{\text{доп}}$  – допустимые значения показателя  $i$ -го свойства  $j$ -го объекта;

$I$  и  $J$  – соответственно мощности множеств  $(i)$  и  $(j)$ .

Критерий пригодности является правилом, по которому  $y$ -ая система (объекты) будет считаться пригодной, если значения всех  $i$ -х частных показателей этой системы принадлежат области допустимых значений  $\left\{ y_{i,j}^{\text{доп}} \right\}$ .

По определению все объекты, для которых выполняются условия (2), пригодны для использования по назначению, при этом все они по этому критерию (правилу) обладают одинаковым качеством.

Критерий оптимальности математически определим выражением

$$K_{\text{опт}} : \bigcap_{i=1}^I \left( y_{i,j} \in \left\{ y_{i,j}^{\text{доп}} \right\} \right) \cap \bigcap_{k=1}^K \left( y_{k,j} \in \left\{ y_{k,j}^{\text{опт}} \right\} \right), \quad y = \overline{1, Y}, \quad (3)$$

где  $y_{i,j}^{\text{опт}}$  – оптимальное значение показателя  $i$ -го свойства  $j$ -го объекта.

Критерий оптимальности является правилом, по которому  $j$ -ая система будет считаться оптимальной по  $k$ -ому свойству и пригодной по остальным  $I - K$  свойствам.

Критерий превосходства математически определим выражением

$$K_{\text{прев}} : \bigcap_{i=1}^I \bigcap_{j=1}^J \left( y_{i,j} \in \left\{ y_{i,j}^{\text{доп}} \right\} \right) \cap \bigcup_{i=1}^I \bigcap_{j \neq l} \left( y_{i,j} > y_{i,l} \right), \quad l = \overline{1, J}, \quad (4)$$

где  $y_j^{\text{доп}}$  – допустимые значения показателя свойства  $y_j \in Y$ .

По определению объект, для которого выполняются условия (4), считается превосходящим по качеству (по всем свойствам) все остальные объекты.

Очевидно, что если выполняется условие  $\bigcap_{i=1}^I \left( y_{i,l} = y_{i,j} \right)$ , то качество  $l$ -го и  $j$ -го объектов (систем) признаются одинаковыми. Если же хотя бы одно из условий (4) не выполняется, то это означает, что заданная совокупность показателей свойств не позволяет выявить объект, превосходящий по качеству все остальные.

Анализ выражений (2–4) позволяет заметить, что критерии оптимальности  $K_{\text{опт}}$  и превосходства  $K_{\text{прев}}$  представляют собой частные случаи критерия пригодности  $K_{\text{приг}}$ . Действительно, поскольку выражение (3) означает, что  $\left\{ y_{i,j}^{\text{доп}} \right\} = \left\{ y_{k,j}^{\text{опт}} \right\} \quad 1 \leq k \leq Y$ , а выражение (4), что  $\left\{ y_{i,j}^{\text{доп}} \right\} = \bigcap_{i=1}^I \left( y_{i,j}^{\text{опт}}, \infty \right)$ , то справедливо следующее выражение:  $K_{\text{приг}} \subset K_{\text{опт}} \subset K_{\text{прев}}$ . Следовательно, при оценке качества дорожно-транспортной системы критерий превосходства должен быть доминирующим.

Следует отметить, что поскольку по определению качество характеризуется совокупностью свойств объекта, то оно, в свою очередь, также представляет собой обобщенное свойство объекта, которое само по себе еще не характеризует степени его соответствия назначению. Для этой цели служат показатели качества и критерии его оценки. Таким образом, следует различать:

- понятия «качество» (совокупность свойств) и «показатель качества» (числовая характеристика);
- понятия «показатель качества» и «критерий оценки качества» (совокупность условий).

Процесс оценивания качества объекта состоит из четырех в значительной мере самостоятельных этапов, реализуемых, как правило, в различных звеньях испытательного комплекса: определение (выявление) совокупности свойств объекта; определение значений показателей свойств и качества объекта; определение (выбор) критерия оценки качества объекта; оценивание качества объекта. Следует подчеркнуть, что часто под оцениванием качества объекта понимается определение количественных характеристик качества, то есть реализация первых двух вышеописанных этапов.

При оценке качества объекта будем различать статические и динамические характеристики, то есть показатели качества самой системы  $K_{\text{Стат}}$  и показатели качества процесса ее функционирования  $K_{\text{Дин}} = K_{\text{ПФС}}$ , характеризующего степень приспособленности системы для решения задачи, поставленной перед ней, для достижения цели операции, реализуемой этой системой.

В соответствии с изложенным, качество дорожно-транспортной системы будем описывать множеством

$$K_{\text{ДТС}} = \{K_{\text{Стат}}, K_{\text{Дин}}\} = \{K_{\text{Стат}}, K_{\text{ПФС}}\}, \quad (5)$$

где  $K_{\text{ДТС}}$  – показатель качества дорожно-транспортной системы;

$K_{\text{Стат}}$  – обобщенный показатель свойства (показатель качества) системы как объекта производства;

$K_{\text{Дин}} = K_{\text{ПФС}}$  – обобщенный показатель свойства (показатель качества) процесса функционирования объекта.

Качество процесса функционирования системы (объекта) принято называть ее эффективностью.

Таким образом, эффективность – это качество процесса функционирования системы, определяемое как его приспособленность к решению поставленных перед системой задач. Эффективность будем оценивать показателем эффективности  $K_{\text{Эфф}} = K_{\text{ПФС}}$ . Синонимом слова эффективность является результативность, действенность.

Заметим, что применительно к самой системе можно говорить лишь о ее потенциальной эффективности, определяемой ее собственным качеством и реализуемой лишь в некоторых расчетных условиях.

В теории эффективности принято различать понятия функциональной и экономической эффективности. Функциональная эффективность характеризуется прямым эффектом, получаемым в процессе функционирования системы. Здесь под эффектом понимается результат каких-то действий, мероприятий, а также результат функционирования системы.

Экономическая эффективность отражает такие свойства системы, как доходность, рентабельность и т. д.

Следовательно, эффективность можно оценивать показателями экономической  $K_{\text{Эфф}} = K_{\text{ЭффЭкон}}$  и функциональной  $K_{\text{Эфф}} = K_{\text{ЭффФункц}}$  эффективности, то есть:  $K_{\text{Эфф}} = \{K_{\text{ЭффЭкон}}, K_{\text{ЭффФункц}}\}$ .

С учетом сказанного, показатель качества функционирования дорожно-транспортной системы  $K_{\text{ПФС}}$  можно описать множеством обобщенных показателей свойств:

$$K_{\text{ПФС}} = K_{\text{ЭффФунк}} = \{K_{\text{Над}}, K_{\text{Без}}, K_{\text{Жив}}\}, \quad (6)$$

где  $K_{\text{Над}}$  – показатель качества функционирования системы по надежности;

$K_{\text{Без}}$  – показатель качества функционирования системы по безопасности;

$K_{\text{Жив}}$  – показатель качества функционирования системы по живучести.

Надежность – комплексное свойство системы (объекта). Оно состоит в способности системы выполнять заданные функции, сохраняя свои основные характеристики при определенных условиях эксплуатации в установленных пределах.

В технической литературе принято рассматривать надежность как векторное свойство, которое включает безотказность, долговечность, ремонтпригодность и сохраняемость. Показатели надежности – вероятность безотказной работы, наработка на отказ технический ресурс, срок службы и др.

Безотказность – свойство системы (объекта) сохранять работоспособность в течение некоторого времени или вплоть до выполнения определенного объема работы без вынужденных перерывов (например, на ремонт).

Долговечность – свойство системы (объекта) сохранять при условии проведения технического обслуживания и ремонта работоспособное состояние в течение определенного времени или вплоть до выполнения определенного объема работы. Долговечность характеризуется техническим ресурсом либо сроком службы.

Ремонтпригодность – одно из основных свойств надежности, заключающееся в приспособленности системы (объекта) к поддержанию и восстановлению работоспособного состояния путем технического обслуживания и ремонта.

Сохраняемость – свойство системы (объекта) сохранять в заданных пределах значения параметров, характеризующих способности объекта выполнять требуемые функции в течение и после хранения или транспортировки.

С учетом сказанного, показатель надежности дорожно-транспортной системы можно описать множеством обобщенных показателей свойств:

$$K_{\text{Над}} = \{K_{\text{Безотк}}, K_{\text{Долгов}}, K_{\text{Ремон}}, K_{\text{Сохран}}\}, \quad (7)$$

где  $K_{\text{Безотк}}$  – показатель безотказности системы;

$K_{\text{Долгов}}$  – показатель долговечности системы;

$K_{\text{Ремон}}$  – показатель ремонтпригодности системы

$K_{\text{Сохран}}$  – показатель сохраняемости системы.

Таким образом, предложен новый подход к оценке функционирования дорожно-транспортной системы «УДД–ТС–Д–П». Данный подход учитывает статические и динамические характеристики дорожно-транспортной системы, то есть показатели качества самой системы и показатели качества процесса ее

функционирования, которые характеризуют степень приспособленности системы для решения основной задачи: обеспечения безопасного, надежного перемещения людей, а также транспортировки грузов и оборудования с помощью транспортных средств и без таковых.

Предложенный подход будет полезен при решении многих проблем по обеспечению безопасности дорожного движения, а также при расследовании дорожно-транспортных происшествий.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон, принят Государственной Думой 15.11.1995 года (с изменениями и дополнениями) / <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102038671>.

2. Котиков, Ю. Г. Основы системного анализа транспортных систем: уч. пособие / Ю. Г. Котиков. – СПб.: СПбГАСУ, 2001. – 264 с.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Орешин Николай Алексеевич, кандидат технических наук, профессор.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.

Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Лазарев Сергей Николаевич, доцент.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.

Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Залыгин Константин Павлович.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.

Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Свойства и показатели свойств, качество и показатели качества систем, критерии оценки качества дорожно-транспортных систем и процессов их функционирования.

**ПАВЛОВА Е.В.**

### **МЕТОДЫ УБЕЖДЕНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье рассматривается метод убеждения в деятельности государственных правоприменительных органов, а в частности в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Анализируется соотношение методов убеждения и принуждения в деятельности органов внутренних дел, а также указываются конкретные предложения по повышению эффективности данного правового института.

В современный период развития правового государства достаточно актуальными являются вопросы сочетания методов убеждения и принуждения в деятельности правоприменительных органов. Бесспорно, при выборе конкретного



метода воздействия на поведение участника правоотношения следует учитывать все обстоятельства конкретной ситуации, однако для многих остается очевидным тот факт, что гораздо эффективнее предупредить какое-либо негативное проявление, чем бороться с его последствиями.

Как показывает анализ, органы внутренних дел чаще всего используют в своей деятельности методы убеждения и принуждения [1. С.21]. В период реформирования органов внутренних дел, наиболее актуально стоит вопрос построения партнерских отношений полиции и граждан. Представляется вполне обоснованным, что этого можно добиться в первую очередь посредством активного использования метода убеждения в отношении участников правоотношений. Многие ученые отмечают, что вряд ли сущность исполнительной власти сводится только к «организованному принуждению» [2. С.47]. В этом отношении подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России не являются исключением и активно в своей деятельности осуществляют профилактические мероприятия. В. А. Мельников, указывает, что метод убеждения это воздействие на сознание и поведение людей, проявляющееся в широком комплексе воспитательных, разъяснительных, организационных, поощрительных мероприятий, в целях обеспечения правомерности их поведения. Далее он называет различные формы убеждения: обучение, правовая пропаганда, агитация, разъяснение, обмен опытом, своевременное реагирование на обращения, личный пример, моральное и материальное стимулирование и так далее [3. С.55].

Руководство государства также уделяет вопросам профилактики особое внимание. Так, Президент Российской Федерации В.В. Путин, в своем выступлении на заседании президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения отметил, что ключевой задачей по обеспечению безопасности дорожного движения является воспитание культуры вождения, а это строгое исполнение Правил дорожного движения, следование нормам грамотного, дружелюбного поведения на дорогах, понимание ответственности и за свою жизнь, и за жизнь своих близких, за безопасность других участников движения [4. С.1]. Данное обстоятельство находит свое подтверждение в правовом регулировании общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения, например, в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» отмечается, что приоритетными задачами данной программы являются:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;
- повышение культуры вождения [5. Раз.2].

Следует отметить, что вопросам профилактики правонарушений в сфере безопасности дорожного движения в Программе уделено значительное внимание, должностные лица государственных органов осознают важность и экономическую значимость метода убеждения в рассматриваемой сфере. Представляется, что направление пропаганды безопасности дорожного движения должно реализовываться в первую очередь в субъектах Российской Федерации,

именно в регионах должна быть сформирована основа правомерного поведения участников дорожного движения.

Как уже отмечалось, предупредительные меры в рамках метода убеждения всегда тесным образом связаны с принудительными методами воздействия на поведение участников правоотношений. Поэтому, с одной стороны, такие непопулярные меры как ужесточение административной ответственности в области дорожного движения, приносят свои положительные результаты, ибо принуждают автолюбителей соблюдать правила дорожного движения, пусть и под страхом сурового наказания. Однако следует добиться соблюдения норм права не только ввиду ужесточения административных санкций, а именно благодаря правовой культуре участников дорожного движения. Нам представляется возможным решение данной проблемы по следующим основным направлениям:

- заимствование зарубежного опыта по вопросам пропаганды безопасности дорожного движения, особенно у тех стран, которые добились значительных результатов в разрешении этой проблемы;

- достаточное финансирование компаний и акций по вопросам профилактики правонарушений в рассматриваемой сфере, особенно с привлечением общественных формирований и представителей бизнеса, что способствует комплексному подходу;

- организация должного взаимодействия всех государственных органов, вовлеченных в орбиту пропаганды, с конкретными мероприятиями и ответственными лицами, а главное с информированностью населения о достигнутых результатах. В первую очередь это касается дошкольных и школьных образовательных организаций, которые первыми закладывают фундамент будущего правового менталитета граждан;

- научная проработанность вопросов профилактики безопасности дорожного движения, постоянный мониторинг общественного мнения в рассматриваемой сфере, с целью корректировки проводимых пропагандистских мероприятий.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Баранчикова М.В. Принцип справедливости уголовной ответственности в деятельности по противодействию дорожно-транспортной преступности // Наука и практика. 2016. № 1(66). С. 20-22.

2. Головки В. В. Государственная инспекция безопасности дорожного движения: проблемы и перспективы // Научный вестник Омского юридического института МВД России. 2012. № 1. С. 47.

3. Иванов К. Д., Квитчук А. С., Бирин О. Н. Инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения // Под общ. ред. В. В. Лысенко, СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2015. С. 55.

4. Путин В.В. Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.kremlin.ru> (дата обращения: 01.02.2017 г.).

5. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденная Постановлением Правительства РФ

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Павлова Евгения Васильевна, заместитель начальника кафедры административного права и административной деятельности ОВД, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Метод убеждения, метод принуждения, безопасность дорожного движения, административное правонарушение, пропаганда безопасности дорожного движения.

**ПАНЧУК П.В., ОРЕШИН Н.А., ЛАЗАРЕВ С.Н.**

### **ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МОДЕЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

Аннотация. Предложена обобщенная модель дорожно-транспортной системы, отличающаяся от известных моделей содержанием элементов "Человек", "Участник дорожного движения", "Транспортное средство" и "Пространство". Разработанная модель наиболее полно отражает факторы, влияющие на безопасное управление транспортным средством, функционирование дорожно-транспортной системы и на развитие ее в целом.

Современное общество как живой организм, все стороны которого находятся во взаимосвязи, можно рассматривать как социально-техническую, территориально-распределенную систему. Жизнь этого организма характеризуется процессами перемещения в пространстве людей, вещества, культурных и материальных благ.

Очевидно, что такое перемещение немислимо 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].

В соответствии с предназначением 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].

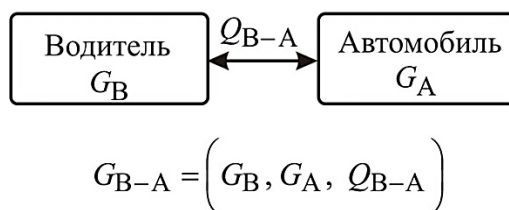


Рисунок 1. Модель дорожно-транспортной системы "Водитель–автомобиль"

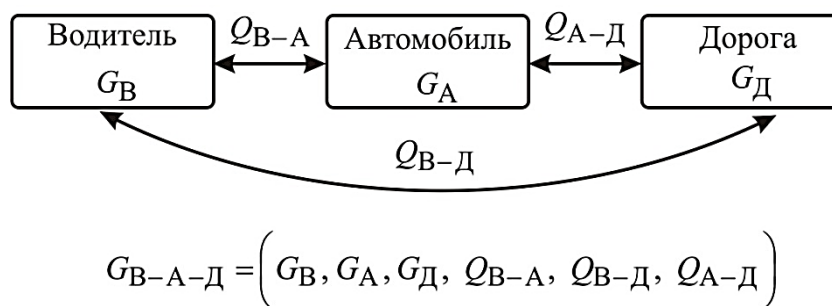


Рисунок 2. Модель дорожно-транспортной системы "Водитель–автомобиль–дорога"

Эти модели представлены множествами:

$G_{B-A}$  – водитель–автомобиль;

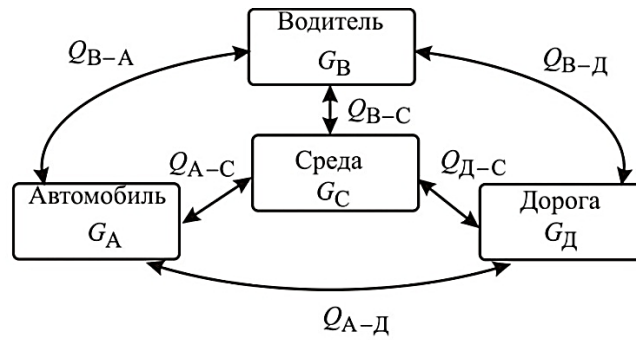
$G_{B-A-D}$  – водитель–автомобиль–дорога;

$G_{B-A-D-C}$  – водитель–автомобиль–дорога–среда;

$G_{Ч-A-D}$  – человек–автомобиль–дорога;

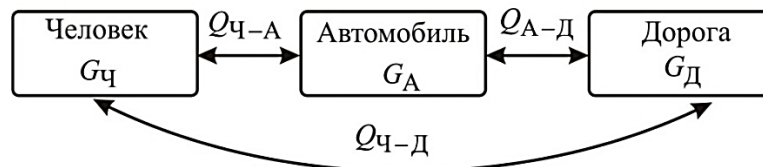
$G_{Ч-A-D-C}$  – человек–автомобиль–дорога–среда

и при исследовании проблем обеспечения безопасности дорожного движения позволяют учитывать факторы, влияющие на взаимодействия элементов системы "Человек"; "Водитель"; "Автомобиль"; "Дорога", "Среда".



$$G_{B-A-D-C} = (G_B, G_A, G_D, G_C, Q_{B-A}, Q_{B-D}, Q_{B-C}, Q_{A-D}, Q_{A-C}, Q_{D-C})$$

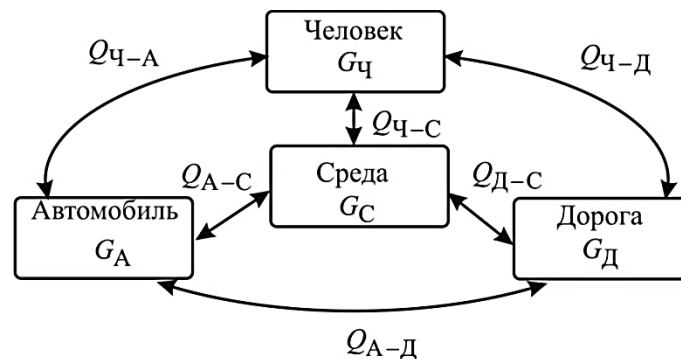
Рисунок 3. Модель дорожно-транспортной системы "Водитель-автомобиль-дорога-среда"



$$G_{Ч-А-Д} = (G_Ч, G_A, G_D, Q_{Ч-А}, Q_{Ч-Д}, Q_{А-Д})$$

Рисунок 4. Модель дорожно-транспортной системы "Человек-автомобиль-дорога"

В данных моделях приняты следующие обозначения. Символами  $G_B$ ,  $G_A$ ,  $G_D$ ,  $G_C$  обозначены множества, характеризующие соответственно следующие элементы дорожно-транспортной системы: водитель, автомобиль, дорога, среда. Символами  $Q_{B-A}$ ,  $Q_{B-D}$ ,  $Q_{A-D}$ ,  $Q_{B-C}$ ,  $Q_{A-C}$ ,  $Q_{D-C}$ ,  $Q_{Ч-А}$ ,  $Q_{Ч-Д}$ ,  $Q_{Ч-С}$  обозначены операторы, отражающие взаимодействия элементов дорожно-транспортной системы.



$$G_{Ч-А-Д-С} = (G_Ч, G_A, G_D, G_C, Q_{Ч-А}, Q_{Ч-Д}, Q_{Ч-С}, Q_{A-D}, Q_{A-C}, Q_{D-C})$$

Рисунок 5. Модель дорожно-транспортной системы "Человек-автомобиль-дорога-среда"

Поскольку дорожно-транспортная система предназначена не только для движения автомобилей, но и других транспортных средств и участников дорожного движения, а также, учитывая существенное влияние физико-географических, биологических, социально-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).

Предложенная модель представлена множеством  $G_{удд-а-д-п}$  и позволяет при исследовании проблем обеспечения безопасности дорожного движения учитывать факторы, влияющие на взаимодействия элементов системы "Человек"; "Водитель"; "Автомобиль "; "Дорога", "Среда", "Участник дорожного движения", "Пространство", "Транспортное средство".

Поскольку в процессе функционирования дорожно-транспортной системы активная роль принадлежит не только участнику дорожного движения (пешеходу, водителю и пассажиру), но и регулировщику, поэтому предложено в модели вместо элемента "Участник дорожного движения" использовать элемент "Человек" (рис.7).

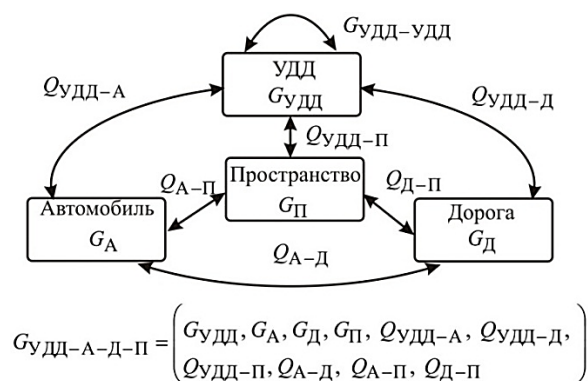


Рисунок 6. Модель дорожно-транспортной системы "Участник дорожного движения–транспортное средство–дорога–пространство"

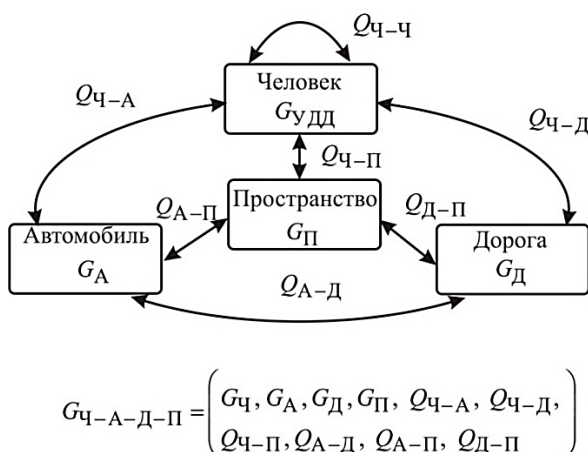


Рисунок 7. Модель дорожно-транспортной системы "Человек–транспортное средство–дорога–пространство"

В соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации термины "регулировщик" имеет следующее толкования.

"Регулировщик" – лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. К регулировщикам относятся сотрудники полиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей [1].

Предложенная модель дорожно-транспортной системе позволяет определить роль человека  $G_{\text{ч}} = \{G_{\text{В}}, G_{\text{Пас}}, G_{\text{Пеш}}, G_{\text{Рег}}\}$  в дорожно-транспортной системе:

индивид; субъект; личность; профессионал (водитель, регулировщик); специалист по эксплуатации, ремонту и хранению автомобильной техники, описанной множеством и определить основные пути формирования профессиональных качеств водителей.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Правила дорожного движения Российской Федерации : утв. Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090. – М.: ООО "АТБЕРГ 98", 2017. – 64 с.: ил.
2. Котиков, Ю. Г. Основы системного анализа транспортных систем: учеб. пособие / Ю. Г. Котиков. – СПб.: СПбГАСУ, 2001. – 264 с.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Панчук Павел Витальевич, кандидат технических наук.  
Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.  
Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.  
Орешин Николай Алексеевич, кандидат технических наук, профессор.  
Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.  
Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.  
Лазарев Сергей Николаевич, доцент.  
Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.  
Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Территориально-распределенная система, дорожно-транспортная система, участник дорожного движения, дорога, пространство, транспортное средство.

**ПАНЬШИН Д.Л.**

### **ОСОБЕННОСТИ ВИКТИМОЛОГИЧЕСКОЙ ПРОФИЛАКТИКИ КОРРУПЦИОННЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ СРЕДИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ: ПО МАТЕРИАЛАМ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН**

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы профилактического воздействия на причины и условия способствующие совершению коррупционных

преступлений сотрудниками подразделений Госавтоинспекции МВД России. Для раскрытия проблематики статьи автор использовал методы диалектического анализа и синтеза детерминирующих признаков совершения преступлений коррупционной направленности указанных следственными органами при расследовании уголовных дел. Новизну и актуальность статьи составляют прикладной характер и выявленные автором особенности совершения данной категории преступлений на материалах исследования рассмотренных судами Республики Татарстан уголовных дел.

Состояние коррупции в России вызывает у исследователей все больший интерес поскольку расширение количества совершенных преступных деяний вовлекает все новые сферы жизнедеятельности общества. Существующие представления о масштабах и характере коррупционных преступных проявлений и схем их совершения не дают на современном этапе в полной мере осознать причины и условия криминализации населения. Региональные особенности состояния преступности коррупционной направленности также имеет свой колорит и дает представление об уровне социального благополучия населения субъекта Российской Федерации.

Согласно пункта 43 Указа Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. №683 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации», коррупция включена в перечень основных угроз государственной и общественной безопасности [1]. В своем послании Федеральному Собранию Российской Федерации Владимир Путин отметил: «Хочу обратить, уважаемые коллеги, ваше внимание на это и сказать, что борьба с коррупцией — это не шоу, она требует профессионализма, серьезности и ответственности» [2].

Преступлениям коррупционной направленности на сегодняшний день уделено исследователями достаточно внимания (П.А. Кабанов [3], А.В. Куракин [4], П.Н. Панченко [5]), в том числе и региональным особенностям этого криминального проявления в Республике Татарстан (М.С. Бадрутдинов, С.Ф. Рахимов [6], И.М. Гарипов [7; 14]). Особенно заслуживают внимания работы имеющие адресный ведомственный характер, включающий и Госавтоинспекцию (М.В. Баранчиковой [8; 9], Д.Л. Паньшина [10; 11]. В тоже время ряд исследователей отмечают личностные качества сотрудников правоохранительных органов ставших причинами и условиями совершения деликтов (Ю.С. Рубцова [12], Абрамовская О.Р., Майоров А.В. [13]).

Рассматривая коррупцию как исторически изменчивое антисоциальное явление необходимо подчеркнуть что существует значительное количество определений этому феномену. Анализируя дефиниции авторы работ подчеркивают детерминирующие признаки коррупционного поведения сотрудников органов государственной власти, при этом выделяют виктимологические факторы [14].

Виктимологические факторы преступного поведения в обществе в современной отечественной криминологии именуют по-разному. Одни специалисты используют данное словосочетание как совокупность обстоятельств, порождающих жертву преступления, способствующих её виктимизации [15, с.10]. Другие специалисты рассматривают виктимологические, или виктимогенные



факторы с антропологических позиций, полагая, что таковыми являются различные социальные и социально-психологические свойства отдельных лиц или групп, реализованные в конкретном поведении, а также объективные ситуативные обстоятельства, которые непосредственно способствуют наступлению виктимных последствий [16]. Третьи говорят о виктимологических (виктимогенных) детерминантах преступного поведения, под которыми понимают процессы социального, экономического, организационно-управленческого, правового, идеологического, психологического, культурно-воспитательного характера или систему охватывающей широкий круг явлений и процессов, в котором проявляются свойства, продуцирующие виктимное поведение и виктимную ситуацию находящиеся в причинной связи с совершенным впоследствии преступлением [17, с.256]. Некоторые современные отечественные специалисты под воздействием антропологического подхода к жертве преступного поведения под виктимологическими факторами понимают совокупность обстоятельств, связанных с личностью и поведением жертвы, формирующих её как таковую, способствующих её виктимизации в определенных условиях внешней среды [14].

Таким образом, под виктимологическими факторами понимаются система явлений и процессов, находящиеся в причинно-следственной связи с совершенным впоследствии преступлением и наступившими последствиями, которые способствовали продуцированию преступного поведения. Одни из них формируют криминальную мотивацию личности с повышенной виктимностью, другие являются обстоятельствами, непосредственно предшествующими совершению преступления, или виктимологическими ситуациями или виктимологической деятельностью.

Сформировавшееся представление о коррупционной виктимизации представителей правоохранительных органов дает нам возможность охарактеризовать её, выявив региональные и ведомственные особенности.

Сопоставляя и анализируя предписания следователей Республики Татарстан по устранению причин и условий способствующих совершению преступлений сотрудниками Госавтоинспекции, а также некоторые показания обвиняемых и потерпевших по уголовным делам этой направленности позволит установить значение некоторых детерминирующих признаков на характер виктимизации личности. Применяя методы диалектического анализа и синтеза факторов повлиявших на криминальное поведение можно с большей вероятностью установить причины и условия, а затем выработать наиболее эффективные методы виктимологической профилактики.

Проведенные исследования 28 уголовных дел возбужденных и расследованных в период с 2010 по 2016 годы в Республике Татарстан по статье 290 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее УК РФ ) и 48 - по статье 291 УК РФ позволили сделать ряд выводов.

Во-первых, в подавляющем большинстве (в 90% случаев) случаев причиной совершения коррупционного преступления сотрудниками Госавтоинспекции или в отношении них, послужила сложная финансовая ситуация в семье обусловленная нахождением супруги в отпуске по уходу за

малолетним ребенком, отсутствием самостоятельного заработка у престарелых родителей.

Установленная система государственной социально-экономической поддержки семей имеющих на иждивении малолетних детей или престарелых родителей не в полной мере отвечает потребностям общества по профилактики коррупции. Выступая как внешний виктимологический фактор указанная причина способствует, а точнее «подстрекает», как сотрудника Госавтоинспекции, так и участника дорожного движения пойти на совершение преступления.

Во-вторых, как отмечают следователи, причиной совершения преступления послужили личные качества имеющие криминальную мотивацию причиной которой является отсутствие осознания степени общественной опасности для общества коррупционных правонарушений. Проведенные исследования уголовных дел, а именно установление возраста взяткодателя или взяткополучателя, позволил сделать вывод о том, что в 83 % дел - это люди 1981-1986 годов рождения. Сформированные качества личности этого поколения предполагает, что одной из причин является образование в образовательных учреждениях, социальная, экономическая и политическая среда общества в период формирования социально-ценностных качеств личности, её мотивацию на правомерное поведение [18].

Таким образом, подводя итоги необходимо отметить, что социальная защищенность супруги или родителей является одной из ключевых причин совершения коррупционных преступлений сотрудниками Госавтоинспекции. Кроме этого мотивационные качества личности на совершение преступления должны быть диагностированы психологическими службами при приеме на службу, а также при возникновении семейных обстоятельств подразумевающих тяжелое финансовое положение. Особое внимание уделять психологическому исследованию людей 1981-1986 годов рождения на выявление отклонений в социально-ценностных качествах личности.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. №683 «О стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2016. - №1 (часть II). - Ст. 212.
2. URL: <http://www.ntv.ru/novosti/1727584/> (дата обращения 26.02.2017).
3. Кабанов П.А. Контрольные функции региональных органов по профилактике коррупции // Административное и муниципальное право. - 2016. - № 10. - С. 859-873.
4. Куракин А.В. Противодействие коррупции при прохождении службы в полиции // Полицейская деятельность. - 2016. - № 2. - С. 207-217.
5. Панченко П.Н. Как нам преодолеть коррупцию (особенности, причины коррупции и меры её преодоления) // Вопросы правоведения. - 2012. - № 3. - С. 91-117.
6. Бадрутдинов М.С., Рахимов С.Ф. Актуальные вопросы реализации антикоррупционной политики в Республики Татарстан. Диалектика противодействия коррупции: материалы VI Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, 16 декабря 2016 г. – Казань: Изд-во

«Познание» Казанского инновационного университета имени В.Г. Тимирязова (ИЭУП), 2016. - С. 5-10.

7. Гарипов И. М. Виктимологические факторы и виктимологические ситуации криминального коррупционного поведения в Республике Татарстан // Виктимология. - 2016. - 4(10). - С. 23–35.

8. Баранчикова М.В. Правовые основы противодействия коррупции в подразделениях ГИБДД. Сборник материалов международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)». - Орел, 2013. - С. 33-35.

9. Баранчикова М.В. Причины совершения коррупционных преступлений сотрудниками ГИБДД // Наука и практика. - 2014. - № 3 (60). - С. 10-13.

10. Панышин Д.Л. К вопросу о причинах и условиях коррупции в Госавтоинспекции России // Полицейская деятельность. - 2014. - № 1. - С. 69-80.

11. Панышин Д.Л. Качественное и количественное измерение коррупционной экономической преступности: анализ российской виктимологической статистики 2012 - 2014 годов // Полицейская деятельность. - 2016. - № 5. - С. 467-475.

12. Рубцова Ю.С. Личность сотрудника органа дознания, допускающего халатное отношение к служебным обязанностям при производстве предварительного расследования. Сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы современного российского государства и права». Санкт-Петербургский университет МВД России. - СПб, 2015. - С. 175-179.

13. Абрамовская О.Р., Майоров А.В. Криминологические особенности личности коррупционного преступника // Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Право. - 2012. - № 37 (291). - С. 54-57.

14. Глухова А.А., Изосимов С.В. Виктимологические факторы преступности: история, современность и перспективы предупредительного воздействия: Учебное пособие. – Нижний Новгород, 2010.

15. Франк Л.В. Потерпевшие от преступлений и проблемы советской виктимологии. – Душанбе, 1977. – 108 с.

16. Рыбальская В.Я. Виктимологические проблемы преступности. – Иркутск, 1983. – С. 182–183.

17. Горшенков Г.Н. Криминологический словарь. – Н. Новгород, 2007.

18. Панышин Д.Л. Образование - один из инструментов совершения революции на Украине // Криминология: вчера, сегодня, завтра. - 2014. - №3(34). - С.113 - 115.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Панышин Денис Леонидович, старший преподаватель кафедры специальных дисциплин.

Филиал федерального государственного казенного учреждения дополнительного профессионального образования «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников МВД России».

Служебный адрес: 423800, г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Коррупция, преступность, виктимность, причины, условия, виктимизация, мотивация, профилактика, предупреждение, личность, Госавтоинспекция.

**ПАПАСКУА А.А., ЗАТОЛОКИН А.А.**

## **ПОЛИЦЕЙСКАЯ ФУНКЦИЯ ПРИ ПРЕДОСТАВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ УСЛУГ**

Аннотация. В статье раскрываются основные аспекты реализации полицейских функций при предоставлении государственных услуг.

Ввиду того, что государственные услуги в сфере безопасности дорожного движения предоставляются не просто специалистами, а сотрудниками полиции, то полицейская составляющая данной деятельности играет не маловажную роль. В настоящей статье мы предпримем попытку продемонстрировать полицейскую составляющую деятельности субъектов предоставления государственных услуг, во многом благодаря должной реализации которой эти услуги находятся в ведении МВД России.

Общеизвестно, что самые социально востребованные государственные услуги в сфере безопасности дорожного движения, в настоящее время оказывают подразделения ГИБДД МВД России. Существует немало ситуаций, при которых сотрудники МРЭО выступают, не просто как специалисты, а как полицейский. Так одной из проблем, с которыми может столкнуться гражданин, обратившийся в ГИБДД с целью совершения регистрационных действий это приобретение транспортного средства находящегося в розыске. Следующая проблема – это различные фальсификации при получении права на управление транспортными средствами. Но обо всем по порядку.

Науке известно и, не вызывает сомнения, тот факт, что решение проблемы розыска транспортных средств зависит от грамотных действий всех служб полиции [1]. Однако существует подразделение полиции, непосредственным объектом контроля которого являются транспортные средства и на которое возложен «федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения» [2] это – Государственная автомобильная инспекция (ГИБДД). Однако наиболее важной службой ГИБДД по предотвращению попыток легализации транспортных средств находящихся в розыске является МРЭО. Именно МРЭО ГИБДД находятся на переднем крае борьбы с оборотом похищенных транспортных средств [3]. Либерализация законодательства в сфере предоставления государственных услуг упростила данную процедуру для законопослушных покупателей и в тоже время создала благоприятную среду для всякого рода злоумышленников. Так административный регламент по предоставлению государственной услуги по регистрации автотранспортных средств внес целый ряд изменений значительно упрощающих процедуру регистрации транспортных средств, в числе которых: регистрационные действия может проводить любое регистрационное

подразделение Госавтоинспекции РФ вне зависимости от места жительства собственника; срок регистрации (изменения регистрационных данных) транспортных средств продлен до 10 суток; ранее присвоенные регистрационные знаки, соответствующие требованиям законодательства, сохраняются за транспортным средством; значительно сокращен срок предоставления государственной услуги.

Кроме того, с 2013 года уже нет необходимости снимать транспортное средство с учета прежнему собственнику и ставить на учет новому, ранее осуществляемые два регистрационных действия сейчас заменяет одно – «Изменение регистрационных данных в связи с переходом права собственности». В связи с чем возрастает риск приобретения транспортного средства находящегося в розыске. В настоящее время существуют определенные механизмы по проверке приобретаемого транспортного средства, делегированные государством гражданам, в виде раздела на официальном сайте ГИБДД «ПРОВЕРКА АВТОМОБИЛЯ» [4]. Но, не смотря на это, по-прежнему не редки случаи, когда новый собственник халатно относится к процедуре приобретения автомобиля, не только не проверяя транспортное средство через сайт ГИБДД, но и покупая автомобиля с не у хозяина (ДКП т/с с подписью прежнего собственника без присутствия такового во время сделки), не осуществляя сверку идентификационного номера транспортного средства с документами. В этом случае надежный заслон на пути легализации краденного транспортного средства должен поставить инспектор МРЭО путем осуществления осмотра. В соответствии с Административным регламентом по предоставлению государственной услуги по регистрации автотранспортных средств, осмотр транспортного средства является административной процедурой, осуществляемой в процессе регистрационных действий. В отведенные административным регламентом 20 минут, инспектор МРЭО должен и, установить соответствие идентификационной маркировки с представленными документами, и определить соответствие требованиям законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения. Таким образом, инспектор реализует две задачи, выполняя которые он должен обладать специальными познаниями в области криминалистической экспертизы и технической диагностики. В ходе осмотра инспектор может выявить как подделку маркировочных обозначений, так и изменение знаков первичной идентификационной маркировки. Помочь инспектору в решении данной задачи должны уверенные знания Международного Стандарта ISO 3779-1983 и ГОСТ Р 51980-2002. Используя которые, инспектор сможет расшифровать содержание идентификационного номера (кода) и таблички изготовителя транспортных средств, проверить правильность их расположения на транспортном средстве и определить метод нанесения знаков идентификационного номера [5]. При выявлении изменения в идентификационном номере транспортного средства, инспектору зачастую, необходимо не просто выявить транспортное средство с измененной маркировкой, но и принять решение в соответствии с УПК РФ. В рамках проверки подлинности номерных обозначений инспектором выносятся определения о назначении экспертизы, в котором перед экспертом ставятся вопросы, указывается перечень материалов, предоставляемых в распоряжение

эксперта. Параллельно инспектор МРЭО ГИБДД занимается сбором данных, на основании которых можно установить наличие или же отсутствие события правонарушения (преступления). По результатам исследования, эксперт, в письменной форме, дает заключение, в котором предоставляет ответы на поставленные перед ним вопросы и делает выводы. Если причиной изменений маркировочных обозначений являются естественные процессы (такие как коррозия, старение металла), а маркировочный номер удастся идентифицировать с представленным на исследование транспортным средством, то имеются все основания для прекращения проверки. МРЭО ГИБДД в графу «особые отметки» регистрационного документа вносит соответствующую запись. Экспертно-криминалистическим подразделением изготавливается фотография места маркировки размером 50 X 15 мм, которая вклеивается в свидетельство о регистрации транспортного средства. Однако заметим, что это возможно лишь при условии, что отсутствует умышленное (изменение) уничтожение маркировочного обозначения транспортного средства. Если же в результате исследования будут установлены следы уничтожения идентификационного номера транспортного средства, то заключение эксперта будет являться одним из доказательств по уголовному делу.

Следующее, но не менее важное направление применения полицейской функции в деятельности при предоставлении государственных услуг – это выявление различных фальсификаций связанных с приобретением права на управление транспортными средствами. До сих пор остаются нередкими случаи, когда граждане пытаются незаконно получить право на управление транспортными средствами. Например, типичной является ситуация, когда гражданин, зная, что он был лишен права управления, как правило, в соседнем государстве, подает заявление в МРЭО ГИБДД о выдаче ему водительского удостоверения взамен утраченного. Такими действиями заявитель преследует, можно сказать, две цели: первая и основная - это незаконное приобретение официального документа; а вторая цель, заключается в том, что если даже Госавтоинспекция откажет в выдаче водительского удостоверения, то есть возможность в течении двух месяцев управлять транспортом по временному разрешению.

И для изобличения такого гражданина необходимо проведение проверок. После принятия от гражданина заявления и представления им соответствующих документов Госинспектором до замены водительского удостоверения проводятся соответствующие проверки. Госавтоинспекция проводит проверки по различным учетам: водителей, лишенных права на управление транспортными средствами; выданных водительских удостоверений; распределенных и утраченных (похищенных) бланков водительских удостоверений и водительских удостоверений; лиц, объявленных в розыск.

Но проблема заключается в том, что, к сожалению, в Российской Федерации нет совместной базы данных с сопредельными государствами в том числе и со странами Таможенного союза, и провести проверку на предмет выявления гражданина лишенного права управления в другом государстве «по утере» довольно проблематично.

В соответствии с законодательством, действия такого лица следует рассматривать как приобретение незаконным путем официального документа. Инспектор МРЭО ГИБДД при выявлении такого факта, должен написать рапорт на имя начальника территориального подразделения МВД об обнаружении признаков преступления. Понятие «официальный документ» используется законодателем и при конструировании ряда других составов преступлений лиц, как правило, незаконно приобретающих с документами и определенные права, удостоверяемые этими документами. Понятие официального документа непосредственно в уголовном законе не определяется.

В рассматриваемом случае, объектом преступного посягательства являются общественные отношения, возникающие в сфере оборота официальных документов, а так же общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения. Предметом преступного посягательства, с учетом сферы охраняемых уголовным законом общественных отношений, будут водительские удостоверения на право управления транспортными средствами. Причем водительские удостоверения являются официальным документом и наделяют обладателя правом на управление транспортным средством. И так действия гражданина подпадают под статью 324 УК РФ «Приобретение или сбыт официальных документов и государственных наград».

Еще одним примером выявления деяний, подпадающий под статью 324 УК РФ, будет служить действия гражданина, лишённого права управления и пытающегося приобрести вновь данное право, но под другой фамилией. Смоделируем ситуацию, когда гражданин был лишен права управления транспортным средством за грубое нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Например, водитель допустил нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека и был лишен права на управление транспортным средством сроком на 3 года в соответствии со ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Согласно законодательство, лицо, достигшее возраста четырнадцати лет, вправе переменить свое имя, включающее в себя фамилию, имя и отчество. Перемена имени производится органом записи актов гражданского состояния по месту жительства или по месту государственной регистрации рождения лица. Перемена имени подлежит государственной регистрации в органах записи актов гражданского состояния [6]. И что характерно, в паспорте гражданина Российской Федерации нет отметки о смене фамилии, а лишь делается запись о ранее выданных паспортах. Такой гражданин обращается в автошколу, и после прохождения обучения, что занимает месяц - полтора, вполне официально получает документ, подтверждающий прохождение обучения по программе подготовки водителей транспортных средств необходимой категории. После чего данному гражданину остается обратиться в МРЭО ГИБДД с заявлением о приеме у него экзаменов и выдаче водительского удостоверения. Учитывая тот факт, что данный гражданин был уже лишен права управления, следует понимать, какую серьезную угрозу для безопасности дорожного движения он может представлять.

Вышеописанный случай демонстрирует довольно сложную схему получения водительского удостоверения, но не следует забывать о такой

категории как женщины - водители, которые так же совершают грубые правонарушения и в соответствии с законодательством – лишаются права управления транспортными средствами. В таком случае схема значительно упрощается, ведь в большинстве случаев выходя замуж женщина берет себе фамилию супруга, после чего, совершив вышеприведенный порядок действий, может вновь получить водительское удостоверение.

Резюмируя вышеизложенное, необходимо подчеркнуть:

1. В настоящее время при предоставлении государственных услуг присутствует определенная полицейская функция, благодаря должной реализации которой, до сих пор деятельность по предоставлению государственных услуг в сфере безопасности дорожного движения относится к сфере ведения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

2. Осмотр транспортного средства, в настоящий момент, является единственной, наиболее действенной, превентивной мерой на пути криминального автобизнеса.

3. Решением проблем возможных фальсификаций при приобретении права на управление транспортными средствами будет являться создание единой информационной системы правоохранительных органов стран Таможенного союза, обеспечивающей возможность проведения проверок по всем необходимым учетам (в том числе органов записи актов гражданского состояния), пресекающую возможность получения правонарушителями желаемых документов.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Затолокин А.А. Взаимодействие подразделений и служб полиции по противодействию легализации транспортных средств с измененной маркировкой//В сборнике: Современные проблемы уголовной политики V Международная научно-практическая конференция. Под редакцией А.Н. Ильяшенко. 2014. С. 220-227.

2. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (с изменениями и дополнениями)//СПС Гарант.

3. Затолокин А.А. Осмотр транспортного средства: административная процедура при предоставлении государственной услуги или мера противодействия легализации криминальных транспортных средств//В сборнике: Актуальные проблемы права и правоприменительной деятельности на современном этапе Материалы Международной научно-практической конференции; под общей редакцией В.А. Сосова. Краснодарский университет МВД России, Новороссийский филиал Краснодарского университета МВД России, ООО «Издательский Дом - Юг». 2014. С. 177-182.

4. URL: <http://www.gibdd.ru/ПРОВЕРКА АВТОМОБИЛЯ> (дата обращения 22.01.2017).

5. Затолокин А.А., Касаткина Е.Ю. К вопросу определения подложного идентификационного номера//В сборнике: Криминалистика и судебно-экспертная деятельность в условиях современности Материалы IV Международной научно-практической конференции. Краснодарский университет МВД России. 2016. С. 214-218.



6. Федеральный закон от 15.11.1997 № 143-ФЗ «Об актах гражданского состояния» (с изменениями и дополнениями)//СПС Гарант.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Папаскуа Анджела Александровна, доцент кафедры технической эксплуатации ТС, кандидат технических наук.

Северо-Кавказский федеральный университет.

Затолокин Александр Александрович, старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД, кандидат юридических наук.

Краснодарский университет МВД России.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Реализация полицейских функций, предоставление государственных услуг.

**ПАРАХИН В.В.**

### **КРИТЕРИИ И ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопросов критериев и показателей эффективности пропаганды безопасности дорожного движения.

Неотъемлемым элементом всего процесса пропаганды безопасности дорожного движения является определение ее эффективности, т.е. ее реального воздействия на сознание и поведение участников дорожного движения.

Согласно исследованию, Sabey and Taylor (1980), человеческий фактор в сочетании с другими факторами является причиной 96% ДТП, а в чистом виде приводит к 65% ДТП. Только по 2% случаев исключительной причиной ДТП приходится на долю дорожных условий и состояния транспортного средства [1, 17]. Человеческое поведение – это тот фактор, на который можно влиять и который поддается изменению. Пропаганда безопасности дорожного движения подкрепленная эффективным правоприменением является одним из действенных инструментов, влияющих на поведение людей.

Любая программа пропагандистской кампании должна содержать реальные цели. Такие цели разрабатываются путем изучения различных данных, собранных в ходе всесторонней оценки ситуации по безопасности дорожного движения. Цели являются отправной точкой для мониторинга эффективности пропаганды безопасности дорожного движения в решении поставленных задач.

Задачи должны соответствовать критериям SMART, т.е. быть конкретными, измеримыми, достижимыми, релевантными и иметь реальные сроки выполнения.

Эффективность пропаганды безопасности дорожного движения можно изучать в статике или динамике. В статике мы рассматриваем эффективность как уровень достижения общих целей. Рассматривая эффективность в динамике, мы исследуем, прежде всего, процесс движения к тем или иным конкретным целям.

В этой связи для оценки эффективности пропаганды желательно включать как краткосрочные, так и средние – и долгосрочные задачи.

Например, программа по повышению уровня использования ремней безопасности в Липецкой области, реализуемая в рамках международного проекта «Безопасность дорожного движения в десяти странах – RS10» преследовала цели различного уровня.

В начале программы стояли цели повышения информированности водителей и пассажиров в вопросах необходимости использования ремней безопасности. Для решения этой цели ставились конкретные задачи по повышению информированности о законах и санкциях, о плюсах использования ремней безопасности и развенчанию существующих мифов о них, осведомленности об ужесточении полицейского контроля.

Следующей целью программы стало увеличение показателей использования ремней безопасности. Задачи конкретизировали эту цель поэтапного повышения использования ремней безопасности на передних сиденьях, задних сиденьях, среди детей и других целевых групп.

Иерархию целей по данной программе завершил основной показатель эффективности программы по пропаганде безопасности дорожного движения - снижение числа случаев гибели водителей и пассажиров транспортных средств. Задачи предусматривали поэтапное сокращение гибели водителей, пассажиров на передних сиденьях и задних сиденьях.

Таким образом, эффективность пропаганды оценивается с трех позиций: 1) какие цели регулятивного характера ставятся коммуникатором; 2) как эти цели воплощаются в содержании и форме пропагандистских сообщений; 3) как реагирует аудитория (реципиент) на эти сообщения, т.е. насколько их поведение, практическая деятельность соответствует целям пропаганды.

Определяя эффективность пропаганды безопасности дорожного движения, мы даем оценку ее эффектам. Эффект – это частный момент эффективности. Он свидетельствует об отдельном достижении средства пропаганды или разового пропагандистского мероприятия, путем сопоставления результатов пропагандистского воздействия.

Конкретный результат воздействия всегда с чем-то сравнивается – либо с имеющимися предположениями (соответствует ожиданиям, желателен или нет и т.п.), либо с известным опытом (хуже или лучше известного результата), либо с теоретическим расчетом воздействия. Такое сравнение конкретного результата с предположением, опытом, расчетом дает возможность говорить об эффекте воздействия.

Результат и эффект различаются в зависимости от возможности сделать заключение о том, имеет ли место процесс изменений или нет: результат не дает ответа на этот вопрос, сравнение же двух или нескольких результатов свидетельствует об изменениях (или их отсутствии) и дает основание говорить об эффекте (или отсутствии эффекта). Целый ряд положительных эффектов пропаганды безопасности дорожного движения может переходить в ее эффективность.

Полученные результаты и эффекты пропагандистского воздействия, оцениваются с помощью тех или иных критериев. При психологическом подходе

классификации критериев эффективности пропаганды особое внимание уделяется проблеме социальных установок и оценок (в западной социальной психологии используется понятие «аттитюды»).

В классификации, истоки которой восходят к Платону, выделяются три категории реакций или убеждений: а) когнитивные (познавательные) – отражающие индивидуальное восприятие объекта и знание о нем; б) аффективные (эмоциональные) - дающие оценку объекту и испытываемых к нему чувств; в) конативные (поведенческие) - способствующие формированию на основе установки определенной модели действия в отношении объекта [2, 136]. Три источника оценочного суждения – мнения, чувства и прошлое поведение могут детерминировать установки как каждый из них сам по себе, так и в сочетании друг с другом. В добавление к этим трем компонентам четвертым детерминантом установки порой называется процесс мотивации.

Согласно теории установки под эффективностью пропагандистской деятельности имеются в виду изменения, происходящие под ее воздействием в сознании человека. Возможны три ситуации изменения установок: а) формирование новых; б) усиление имеющихся; в) изменение прежних.

Последняя форма изменения установок является самой сложной, ибо сознанию людей свойственна некоторая консервативность, выраженная в нежелании изменяться. Вредные привычки и пристрастия, опасные для жизни и здоровья, также как убеждения и установки глубоко укореняются в человеке, они несут эмоциональную нагрузку и изменить их необычайно трудно. Например, нелегко убедить людей пристегнуть ремни безопасности, если они 50 лет водили машину без них. Один крупномасштабный эксперимент, предпринятый правительством США в конце прошлого века для того, чтобы убедить людей с помощью телевизионной рекламы пользоваться ремнями безопасности, практически не дал никаких позитивных результатов [3, 200]. В конце концов, чтобы убедить большинство американцев пользоваться ремнями безопасности, потребовалось принятие соответствующих законов, поддержанных как определенными штрафными санкциями за их нарушение, так и общенациональной кампанией «Пристегнись, Америка!». По мнению американских психологов, это было связано с тем, что вероятной причиной непопулярности ремней безопасности стала самонадеянность людей, считавших себя неуязвимыми (Slovik, 1985) [4, 287]. Можно предположить, что такое поведение водителей объясняется безнаказанностью деяния и неосознанием их последствий. По данным американских ученых, лишь одна поездка из 100 000 заканчивается аварией. Учитывая, что в среднем в течение жизни человек совершает около 50 000 поездок, чувство собственной безопасности в конечном итоге может обернуться для многих водителей лишь иллюзией неуязвимости.

Вероятность быть остановленным и наказанным полицией выше, нежели возможность попасть в серьезную аварию. Таким образом, для водителя риск быть уличенным в правонарушении и соответственно наказанным может стать более весомым поводом изменить поведение, чем страх попасть в аварию.

Исследования показывают, что сочетание тематических общественных кампаний с наглядностью эффективного правоприменения приводят к значительному снижению числа аварий. Формирование через СМИ убеждения,

что водитель будет обязательно вычислен – а если будет вычислен, то будет и должным образом наказан – служит хорошим сдерживающим фактором.

Необходимо отметить, что в Липецкой области основная часть пиар-кампаний основывалась на методе убеждения и принуждения, во многих случаях на принципе «кнута и пряника». Так прошли ставшие известные в регионе такие акции как: «Два Ша» («Штраф – Шоколад»); «Дед мороз За БДД»; «Пристегнись и Выиграй»; «Самый важный пассажир»; «Кому ремня – кому кино», «Едим в кресле - едим в сказку», «Живые знаки» и другие. Такое заметное, наглядное и интенсивное правоприменение и информирование, позволяло наказывать одних водителей и пассажиров, и предупреждать других, поскольку они наглядно видели усиленный надзор полиции. Это очень важный момент для достижения успеха в пропагандистской и правоприменительной деятельности.

В международной практике принято оценивать эффективность пропагандистских кампаний по исследованию критериев – КАР (от английского: Knowledge - Знание, Attitude - Отношения, Practice - Практика). Как отмечалось, в любом убеждении выделяются три основных компонента: а) знание по какому-либо вопросу; б) отношение человека к содержанию этого знания, его оценка; в) готовность действовать или реагировать согласно с содержанием знания. Взаимосвязь этих компонентов (знание, оценка, установка) является одним из неоспоримых свидетельств прочности убеждений аудитории.

Данные исследования КАР имеют важнейшее значение для планирования, реализации и оценки пропаганды безопасности дорожного движения. Это репрезентативные исследования конкретной группы населения. Исследования КАР могут выявить пробелы в знаниях, убеждениях или паттернах поведения, которые могут облегчить понимание и разработку системы необходимых мер.

Показатели могут быть: 1) качественные; 2) качественно-количественные; 3) количественные. Качественные показатели относятся к характеристике мировоззрения и убеждений. Качественно-количественными показателями являются данные о численности и составе аудитории, о пропагандистах, о количестве проведенных пропагандистских мероприятий. Количественные показатели позволяют оценить в цифрах результаты пропагандистского воздействия, измерение установок и убеждений.

Полная оценка показателей эффективности пропаганды безопасности дорожного движения, в зависимости от ее целей, может осуществляться в одной или нескольких формах: формативная оценка и оценка процесса, оценка влияния, оценка результатов [5, 136].

Формативная оценка результатов определяет, насколько адекватна программа или проект, т.е. нацелена ли она на определенные факторы риска и подходит ли для целевой аудитории. Международный опыт показал, что пропагандистские кампании, вероятнее всего, будут успешными, если они обращаются только к одному четко обозначенному вопросу (фактор риска) и выбирают конкретную целевую аудиторию. В пропаганде безопасности дорожного движения также, как и в военной стратегии нельзя одновременно наступать по всему фронту военных действий, поскольку для этого не хватит ни сил, ни средств. Необходимо выбрать главный удар и сосредоточить все усилия на одном факторе риска. Для проведения эффективных мероприятий социального

маркетинга необходимо четкое адресное воздействие на конкретные социальные группы (целевую аудиторию). Примером формативной оценки информационно-пропагандистской кампании может стать ответ на вопрос, нацелены ли информационные материалы на соответствующую аудиторию. С помощью качественного исследования методом фокус-групп выявляются мотивы и барьеры поведения. Количественное исследование, проведенное до кампании, определяет исходный уровень знания, отношения, поведения (КАР -1); оценка распространённости среди целевой аудитории выявленных в ходе фокус-группы мотивов и барьеров, медиа предпочтений.

Оценка процесса ставит своей целью не измерение достигнутых результатов, а проверку соответствия выполнения программы плану. Например, при проведении кампании в СМИ оценка процесса может предусматривать получение ответов на такие вопросы: прошла ли продукция кампании (плакаты, рекламные щиты, радио- или телевизионные ролики) предварительное тестирование; насколько часто транслируются рекламные ролики данной кампании; сколько человек увидело эти ролики; проинформирована ли, общественность о причинах факторов риска. Так, количественные КАР - исследования, которые проводились по окончании интенсивных фаз социально-маркетинговых кампаний в Липецкой области исследовательским агентством «Ромир Липецк», показали следующий уровень информированности о проведённых кампаниях: «Не разрывай линию жизни!» -74%; «Жизнь важнее скорости!» - 82%; «Пристегни или потеряешь!» - 89%.

Оценка влияния позволяет определить, приводят ли указанные рекламные ролики к каким-либо изменениям. Под эффектом программы подразумевается влияние пропагандистских мероприятий на целевую аудиторию. Например, осознали ли люди, что в случае пренебрежения ими ремнями безопасности, их может оштрафовать полиция или они могут погибнуть в аварии. Важным показателем результативности влияния является повышение уровня обеспечения безопасности дорожного движения по отдельным факторам риска (использование ремней безопасности, соблюдение скоростного режима и др.). Изменение модели поведения участников движения и их восприятие дорожной безопасности - это тоже измерение влияния. Оценка динамики субъективного знания, отношения, поведения и эффективности как каждого из проведенных мероприятий, так и кампании в целом осуществляется путем проведения количественного исследования после кампании (КАР-2). В исследовании после кампании (КАР-2) изучаются те же показатели, что и в исследовании до кампании (КАР-1) с целью определения их динамики, а также включен модуль по оценке эффективности мероприятий кампании. Например, после проведения пропагандистской кампании «Пристегни или потеряешь!» 25% автомобилистов в Липецке заявили, что стали использовать детские удерживающие устройства чаще по сравнению с началом кампании, 89% респондентов указали, что необходимо всегда их использовать.

Оценка результатов осуществляется с целью определения успешности программы. Производится измерение реальных объективных результатов пропагандистских мероприятий, привели ли они к каким-либо фактическим изменениям поведения людей. Например, в самом ли деле число людей,

использующих ремни безопасности или соблюдающих скоростной режим возросло по сравнению с аналогичным показателем до начала мероприятий? Снизилось ли число случаев со смертельным исходом и тяжелых травм?

Исследования, проведенные Липецким государственным техническим университетом в рамках международного проекта «Безопасность дорожного движения «RS-10» свидетельствуют о положительном влиянии пропаганды безопасности дорожного движения, сочетаемой с интенсивным правоприменением, на сознательный выбор людьми рекомендованной модели поведения [6, 1]. Уровень использования ремней безопасности среди всех водителей и пассажиров транспортных средств за четыре года увеличился с 52,4% до 77,4%, а уровень использования детских удерживающих устройств увеличился с 20,9% до 54,1%.

Установлено, что результативность пропаганды безопасности дорожного движения зависит от стоящих перед ней целей и задач, ее содержания, степени квалификации пропагандистских кадров, выбора средств, форм и методов пропагандистского воздействия, особенностей аудитории, влияния внешних условий среды как на пропагандистский процесс, так и на аудиторию в частности. Только зная все связи, все структурные процессы пропаганды, факторы и условия, которые действуют на каждой ступени анализируемого процесса, можно добиться ее эффективности и если в результате пропагандистской деятельности имеется, пусть самое малое, продвижение к намеченной цели, к положительному результату, то можно говорить о ее эффективности.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Руководство по разработке, проведению и оценке пропагандистско-информационных кампаний по безопасности дорожного движения. Брюссель. Институт по безопасности дорожного движения Бельгии (IBSR-BIVV). 2009.
2. Психологическая энциклопедия. 2-е изд. / Под ред. Р. Корсини, А. Ауэрбаха. – СПб.: Питер, 2006.
3. Харрис Р. Психология массовых коммуникаций. М. 2002.
4. Майерс Д. Социальная психология. -7-е изд. – СПб.: Питер, 2007.
5. Управление скоростью: руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Женева. Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения. 2008.
6. Практические шаги по повышению безопасности дорожного движения: опыт проекта по безопасности дорожного движения в десяти странах – Российская Федерация. Всемирная организация здравоохранения. 2015.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Парахин Владимир Васильевич, заместитель начальника отдела – начальник отделения пропаганды БДД.

ООАР и ПБДД УГИБДД УМВД России по Липецкой области.

Служебный адрес: 398059, г Липецк, ул М.И. Неделина, д 2.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Критерии и показатели, эффективность, пропаганда безопасности дорожного движения.

## **ПОДРЕЗОВ И.Н.**

### **ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКОВ ГИБДД**

Аннотация: Сотрудники подразделений ГИБДД в ходе выполнения своих служебных обязанностей должны избирательно использовать навыки профессиональных двигательных действий. Это связано с тем, что не за каждым управляемым транспортным средством находится преступник, не каждое совершенное водителем нарушение Правил дорожного движения является социально опасным для окружающих.

Подавляющее большинство водителей является законопослушными гражданами. У сотрудника достаточно широкий выбор административных наказаний нарушителя и т.п. В то же время, несение службы по 10-12 часов, вероятность создания необычной ситуации требуют от него поддержания постоянной готовности к немедленному выполнению правильных и наиболее эффективных действий.

Действенность модельных ситуаций в процессе обучения курсантов сопряжена с законодательством правовой защищенности сотрудников полиции и правомерности в части использования и применения им оружия.

Так, например, в целях обеспечения собственной безопасности и предотвращения попыток овладения табельным оружием, сотрудник полиции имеет право устанавливать “зону” или “границу” своей безопасности, которая даст возможность держать преступника на определенном расстоянии от себя (например, в 2-5 метрах). Для безошибочного определения «зоны» или «границы» своей безопасности сотрудник полиции должен иметь навык в его установлении. Этот навык может быть сформирован только в процессе многократного выполнения действий, что и обеспечивается в ходе комплексных практических учебных занятий по физической подготовке [1,2].

Все эти условия обуславливают необходимость специальной подготовки сотрудников для формирования и совершенствования навыка и умения прогнозировать ситуацию, быстро определять возможные варианты решений и действий в них, мгновенного проявления максимальных усилий основных физических качеств.

Физическая подготовка, как и другие изучаемые в образовательных учреждениях предметы и дисциплины, должна способствовать формированию у обучаемых специальных знаний, навыков и умений. Т.к. процесс обучения воздействует комплексно на весь организм курсантов и слушателей, то следует рассматривать и физическую подготовку как средство для воздействия не только на совершенствование основных физических качеств и освоение профессиональными двигательными действиями, но и на ментальные механизмы обучаемых. Это требует конкретизации характеристики и принципов построения опытной системы обучения.

Физическая подготовка, являясь одним из элементов системы профессиональной подготовки, направлена на обеспечение готовности курсантов

и слушателей к охране общественного порядка, предотвращению преступлений, сохранению жизни и здоровья гражданам. Основными направлениями обеспечения высокой эффективности физической подготовки курсантов и слушателей в процессе их обучения является специальная направленность средств и методов обучения и воспитания. Это обусловлено соответствием выполняемых физических упражнений особенностям оперативно-служебной деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы [3].

Профессионализм работника органов внутренних дел характеризуется перспективой видения им в решении неожиданно возникших ситуаций, специальными знаниями и умениями, быстрым ориентированием в сложной постоянно меняющейся обстановке, мгновенным выбором наиболее эффективного решения в неожиданно создавшейся ситуации, реализацией принятого решения своими решительными действиями, разумным проявлением властных полномочий и распорядительности. С точки зрения психологии он проявляется через язык образов, действий, эмоций и неразрывно связан с мотивационной системой, волей, когнитивной сферой индивидуума.

В образовательных организациях МВД России необходимость специальной направленности физической подготовки изучали и раскрывали такие ученые, как Ю.Ф. Подлипняк, В.В. Яншин, С.В. Непомнящий, В.Г. Колухов, А.Ф. Калашников и др. [4].

Результаты проведенных исследований реализовались в создание полос препятствий со специальной направленностью. Так, например, в содержание включены выполнение физических упражнений обще развивающего характера по круговому методу, затем на фоне полученной физической нагрузки выполняется упражнение в стрельбе из пистолета в тире, после преодоления препятствий - 2-х минутное единоборство с “правонарушителем”. Содержание полос препятствий направлено на повышение уровня общефизической подготовленности, функционального состояния курсантов. Из профессиональных двигательных действий сотрудников органов внутренних дел выполняются стрельба и единоборство. Можно заключить, что в ходе таких занятий решается задача подготовки сотрудника с установкой только поразить цель, быстро победить “правонарушителя” в единоборстве.

В содержании полос препятствий есть необходимость включать, определения правильного решения, совершенствование навыков разнообразных действий с наручниками, резиновой палкой и других профессионально важных двигательных действий. На модельных ситуациях, когда курсанты и слушатели, имея юридическую подготовленность по классификации составов правонарушений и преступлений, твердо усвоенные навыки рукопашного боя, за определенный промежуток времени должны проявить юридический и оценочный интеллект в выборе применения адекватных мер пресечения. Это обосновывается наличием разнообразных способов пресечения правонарушений и задержания лиц, их совершивших, с применением физической силы. Так, например, ими могут быть нанесение ударов ногами, руками, резиновой палкой, специальными и подручными средствами, применение болевых и удушающих приемов борьбы [5]. Однако, учитывая цель и порядок применения, болевые и удушающие приемы являются основными при силовом задержании, так как они позволяют достаточно надежно



блокировать правонарушителя, не причиняя ему вреда, надеть на него наручники, провести поверхностный осмотр, сопроводить задержанного и т.д.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Карданов А.К. Значение физической подготовки в профессиональной деятельности современного полицейского // Теория и практика общественного развития. – 2014. - № 14. С 118.
2. Петров С.И., Коломиец В.В. Совершенствования профессионально важных физических качеств сотрудников ДПС МВД России // Учёные записки университета имени П.Ф. Лесгафта. – 2013. - № 2 (96). С 131.
3. Физическая культура студента: Учебник / Под ред. В.И. Ильинича. М.: Гардарики, 2010. С 242.
4. Троян Е.И. Основы тактики действий сотрудников ОВД при угрозе оружием // Концепт. – 2014. – Спец. выпуск № 20. С 4-6.
5. Алдошин А.В. Методические приемы и подходы, способствующие повышению работоспособности у сотрудников ОВД // Наука и практика: журнал. – Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова. – 2015. – №1(62). – С. 114-116.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Подрезов Игорь Николаевич, преподаватель кафедры физической подготовки и спорта.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Физическая подготовка сотрудников полиции, профессиональная подготовка сотрудников ДПС.

### **ПОДЧЕРНЯЕВ А.Н**

#### **УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ОЦЕНКА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ**

Аннотация. В статье автор исследует содержание уголовно правовой нормы об ответственности за нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Поступательное развитие современного общества, реализация научно-технического потенциала облегчает процессы жизнеобеспечения, совершенствует коммуникативные связи, улучшает комфортность проживания.

Вместе с тем, технический прогресс таит в себе и некоторые опасности. Так объекты эксплуатации транспорта с ростом численности средств передвижения, их скоростных и иных характеристик требуют от всех вовлеченных в этот процесс участников соблюдения мер предосторожности, игнорирование которых может

повлечь наступление негативных последствий. Сказанное в равной степени относится и к дорожному движению, где мерами предосторожности выступают Правила дорожного движения. Отступление от последних чревато травмами, а во многих случаях жертвами.

За совершение наиболее опасных правонарушений в области дорожного движения Уголовным кодексом Российской Федерации устанавливается уголовная ответственность. В настоящее время УК РФ предусмотрена уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения, повлекшие по неосторожности тяжкие последствия, как водителем транспортного средства (ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»), так и иными участниками дорожного движения, например пешеходами (ст. 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта»). Причем для водителей, в случае управления ими транспортным средством в состоянии опьянения Федеральным законом от 13.02.2009 N 20-ФЗ "О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации" был введен соответствующий квалифицирующий признак, отягчающий наказание.

Преступления против безопасности дорожного движения представляют повышенную опасность при их совершении лицами, находящимися в состоянии опьянения [1].

Законодательная дефиниция управления водителем транспортным средством в состоянии опьянения нашла свое продолжение в новой статье 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» [2]. Согласно данной нормы к уголовной ответственности привлекаются за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лица, находящиеся в состоянии опьянения, подвергнутые административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющие судимость за совершение преступления, предусмотренного частями второй, четвертой или шестой статьи 264 УК РФ, или статьей 264.1 УК РФ.

При этом в соответствии с примечанием 2 к ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» лицом, находящимся в состоянии опьянения (в статьях 264 и 264.1 УК РФ) признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств или психотропных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Указанные поправки, введенные

Федеральным Законом от 31.12.2014 N 528-ФЗ, призваны устранить трудности при определении юридического статуса водителя управлявшего автомобилем в состоянии опьянения.

Состояние опьянения определяется по результатам химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения, проведенных в соответствии с правилами, утвержденными Правительством Российской Федерации, и в порядке, установленном Министерством здравоохранения Российской Федерации, либо по результатам судебной экспертизы, проведенной в порядке, предусмотренном Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации [3]. При этом факт алкогольного опьянения подтверждается наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха (0,32 промилле), в то время как опьянение, вызванное применением наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ – наличием в крови веществ, установленных Постановлением Правительства РФ от 30 июня 1998 г. N 681 "Об утверждении перечня наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров, подлежащих контролю в Российской Федерации" (с изменениями от 18 января 2017 г.), а также Реестром новых потенциально опасных психоактивных веществ, оборот которых в Российской Федерации запрещен.

Ряд вопросов правоприменительной практики, связанных с квалификацией преступлений в области дорожного движения, в т.ч. нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, разъяснены в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 24.05.2016) "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения".

Преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ, следует считать оконченным с момента начала движения транспортного средства, управляемого лицом, находящимся в состоянии опьянения. По смыслу уголовного закона, данное преступление совершается умышленно [4]. Определенные трудности при оценке преступности деяния могут возникнуть в случае, если водитель добросовестно заблуждался о своем физиологическом состоянии (например, скрытое добавление в напитки алкоголя в качестве розыгрыша со стороны знакомых, отсутствие достоверной информации на этикетке и т.д.).

В случае, если водитель скрылся с места происшествия, он может быть признан совершившим преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством. В случае отказа от прохождения медицинского освидетельствования данное лицо признается управлявшим транспортным средством в состоянии опьянения.

Ответственность по статье 264.1 УК РФ наступает при условии, если на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения водитель

является лицом, подвергнутым административному наказанию по части 1 или 3 статьи 12.8 КоАП РФ «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения» за управление транспортным средством в состоянии опьянения или по статье 12.26 КоАП РФ «Невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения» за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 статьи 264 или статьей 264.1 УК РФ. При этом следует иметь в виду, что лицо, привлекаемое к ответственности, может отвечать как одному из указанных условий, так и их совокупности.

В силу статьи 4.6 КоАП РФ «Срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию» лицо считается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления. В связи с этим суду надлежит выяснить, исполнено ли постановление о назначении лицу административного наказания по части 1 или 3 статьи 12.8 или по статье 12.26 КоАП РФ и дату окончания исполнения указанного постановления, не прекращалось ли его исполнение, не истек ли годичный срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию, не пересматривались ли постановление о назначении лицу административного наказания и последующие постановления, связанные с его исполнением, в порядке, предусмотренном главой 30 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях «Пересмотр постановлений и решений по делам об административных правонарушениях».

К имеющим судимость за преступление, предусмотренное частями 2, 4 или 6 статьи 264 либо статьей 264.1 УК РФ, относятся лица, имеющие со дня вступления обвинительного приговора суда в законную силу непогашенную или не снятую в установленном порядке судимость за любое из указанных преступлений или их совокупность. При этом следует учитывать, что сроки погашения судимости за каждое преступление исчисляются самостоятельно и не прерываются при совершении нового преступления [4].

Таким образом, система дорожно-транспортных преступлений претерпела ряд изменений, связанных как с редактированием их диспозиций, так и с корректировкой санкций, расширена введением новой статьи, предусматривающей уголовную ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения [5]. Своевременные меры законодательного характера сформировали устойчивые предпосылки к снижению уровня правонарушений на дорогах страны, совершаемых водителями транспортных средств в состоянии опьянения.

Однако дальнейшая их реализация связана с активной деятельностью правоохранительных органов, и в первую очередь полиции, в структуру которой входит специализированное подразделение по обеспечению безопасности

дорожного движения. Подразделения ГИБДД характеризуются разнообразием выполняемых задач, непосредственно осуществляют специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения [6]. В том числе проверку психофизиологического состояния водителей, управляющих транспортным средством с учетом, особенностей целей, задач, полномочий и компетенцией, обеспечивающими безопасность дорожного движения на определенной территории.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Баранчикова М.В. Привлечение к уголовной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения: проблемы реализации принципа законности // В сборнике: Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью. Всероссийская научно-практическая конференция. 2016. С. 44-47.

2. Данная статья введена Федеральным Законом от 31.12.2014 N 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения».

3. «Правила освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством», утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 года № 475 (в ред. постановлений Правительства РФ от 10 февраля 2011 года № 64, от 04 сентября 2012 года № 882, от 18 ноября 2013 года № 1025).

4. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 24.05.2016) "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения".

5. Баранчикова М.В. Принцип справедливости уголовной ответственности в деятельности по противодействию дорожно-транспортной преступности // Наука и практика. 2016. № 1(66). С. 20.

6. Баранчикова М.В. и др. Противодействие коррупции в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография – Орёл: ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2015. С. 24.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Подчерняев Александр Николаевич, начальник кафедры уголовного права, криминологии и психологии, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Управление транспортным средством, уголовная ответственность, опьянение, нарушение правил дорожного движения.

**ПОТАПЕНКОВА И.В.**

## **МОНИТОРИНГ СОСТОЯНИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ ПО ИТОГАМ 2016 ГОДА**

Аннотация. Статья посвящена анализу правоприменительной деятельности подразделений полиции по охране общественного порядка по исполнению административного законодательства. На основе анализа информационно-аналитических материалов МВД России выявлены проблемные вопросы в данной сфере и предложены оптимальные пути решения.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции», полиция обязана предупреждать и пресекать административные правонарушения (п. 2), осуществлять по подведомственности производство по делам об административных правонарушениях (п. 5). В свою очередь, для реализации указанных направлений деятельности в соответствии со ст. 13 того же закона, полиция имеет право требовать от граждан и должностных лиц прекращения противоправных действий, в том числе связанных и с нарушениями административного законодательства (п. 1), составлять протоколы об административных правонарушениях, собирать доказательства, применять меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, применять иные меры, предусмотренные законодательством об административных правонарушениях (п. 8), вносить руководителям и должностным лицам организаций обязательные для исполнения представления об устранении причин и условий, способствующих совершению административных правонарушений (п.12).

Поданным МВД России в 2016 году сотрудниками территориальных органов (полиции) пресечено более 95,4 млн административных правонарушений, предусмотренных КоАП, без учета административных правонарушений в области дорожного движения – 12 185 452. Сотрудниками Госавтоинспекции выявлено 84 324 057 административных правонарушений [1].

В рамках системы автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения функционирует 7291 стационарный и 4128 передвижных комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД, охватывающих свыше 8,9 тыс. и 4,1 тыс. соответствующих зон контроля, из которых 80% комплексов фиксируют превышение установленной скорости движения. За указанный период выявлено 51,1 млн таких нарушений, что составляет 83,6% от общего количества, зафиксированных в автоматическом режиме [2].

Преобладающее большинство административных правонарушений выявлено непосредственно должностными лицами органов внутренних дел

(полиции), что явилось основным поводом для возбуждения дел об административных правонарушениях. что явилось основным поводом для возбуждения дел об административных правонарушениях – 89,1% (10 805 525). По заявлениям физических и юридических лиц, а также сообщениям в средствах массовой информации возбуждено 6,9% (838 563) от общего количества дел об административных правонарушениях. Еще 0,3% (33 682) от всех дел возбуждены в связи с поступлением информации, содержащей в себе признаки состава административного правонарушения, из иных правоохранительных органов, общественных объединений либо органов местного самоуправления [2].

Наибольшее количество административных правонарушений пресечено сотрудниками подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения (Госавтоинспекция) патрульно-постовой службы (ППС) и участковыми уполномоченными полиции (УУП).

В ходе непосредственного наблюдения за поведением граждан в общественных местах, за поведением участников дорожного движения сотрудники полиции обнаруживают «достаточные данные, указывающие на наличие события административного правонарушения». Такими достаточными данными могут быть разнообразные деяния, образующие объективную сторону административного правонарушения, например, поведение гражданина, нарушающее общественный порядок и выражающее явное неуважение к обществу, сопровождающееся нецензурной бранью в общественных местах, оскорбительным приставанием к другим гражданам (ч. 1 ст. 20.1 КоАП РФ); распитие алкогольной и спиртосодержащей продукции на улицах, стадионах, в скверах, парках, в транспортном средстве общего пользования, в других общественных местах (ч. 1 ст. 20.20 КоАП РФ); управление транспортным средством с установленными на нем устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов, когда есть основание полагать, что такие устройства установлены без соответствующего разрешения (ч. 2 ст. 12.4 КоАП РФ); проезд на запрещающий сигнал светофора (ст. 12.12 КоАП РФ) и др. В некоторых случаях для обнаружения указанных достаточных данных необходимо использование специальных технических средств, например, средств фото-видеофиксации (п.4, ч.1, ст. 28.1 КоАП РФ).

В ходе осуществления контрольно-надзорной административной деятельности сотрудники полиции обязаны не только выявлять факт нарушения общественного порядка, но и применять меры реагирования, в виде различных мер государственного принуждения. Федеральный закон «О полиции» уполномочивает сотрудника полиции применять следующие меры реагирования:

- 1) требование прекращения противоправных действий;
- 2) проверка документов, удостоверяющих личность у граждан, если имеется повод к возбуждению в отношении их дела об административном правонарушении;
- 3) проверка у физических и юридических лиц разрешений (лицензий) на совершение определенных действий или занятие определенной деятельностью, надзор за которыми возложен на полицию;
- 4) применение мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях;

5) временное ограничение или запрещение дорожного движения на отдельных участках дорог;

6) остановка транспортных средств и проверка документов предусмотренных Правилами дорожного движения;

7) применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия;

8) составление протоколов об административных правонарушениях и др.

Меры реагирования, применяемые сотрудниками полиции в отношении противоправного поведения граждан, должны оформляться соответствующим актом, имеющим юридическое значение – протоколом, предусмотренным КоАП РФ, например: применение мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях – протоколом доставления, задержания, досмотра, осмотра, изъятия, отстранения от управления транспортным средством, направления на медицинское освидетельствование, задержания транспортного средства и. т.д.. Составление протокола о применении меры обеспечения производства по делу – промежуточный этап, за которым следует составление протокола об административном правонарушении.

Практическая реализация деятельности субъектов органов исполнительной власти в сфере внутренних дел по производству по делам об административных правонарушениях представляет собой процессуальную деятельность, состоящую из нескольких стадий, которые, в свою очередь, складываются из определенных этапов:

Первая стадия - возбуждения дела об административном правонарушении.

Вторая стадия - непосредственное рассмотрение дела,

Факультативная стадия, следующая за рассмотрением дела - пересмотр постановления по делу об административном правонарушении, не вступившего в законную силу.

Завершающая стадия производства – исполнение постановления по делу об административном правонарушении (ст. 31.3 КоАП РФ).

Анализируя правоприменительную практику по отдельным видам административных правонарушений, подведомственных территориальным органам внутренних дел (полиции) можно сделать вывод о том, что одной из основных причин, дающих повод ставить под сомнение правомерность вынесенных решений по делам об административных правонарушениях, является низкое качество собранного административного материала. По итогам 2016 года наблюдается сохранение положительной динамики снижения количества постановлений по делам об административных правонарушениях, отмененных по протестам или обжалованию. Так согласно данным формы статистической отчетности МВД России «1-АП» [3] число отмененных в связи с обжалованием или опротестованием решений по делам об административных правонарушениях (без учета правонарушений по главе 12 КоАП) снизилось на 55,6% (до 83) [4]. Отмечается снижение качества подготовки материалов дел об административных правонарушениях, что приводит к их возврату на доработку и, соответственно, необоснованному затягиванию сроков производства по ним, а в ряде случаев – к уклонению правонарушителя от ответственности. Так по данным ГИАЦ МВД России, информационных материалов ГУОООП МВД России, в ряде материалов по



делам об административных правонарушениях отсутствуют копии документов, удостоверяющих личность правонарушителей, распечатки с информационных баз данных «Регион», методы установления личности правонарушителей сотрудниками полиции не отражены, рапорта сотрудников полиции, находящиеся в материалах дел, руководством не изучены. В настоящее время установлены оценочные показатели работы, независимые от количества составленных протоколов об административных правонарушениях. Однако новые требования МВД России руководителями ряда территориальных органов до сих пор не восприняты: основными причинами фальсификации сотрудниками органов внутренних дел (полиции) материалов об административных правонарушениях являются искусственное завышение показателей результатов работы, стремление любыми способами создать видимость успешной службы, а также отсутствие необходимых знаний, навыков и опыта. Проблемные вопросы возникают и при взыскваемости административных штрафов. Сотрудниками Госавтоинспекции пресечено 743,2 (-11%) тыс. фактов управления транспортными средствами водителями с признаками опьянения, из которых 85,2 тыс. отнесены к уголовной юрисдикции – ст. 264<sup>1</sup> УК РФ [5].

В целях повышения эффективности деятельности территориальных органов МВД России в полном объеме реализован межведомственный электронный документооборот с ФССП России, который позволил оптимизировать процедуру исполнения сотрудниками Госавтоинспекции и службы судебных приставов положений законодательства, связанных с принудительным исполнением наложенных взысканий, осуществлять контроль прохождения материалов и своевременно вносить изменения в них, а также значительно сократить ресурсные и временные затраты, связанные с пересылкой этих документов на бумажном носителе. С помощью данного ресурса в истекшем году в подразделения ФССП России направлено 27,8 млн материалов. 15 января 2016 года при неисполнении должником требований исполнительного документа может быть приостановлено действие права управления транспортным средством [6]. Соответствующее указание с алгоритмом действий по реализации данного закона было направлено в адрес руководителей территориальных органов Госавтоинспекции. Обеспечена возможность внесения в информационные ресурсы поступающих из подразделений службы судебных приставов сведений об ограничении права управления транспортными средствами. По итогам 2016 года сотрудниками Госавтоинспекции составлено более 11 тыс. протоколов по ст. 17.17 КоАП, а за неуплату административного штрафа в срок, предусмотренный КоАП, возбуждено более 1 млн. дел об административных правонарушениях.

В целях совершенствования деятельности по исполнению законодательства об административных правонарушениях необходимо:

- Принять меры по своевременному получению информации из судов о лишении права управления транспортными средствами и выполнению указаний ГУОБДД МВД России от 28.06.2011 № 13/9-146 «О недостатках правоприменительной деятельности», от 14.08.2012 № 13/12-236 «О вопросах прекращения дел об административных правонарушениях» (п. 9) и от 24.06.2015 № 13/12-у-4192 «Об организации работы по документированию преступлений, предусмотренных статьей 264<sup>1</sup> УК РФ», в части направления запросов в суды при отсутствии информации о принятых решениях по истечении 3 месяцев с момента

направления материалов в суд.

Анализ административно-юрисдикционной деятельности подразделений полиции по охране общественного порядка за 2015 год позволяет выделить следующие типичные нарушения, допускаемые должностными лицами органов внутренних дел (полиции):

- несоблюдение предусмотренных законом сроков давности привлечения к ответственности;

- составление протоколов и постановлений об административном правонарушении без указания в них всех необходимых сведений и без требуемого разъяснения прав и обязанностей всем участникам производства по делу;

- неполное выявление всех предусмотренных законом обстоятельств, подлежащих выяснению по делу об административном правонарушении;

- нарушение установленного законом порядка административного расследования;

- применение штрафов за конкретные виды правонарушений, предусмотренных законом, ниже или выше установленных размеров;

- нарушение порядка административного задержания граждан (в том числе факты необоснованного задержания, без составления протоколов, превышения установленных законом сроков задержания и др.);

- осуществление личного досмотра и досмотра вещей должностными лицами, не уполномоченными на проведение таких действий, а также несоблюдение требований о присутствии понятых при проведении личного досмотра и досмотра вещей;

- наложение ареста на товары, транспортные средства и иные вещи, не являющиеся орудиями совершения или предметами административного правонарушения, либо лицом, не уполномоченным на это, а также нарушение требований о присутствии при аресте товаров, транспортных средств и иных вещей их владельцев и понятых;

- неиспользование должностными лицами своих полномочий по доказыванию виновности привлекаемых к административной ответственности лиц и иных обстоятельств, имеющих значение для разрешения конкретных дел (непринятие мер к опросу свидетелей, потерпевших, освидетельствованию в установленном порядке на предмет состояния опьянения и др.);

- игнорирование обстоятельств, исключających производство по делу.

В целях совершенствования административно-юрисдикционной деятельности подразделений полиции по охране общественного порядка предлагается:

- проводить на постоянной основе с привлечением сотрудников научно-исследовательских и образовательных учреждений МВД России мониторинг состояния правоприменительной деятельности, связанной с производством по делам об административных правонарушениях с подготовкой аналитических обзоров и методических рекомендаций (разъяснений).

## ЛИТЕРАТУРА

1. Информационно-аналитические материалы об итогах служебной деятельности ГУОООП МВД России, а также о состоянии обстановки по

обеспечению охраны общественного порядка и профилактике правонарушений, результатах служебной деятельности подразделений полиции, реализующих задачи и функции, отнесённые к компетенции ГУОООП МВД России, за январь-декабрь 2016 года.

2. См. Информационно-аналитические материалы об итогах служебной деятельности ГУОБДД МВД России за январь-декабрь 2016 года.

3. Сведения об административной практике органов внутренних дел Российской Федерации.

4. Информационно-аналитические материалы об итогах служебной деятельности ГУОООП МВД России, а также о состоянии обстановки по обеспечению охраны общественного порядка и профилактике правонарушений, результатах служебной деятельности подразделений полиции, реализующих задачи и функции, отнесённые к компетенции ГУОООП МВД России, за январь-декабрь 2016 года.

5. Информационно-аналитические материалы об итогах служебной деятельности ГУОБДД МВД России за январь-декабрь 2016 года.

6. Федеральный закон от 28 ноября 2015 г. № 340-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об исполнительном производстве» и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Потапенкова И.В., доцент кафедры административной деятельности ОВД, кандидат юридических наук.

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.

Служебный адрес: 117437, Москва, ул. Академика Волгина, д.12.

#### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Законность, полиция, исполнение административного законодательства, административное правонарушение, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

#### **РЕБРИЩЕВ Н.М.**

#### **О ЗАМЕНЕ ФОРМУЛИРОВКИ «ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНЫЕ» НА «ОПЕРАТИВНО-ПОИСКОВЫЕ» МЕРОПРИЯТИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НЕОТЛОЖНЫХ ДЕЙСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С ВЕДЕНИЕМ ПЛАНА «ПЕРЕХВАТ»**

Аннотация. Статья посвящена исследованию использования формулировки «оперативно-розыскные» мероприятия при ведении в действие плана «Перехват» в соответствии с Инструкцией по розыску автотранспортных средств, утвержденной приказом МВД России от 17.02.1994 № 58 «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства». При этом анализируются соответствующая норма федерального закона «Об

оперативно-розыскной деятельности» и приказа МВД России от 17.02.1994 г. № 58 «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства» и замене формулировку «оперативно-розыскные» на «оперативно-поисковые» мероприятия.

Основной задачей Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации является обеспечение соблюдения юридическими лицами, должностными лицами, гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами и лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также, интересов общества и государства [2]. Эта задача направлена на эффективное управление такого социально-экономического процесса, как дорожное движение, которая представляет собой динамичную функционирующую системы – «человек – автомобиль – дорога». Центральным элементом этой системы является автомобиль, который представляет собой сложный технический объект, играющим основную роль в процессе дорожного движения, но в тоже время обладающий рядом признаков, имеющих социальное и экономическое значение [5].

В настоящее время в сфере автотранспорта и связанного с ним дорожного движения имеет место рост числа дорожно-транспортных происшествий, а также краж и угонов транспортных средств, принадлежащих предприятиям, организациям и гражданам. Основную часть преступлений, связанных с транспортными средствами, составляют кражи и угоны автомобилей, а также использование их в совершении преступлений, что негативно влияет на общество и государство и создает серьезную проблему для органов внутренних дел [4]. Деятельность органов внутренних дел по розыску угнанных и похищенных транспортных средств является составной частью общей розыскной деятельности по раскрытию преступлений, связанных с их кражами и угонами. Розыск транспортных средств осуществляется в следующих случаях:

- транспортное средство использовалось для совершения преступления;
- лицо, виновное в совершении ДТП, скрылось на транспортном средстве с места происшествия;
- транспортное средство подверглось угону или похищению.

Согласно Положению о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации организация и проведение работы по розыску угнанных и похищенных автотранспортных средств, а также автотранспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий является одной из обязанностей ГИБДД МВД Российской Федерации [2]. Данная обязанность также закреплена в Инструкции по розыску автотранспортных средств, утвержденной приказом МВД России от 17.02.1994 г. № 58 «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства», где сказано, что «план «Перехват» регламентирует действия органов внутренних дел по осуществлению неотложных оперативно-розыскных мероприятий при получении

сообщения о незаконном завладении автомобилем транспортным средством, дорожно-транспортном происшествии, с места которого транспортное средство скрылось» [3]. Но в данном случае имеет место несоответствие формулировки, содержащейся в Инструкции по розыску автомобилей транспортных средств: «Организация и проведение неотложных оперативно-розыскных мероприятий по задержанию автомобилей транспорта (план «Перехват»)» и «План «Перехват» регламентирует действия органов внутренних дел по осуществлению неотложных оперативно - розыскных мероприятий при получении сообщения о незаконном завладении автомобилем транспортным средством, дорожно - транспортном происшествии, с места которого транспортное средство скрылось» [3] Федеральному закону «Об оперативно-розыскной деятельности», который закрепляет юридическое определение данного понятия – «вид деятельности, осуществляемой гласно и негласно оперативными подразделениями государственных органов, уполномоченных на то настоящим Федеральным законом, в пределах их полномочий посредством проведения оперативно-розыскных мероприятий в целях защиты жизни, здоровья, прав и свобод человека и гражданина, собственности, обеспечения безопасности общества и государства от преступных посягательств» [1]. Термин «оперативные» мероприятия в контексте изучаемой проблемы, можно рассматривать как выполнение неотложных действий или быстроту реагирования органов внутренних дел на нарушение какого-либо режима жизнедеятельности общества.

При составлении плана «Перехват» подразделениями и службами территориальных органов внутренних дел в качестве основных сил, несущих службу в поисково-заградительных мероприятиях при его ведении, предусматривается использование подразделений и служб, которые не являются оперативными, соответственно можно сделать вывод, что и мероприятия, проводимые ими, не могут являться оперативно-розыскными.

На основании изложенного полагаем изменить формулировку «оперативно-розыскные» на «оперативно-поисковые» мероприятия, что будет отражать реальное содержание проводимых мероприятий и соответствовать федеральному законодательству.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон от 12.08.1995 № 144-ФЗ (ред. от 06.07.2016) «Об оперативно-розыскной деятельности», // Собрание законодательства Российской Федерации, 14.08.1995, № 33, ст.3349.

2. Указ Президента Российской Федерации от 15.06.1998 № 711(ред. от 01.04. 2015) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации), Собрание законодательства Российской Федерации, № 25, 22.06.1998, ст.2897.

3. Приказ МВД России от 17.02.1994 № 58 (ред. от 12.09.2000) «О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автомобили транспортных средства» (вместе с Инструкцией по розыску автомобилей транспортных средства).

4. Тарасов А.Ю., Миронов В.Л., Новгородов Д.А. Организация деятельности ГИБДД: Альбом схем // - Руза: Московский областной филиал

Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015.

5. Тарасов А.Ю., Темнышов А.А. Особенности организации деятельности подразделений ДПС ГИБДД МВД России в современных условиях // Вестник экономической безопасности. 2016. № 1. С. 246-249.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Николай Митрофанович Ребрищев, преподаватель кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий.

Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя,

Служебный адрес: Московская область, Рузский район, п. Старотеряево.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

План «Перехват», оперативно-розыскные мероприятия, оперативно-поисковые мероприятия.

**РУБЛЕВ А.Г.**

## **К ВОПРОСУ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ ВО ФРАНЦИИ**

Аннотация: в статье обращено внимание на вопрос, возникающий в процессе обеспечения безопасности велосипедистов как уязвимых участников дорожного движения в современном правовом регулировании во Франции, целесообразность включения во французские административно-правовые нормы, ответственности за управление велосипедом ребенком либо перевозку на велосипеде детей без шлемов.

Велосипед — любимый вид транспорта как взрослых, так и детей. Для одних он — развлечение, для других — средство передвижения. Несчастные случаи при езде на велосипеде являются распространенной причиной смерти и травматизма среди детей среднего и старшего возраста.

Таких случаев можно избежать, если родители и близкие люди будут учить ребенка безопасному поведению при езде на велосипеде. Не секрет, что детям нужно надевать на голову шлемы и другие приспособления для защиты. Велосипедисты, перемещаясь по дорогам, признаются участниками дорожного движения. Однако, например, в России Правила дорожного движения в п. 24.8 предусматривают обязательное ношение шлема только для водителей мопедов. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации предъявляют особые требования к велосипеду, что, прежде всего, обусловлено обеспечением безопасности самого велосипедиста. С другой стороны, обязательное применение шлема велосипедистами в ряде зарубежных стран дает основание полагать, что велосипед является опасным средством передвижения. Неслучайно, в Европейском соглашении, дополняющим Конвенцию о дорожном движении говорится, что «использование официально утвержденных защитных

шлемов является обязательным для водителей и пассажиров мотоциклов и велосипедов с подвесным двигателем, с учетом исключений, предусмотренных в национальном законодательстве» [1].

Представляет интерес статистика несчастных случаев с детьми во Франции:

По оценкам исследователей во Франции имеется 5,5 миллиона велосипедистов в возрасте до 12 лет. Сведения о состоянии аварийности в 2015 году говорят, что в возрасте до 12 лет дорожно-транспортные происшествия произошли с велосипедистами, в ходе которых 181 ребенок пострадал, в том числе один ребенок погиб и 170 детей получили ранения, в том числе 71 раненых госпитализированы.

В течение 5 лет (2011-2015 годы), 1178 детей в возрасте до 12 лет пострадали, в числе которых 26 детей погибли, 442 детей были ранены, 665 детей получили небольшие ранения и только 45 детей остались целыми и невредимыми, 91% из этих несчастных случаев (85% смертельных случаев) произошли в городских районах в 2015 г.

В течение многих лет французский законодатель и Министерство внутренних дел работали над усовершенствованием системы безопасности дорожного движения в целях приведения ее к новым европейским и мировым стандартам.

Так, с 21 декабря 2016 года во Франции в декрете № 2016-1800 шлемы признаны обязательными для водителей и пассажиров до двенадцати лет. Учитывая, что дети имеют пропорционально большую голову, чем остальная часть тела и риск получения травм, соответственно, вероятнее для данной категории участников дорожного движения.

Кроме этого, французское исследование Национальной Межведомственной обсерватории по безопасности дорожного движения (ONISR), показало число количество черепно - мозговых травм. Исследование говорит о многом, судите сами, доля травм с повреждением черепа:

- 26% для пешеходов.
- 24% автомобилистов.
- 17% для велосипедистов.

Таким образом, применение меры № 16 Межведомственного комитета по безопасности дорожного движения 2 октября 2015 года Франции, чтобы уменьшить тяжесть травм лица и рисков, связанных с травмами головы детей, практикующих езду на велосипеде, ношение велосипедных шлемов стало обязательным для детей (водителей и пассажиров) в возрасте до 12 лет.

Действительно, взрослые, должны поощрять своих детей надевать шлем, чтобы практиковать езду на велосипеде с самого раннего возраста, поскольку шлем защищает от многих рисков травмы головы при падении.

Кроме того, воздействие на голову у детей младшего возраста может вызвать более серьезные травмы, чем у взрослых и подростков. Шлем снижает риск серьезных травм головы на 70%, риск незначительной травмой на 31%, а риск получения травмы лица на 28%. Шлем значительно снижает риск потери сознания при происшествии: если скорость велосипеда более 10 км / ч, этот показатель идет от 98% в случае отсутствия шлема головы до 0,1% для ребенка со шлемом на голове.

Во Франции предусмотрена административная ответственность взрослых, если ребенок пассажир и не носит шлем или сопровождающий группу детей без шлемов, предусмотрено наказание - штраф порядка 90 евро.

Указанная мера широко принята государствами-членами Европейского Союза. Необходимо отметить, что ношение шлема является обязательным для всех велосипедистов в Финляндии и в одиннадцати государствах-членах обязали ношение шлемов для детей:

- до 10 лет: Мальта.
- 12 лет: Австрия, Латвия.
- до 15 лет: Словакия, Словения, Швеция.
- до 16: Испания, Хорватия, Эстония.
- до 18 лет: Литва Чехия [2].

В свою очередь, следует заметить, что, к сожалению, в настоящее время в России в административно-правовом регулировании в части осуществления комплекса целенаправленных мер по снижению детского травматизма, повышению эффективности ведомственного воздействия и производственного сектора, реализации технического переоснащения всех заинтересованных субъектов, обеспечению дальнейшего совершенствование социальной и воспитательной работы с участниками дорожного движения, недостаточно четко разработан механизм противодействия дорожно-транспортным происшествиям в указанной сфере.

Исходя из приведенных соображений при дальнейшем совершенствовании системы обеспечения безопасности дорожного движения в России необходимо учитывать опыт зарубежных стран и принимать во внимание возможные проблемы, касающиеся обеспечения безопасности велосипедистов как уязвимых участников дорожного движения.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года (заключено в г. Женеве 01.05.1971) (с изм. и доп., вступившими в силу 26.03.2006). Доступ из СПС «Гарант».
2. Avenir 2 roues est une association dont l'objectif est de promouvoir l'utilisation du vélo dans l'agglomération châlonnaise. URL:<http://http://avenir2roueschalons.free.fr/>. (дата обращения: 02.02.2016).
3. A vélo, le casque obligatoire pour les moins de 12 ans. URL:<http://http://www.police-nationale.interieur.gouv.fr/Actualites/L-actu-police/A-velo-le-casque-obligatoire-pour-les-moins-de-12-ans>. (дата обращения: 03.02.2016).

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Рублев Андрей Геннадьевич, старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел, кандидат юридических наук.

Уральский юридический институт МВД России (г.Екатеринбург).

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Велосипед, шлем, безопасность, дети, законодательство, безопасность дорожного движения.



**РЫДЧЕНКО К.Д.**

## **СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ПОЛИЦЕЙСКОГО НАДЗОРА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ)**

Аннотация. В статье рассмотрен историко-правовой аспект становления и развития полицейского надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Согласно статистическим данным, размещенным на официальном сайте ГИБДД МВД России и актуальным на 20 мая, в 2016 году водителями транспортных средств совершено 23 782 884 правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, еще 37 341 433 нарушений Правил дорожного движения [1] было зафиксировано в автоматическом режиме [2]. Таким образом, в совокупности менее чем за полгода на территории России выявлено 60 млн. «дорожных правонарушений». Если спроецировать эту цифру на календарный год, то получится, что на одного гражданина России приходится минимум по одному подобному деликту, а если при этом учесть, что согласно данным Росстата на 1 января 2015 года в стране проживало 85 млн. человек трудоспособного населения [3], то на одного такого субъекта будет приходиться более чем по два правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. Подобное положение вещей обуславливает более чем неблагоприятную статистику дорожной смертности и травматизма. Ежегодно в России происходит свыше 200 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибают около 30 тыс. человек. Только за первые пять месяцев 2016 года на дороге была причинена смерть 4 000 наших сограждан, еще 50 000 человек получило иные телесные повреждения. Существенность ущерба от нарушений ПДД обуславливает особое внимание к надзору за соблюдением требований в данной сфере представителей всех ветвей государственной власти [4].

С учетом приведенных статистических данных очевидно, что обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений обеспечения внутренней безопасности России. Фактически, монополистом в данной сфере является МВД России, причем наиболее масштабной функцией в рамках этой деятельности является надзор за состоянием безопасности дорожного движения.

Содержание данной разновидности полицейского надзора сформировалось в ходе развития технологической инфраструктуры и общественных отношений, которые имели место на протяжении достаточно большого промежутка времени. В настоящей работе нам хотелось бы кратко охарактеризовать основные этапы становления и развития надзора за безопасностью дорожного движения, а также определить факторы и условия, наиболее значимые для этого вида административной деятельности сегодня.

Первоначально деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения сводилась к надзору за соблюдением технических норм по содержанию

транспортной инфраструктуры и правил передвижения транспорта. В 1918 году на территории России функция «наблюдение за исправным состоянием дорог, мостов, гатей, улиц, площадей, а также надзор за порядком движения на них» была возложена на созданную рабоче-крестьянскую милицию, нормативной базой для такого закрепления явилась Инструкция «Об организации Рабоче-Крестьянской милиции» [5]. В последующем, указанная функция надзора полностью была передана Народному комиссариату внутренних дел, в состав которого 28 октября 1935 г. вошло Центральное управление дорожным транспортом. Специфика задач по обеспечению безопасности дорожного движения поставила перед НКВД необходимость создания отдельного подразделения. Государственная автомобильная инспекция Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР была создана 3 июля 1936 г.

Второй этап развития рассматриваемой надзорной функции МВД России связан с формированием единой статистической отчетности, а следовательно, и стратегического планирования в сфере безопасности дорожного движения. Именно с 1952 года на статистику и учет информации о транспортных событиях, в первую очередь о дорожно-транспортных происшествиях, было обращено особое внимание.

Увеличение количества транспортных средств потребовало ужесточения мер, принимаемых для обеспечения безопасности дорожного движения. В целях борьбы с аварийностью на автомобильном и городском электротранспорте, в 1956 году Госавтоинспекции Управления милиции МВД РСФСР предоставлены административно-принудительные полномочия лишать водителей прав на управление автомобильным, мотоциклетным и городским электротранспортом сроком до 1 года за управление транспортом в нетрезвом виде, а также запрещать эксплуатацию автомобилей и мотоциклов личного владения, если владельцы управляют ими без водительских удостоверений. Глобализация требований к рассматриваемой сфере также обусловила присоединение Советского Союза к Международной конвенции о дорожном движении и Протоколу о дорожных знаках и сигналах 1949 г. [6], которое произошло в 1959 году.

Следующий этап развития дорожно-транспортного надзора был ознаменован принятием в 1960 году единых Правил движения по улицам и дорогам Союза ССР, которые были утверждены Приказом МВД СССР № 25 от 11 января 1960 г., а введены в действие с 1 января 1961 г. В следующем за ним году 30 сентября принят Указ Президиума Верховного Совета РСФСР «Об ответственности водителей автотранспорта и городского электротранспорта за управление транспортом в нетрезвом состоянии», что явилось базой для развития норм административно-деликтного права в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Дальнейшее реформирование сферы дорожного движения и специализированного органа, осуществляющего в этой сфере контроль и надзор, обусловлено развитием технологий, совершенствованием технических характеристик транспортных средств и лавинообразным ростом количества используемого транспорта. Выявление направлений обеспечения безопасности дорожного движения продолжается и в настоящее время.

Сегодня правовую основу административно-надзорной деятельности в рассматриваемой сфере, помимо Федерального закона «О полиции» [7], составляют нормы Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [8], Указа Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», которым утверждено Положение о ГИБДД МВД России [9], Приказов МВД России от 16 июня 2011 г. № 678 «Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» [10] и от 2 марта 2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» [11], а также иные законодательные и подзаконные нормативных правовые акты, число которых превышает пятьдесят.

В последнем из перечисленных нормативных правовых актов, среди прочих новаций, была предусмотрена возможность контроля за дорожным движением с использованием специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме. Дату принятия этого нормативного документа можно считать новой, и на сегодняшний день последней, вехой в развитии государственного надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Изучение динамики нормативной регламентации позволяет отнести к наиболее значимым факторам и условиям, выступающим причинами совершения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, следующие:

- 1) низкая водительская дисциплина и сознательное невыполнение требований ПДД;
- 2) неудовлетворительное содержание и обустройство автомобильных дорог техническими средствами организации дорожного движения;
- 3) лавинообразный рост количества эксплуатируемых транспортных средств, число которых уже давно превысило проектные показатели пропускной способности существующих автодорог;
- 4) эксплуатация транспортных средств при наличии условий и неисправностей, при которых эксплуатация запрещена.

Именно на эти факторы, условия и явления должно быть направлено внимание законодателя и правоприменителя в рамках административного надзора за безопасностью дорожного движения.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (в ред. от 30.05.2016) // СПС «КонсультантПлюс».
2. Официальный сайт ГИБДД МВД России [Электронный ресурс] // URL: <http://www.gibdd.ru> (дата обращения 20.05.2016).
3. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс] // URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b15\\_111/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b15_111/Main.htm) (дата обращения 15.05.2016).
4. Официальный сетевой ресурс Президента России [Электронный ресурс] // URL: <http://www.kremlin.ru/news/5122> (дата обращения 15.01.2016).

5. Об организации Рабоче-Крестьянской милиции: инструкция СНК РСФСР от 12 октября 1918 г. // Известия ЦИК СССР и ВЦИК. – 1918. – №№ 223, 224, 226.

6. Международная конвенция о дорожном движении, Протокол о дорожных знаках и сигналах, принятые на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту [Текст]. – М.: Научно-техническое издательство Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, 1963.

7. О полиции: федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // СПС «КонсультантПлюс».

8. О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (в ред. от 01.05.2016) // СПС «КонсультантПлюс».

9. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 (ред. от 01.04.2015) // СПС «КонсультантПлюс».

10. Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 678 // СПС «КонсультантПлюс».

11. Об утверждении Административного регламента МВД России исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 // СПС «КонсультантПлюс».

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Рыдченко Кирилл Дмитриевич, заместитель начальника кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел, кандидат юридических наук.

Воронежский институт МВД России.

Служебный адрес: 394065, Воронеж, проспект Патриотов, 53.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность дорожного движения; административный надзор; полиция; государственная функция; Государственная инспекция безопасности дорожного движения.

**САЛЬНИКОВ Е.В.**

### **ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ ГИБДД, НАПРАВЛЕННОЙ НА ФОРМИРОВАНИЕ ТОЛЕРАНТНОСТИ**

Аннотация. На базе материалов социологического опроса в статье проводится анализ особенностей толерантности сотрудников ГИБДД. Автор

предлагает мероприятия по формированию толерантности в коллективе сотрудников ГИБДД. Автор указывает, что сотрудники ГИБДД испытывают значительно большие проблемы в сфере толерантности во взаимоотношениях с гражданами в ходе осуществления своих профессиональных обязанностей, чем внутри собственного профессионального коллектива.

На современном этапе развития российского общества от сотрудников органов внутренних дел требуется высокий уровень грамотности в вопросах межэтнического и межрелигиозного взаимодействия, толерантность и устойчивое владение навыками межэтнического и межрелигиозного общения. В силу насыщенности и многогранности правоохранительной деятельности сотрудникам полиции достаточно часто приходится сталкиваться с этническими и религиозными барьерами, актуальными и потенциальными этническими (религиозными) конфликтами при решении различных проблем, вопросов профессиональной деятельности. Кодекс профессиональной этики сотрудника органов внутренних дел закрепляет толерантность как нравственный принцип службы в органах внутренних дел, требует от полицейского уважительного, терпимого отношения к людям с учётом социально-исторических, религиозных, этнических традиций и обычаев.

Согласно Декларации принципов толерантности толерантность означает «уважение, принятие и правильное понимание богатого многообразия культур нашего мира, наших форм самовыражения и способов проявлений человеческой индивидуальности». Это определение, наиболее масштабное, подразумевает терпимое отношение к иным национальностям, расам, цвету кожи, полу, сексуальной ориентации, возрасту, инвалидности, языку, религии, политическим или иным мнениям, национальному или социальному происхождению, собственности. На протяжении последних десятилетий проблеме толерантности уделялось повышенное внимание со стороны научного сообщества. Исследователи анализировали как политико-правовые аспекты борьбы с экстремизмом и поддержания толерантности в обществе, так и психолого-педагогические методы и приемы формирования основ толерантного поведения, исследовались и социологические аспекты нетерпимости и толерантности в современном обществе. Однако особенности толерантности сотрудников органов внутренних дел в целом, а тем более специфика такого поведения при осуществлении должностных обязанностей сотрудников отдельных служб должного анализа в современной литературе еще не получили.

Вместе с тем наличие этнической и религиозной толерантности имеет большую значимость для сотрудников тех служб в составе органов внутренних дел, которые в своей повседневной деятельности общаются со значительным количеством людей. К их числу относится личный состав Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения имеет своим обязательным элементом уважительное отношение сотрудников ГИБДД к участникам дорожного движения. Недопустимы акты предвзятости и некорректного отношения, ущемления прав участников дорожного движения по мотивам этнической, религиозной, социальной нетерпимости или вражды.

В настоящей статье приводятся отдельные данные социологического опроса, осуществленного в рамках научного исследования «Формирование толерантности как фактор предупреждения распространения экстремистских настроений в среде сотрудников ГИБДД». Данное исследование проводилось кафедрой социально-философских дисциплин Орловского юридического института МВД России в 2011-2013 годах. Эмпирическую базу исследования составили сотрудники различных подразделений ГИБДД из 62 регионов России, проходившие повышение квалификации на базе факультета переподготовки и повышения квалификации ОрЮИ МВД России и слушатели факультета заочного обучения данного вуза. В исследовании приняли участие случайным образом отобранные представители 9 подразделений и служб в составе ГИБДД в количестве не менее 18 человек из каждой службы. Общая величина выборки составила 302 человека. Таким образом, выводы социологического опроса опираются на показатели случайной бесповторной выборки, предельная средняя ошибка которой с вероятностью 0,95 не составит более 5%, что позволяет считать выборку репрезентативной.

Проведенный опрос позволяет получить представления об уровне и характеристиках толерантности как во взаимоотношениях внутри профессионального коллектива сотрудников ГИБДД, так и в рамках взаимоотношений сотрудников ГИБДД с гражданами при осуществлении профессионально-служебной деятельности.

Согласно полученным данным лишь 2,3 % опрошенных респондентов считают, что недоброжелательные отношения на религиозной почве широко распространены в среде сотрудников ГИБДД. 19,2 % указали на малую распространенность этого явления, тогда как 54,3% респондентов убеждены, что подобное практически не встречается. К этому числу следует причислить и 24,1% тех респондентов, которые затруднились с ответом. Согласимся с тем, что в ситуации наличия межрелигиозных проблем в собственном профессиональном коллективе сотрудник не может затрудняться с ответом. Затруднение с ответом здесь следует рассматривать как косвенный показатель отсутствия проблемы межрелигиозной толерантности в служебном коллективе.

Немного выше негативные показатели степени распространенности в среде сотрудников ГИБДД недоброжелательных отношений на межэтнической почве. 5 % опрошенных считают, что данные отношения распространены довольно широко, а 29,4% указали на их, хотя и малую, но все же распространенность. В противоположность этому 44,1% опрошенных убеждены, что подобное практически не встречается, а для 21% данная проблема не обладает значимостью настолько, что они затруднились с ответами.

Вместе с тем сотрудники ГИБДД все же признают, что религиозная и национальная принадлежность является значимой при осуществлении профессиональной деятельности. Высокую степень значимости религиозной принадлежности отмечают 5,35% опрошенных, национальной принадлежности – 5,7%, среднюю степень – 18,3% и 10,6%, низкую степень – 35% и 39,3% соответственно. Почти половина (44,3%) сотрудников ГИБДД категорически убеждена в том, что национальная принадлежность не имеет значимости для

осуществления профессиональной деятельности, процент лиц, убежденных в отсутствии значимости религиозной принадлежности, не намного ниже – 41,3%.

Таким образом, уровень толерантности во взаимоотношениях сотрудников ГИБДД внутри своего профессионального коллектива можно считать достаточно высоким. Межэтнические и межрелигиозные проблемы в своей острой стадии достаточно редки, и в целом эта составляющая взаимоотношений не является наиболее актуальной, хотя отдельные эксцессы все же наблюдаются.

Несколько иные характеристики толерантных отношений мы обнаруживаем в рамках профессиональных взаимоотношений сотрудников ГИБДД с гражданами. Так, практически половина опрошенных (47,4%) указали на то, что национальность водителя накладывает отпечаток на стиль его вождения и общения с сотрудниками ГИБДД. При этом в общей сложности 68,3 % опрошенных при осуществлении своей профессиональной деятельности встречались с проявлениями агрессивности со стороны представителей других национальностей, из них 11,7% - часто, 46,3% - иногда, 10,3% однажды сталкивались с подобной проблемой во взаимоотношениях с гражданами.

Вдвое выше оказалась доля тех сотрудников, кто не встречался с проявлениями религиозной нетерпимости со стороны граждан при осуществлении своей профессиональной деятельности (64,8% против 31,7%). При этом часто встречались с нетолерантностью и религиозно мотивированной агрессией 2%, каждый пятый (24,9 %) указывал на редкость данного явления, однократно с религиозной нетерпимостью сталкивались при исполнении служебных обязанностей 8,3% респондентов. При этом 57,1% сотрудников ГИБДД убеждены в том, что вероисповедание водителя не накладывает никакого отпечатка на стиль его вождения и общения с сотрудниками ГИБДД.

Таким образом, полученные в результате социологического опроса данные позволяют нам сформулировать весьма значимый вывод. Сотрудники ГИБДД испытывают значительно большие проблемы в сфере толерантности во взаимоотношениях с гражданами в ходе осуществления своих профессиональных обязанностей, чем внутри собственного профессионального коллектива. При этом наиболее значимой представляется проблема межэтнической толерантности.

Этот вывод задает ориентиры воспитательной работы с сотрудниками ГИБДД. Совершенно очевидно, что она должна строиться по-разному применительно к взаимоотношениям сотрудников ГИБДД внутри своего профессионального коллектива и применительно к взаимоотношениям сотрудников ГИБДД с гражданами.

Целью воспитательной работы в профессиональном коллективе в данном направлении будет являться поддержание на соответствующем уровне и укрепление толерантных отношений сотрудников ГИБДД, а основными задачами подобной работы - повышение уровня толерантности, предупреждение и пресечение недоброжелательных отношений на религиозной или этнической основе, выявление на ранней стадии и профилактика возможных конфликтов с религиозным и национальным подтекстом.

Иное содержательное наполнение должна иметь воспитательная работа по формированию толерантности в сфере взаимоотношений «сотрудник ГИБДД – гражданин» в процессе осуществления служебной деятельности.

Целью данной работы будет являться формирование требуемого уровня толерантности во взаимоотношениях с гражданами с учетом национальной и религиозной принадлежности последних, подготовка сотрудников полиции к возможному нетолерантному поведению граждан, конфликтным взаимоотношениям, национальной и религиозной неприязни.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Сальников Е.В. Организация изучения общественного мнения о взаимодействии сотрудников ОВД с представителями национальных сообществ. // Наука и практика. 2015. № 2.
2. Леонова И.А. Межэтническая толерантность как фактор формирования имиджа и нравственного облика сотрудников ГИБДД. // Среднерусский вестник общественных наук. 2015. т. 10. № 5.
3. Гаврилин С.А. Проблемы формирования правовой культуры сотрудников ГИБДД в современных условиях // Наука и практика. 2014. №2.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Сальников Евгений Вячеславович, начальник кафедры Социально-философских дисциплин, доктор философских наук, доцент.  
Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.  
Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Толерантность, Государственная инспекция безопасности дорожного движения, воспитательная работа, профилактика нетерпимости, взаимоотношение граждан и сотрудников полиции.

### **САЛЬНИКОВ С.П.**

### **ОТДЕЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье дается характеристика проблеме обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации как комплексной проблеме обеспечения безопасности государства в целом, определяются основные направления государственной политики в обозначенной сфере, а также содержатся конкретные предложения по повышению эффективности рассматриваемого правового института.

Президент Российской Федерации В.В. Путин в своем выступлении на расширенном заседании коллегии МВД России 9 марта 2017 года отметил, что наметились определенные улучшения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, однако останавливаться на достигнутом нельзя, кроме того, 14 марта 2016 года в г. Ярославле состоялось заседание президиума Государственного Совета Российской Федерации по вопросу безопасности



дорожного движения [1], на котором Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил необходимость совершенствования государственной политики в данной области. Как представляется, под термином «государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения» следует понимать совокупность взаимосвязанных мер, предпринимаемых органами государственной власти и управления в целях формирования определенного вектора развития обеспечения безопасности дорожного движения и решения проблем в этой области.

Подавляющее большинство авторов рассматривающих вопросы обеспечения безопасности дорожного движения сходятся во мнении, что это комплексная проблема, требующая усилий всех государственных органов и институтов гражданского общества [2. С.1029].

В Российской Федерации, государственная политика нашла свое воплощение в национальных программах снижения уровня аварийности [3].

В ст.5 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», определены основные направления обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевым элементом в процессе обеспечения безопасности дорожного движения является четкое определение характера этого социального явления, выработка стратегии, образование и деятельность специальных органов и консолидация действий в масштабах страны в целях решения проблемы дорожно-транспортного травматизма. Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

Соответствующие полномочия Правительства, министерств, федеральных служб и агентств закреплены в законодательных и подзаконных актах, определяющих их правовой статус. Однако в нормативном правовом регулировании данного вопроса отмечаются недостатки. Это касается, прежде всего, дублирования полномочий органов, осуществляющих надзорные полномочия в этой области, а вопросы ответственности федеральных органов исполнительной власти за неисполнение требований законодательства фактически не прописаны. Поэтому конкретизации подлежат полномочия органов местного самоуправления в области ОБДД и деятельность федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий.

Сегодня, только на федеральном уровне в обеспечении безопасности дорожного движения участвует порядка 50 субъектов. Постановлением Правительства функция координации деятельности соответствующих федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти на Министерство внутренних дел. Одновременно, определенными координационными полномочиями сегодня обладает и правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения.

Требует отдельного, пристального внимания такое направление обеспечения безопасности дорожного движения как разработка и утверждение в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов.

Количество нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения исчисляется тысячами. В правотворчестве в этой области наблюдается тенденция унификации законодательства и сужения круга императивных требований в этой области (замена обязательных стандартов, добровольными). Нельзя не отметить, и недостатки законодательства, связанные с отсутствием единого понятийного и терминологического аппарата, дублированием полномочий, отсутствием эффективных механизмов реализации правовых норм и т.п.).

Осуществления деятельности по организации дорожного движения.

Это важнейшее направление деятельности во многом определяет безопасность и бесперебойность дорожного движения. В настоящее время идет процесс перераспределения компетенции в этой области Минтранса России, его территориальных подразделений и органов местного самоуправления. Следует отметить, что одним из препятствий совершенствования деятельности по организации дорожного движения является отсутствие базового закона, регламентирующего общественные отношения в этой сфере.

Материальное и финансовое обеспечение мероприятий по безопасности дорожного движения.

Данное направление деятельности, в основном, осуществляется через федеральные, региональные и муниципальные программы по ОБДД. В настоящее время реализуется уже вторая ФЦП ОБДД (2013-2020 г.г.), первая закончила свое действие в 2012 г., ее основным результатом стало снижение уровня аварийности.

В связи с недостаточностью финансирования, на местах, широко применяются так называемые мало затратные мероприятия (освещение пешеходных переходов, установка средств организации движения, проведение социальных компаний и т.п.).

Организации по подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения.

С целью реализации № 196-ФЗ, в соответствии с которым был расширен перечень типов транспортных средств, в Министерстве образования и науки России разработано и утверждено 49 примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств, в том числе 31 примерная программа переподготовки водителей транспортных средств с одной категории (подкатегории) на другую категорию (подкатегорию).

В целом система подготовки водителей транспортных средств достаточно отлажена. Однако недавно установлены новые требования к организациям, осуществляющим подготовку кандидатов в водители. Активно внедряются средства фото-видео фиксации приема/сдачи теоретических и практических экзаменов кандидатами в водители, направленные на повышение качества и объективности процесса.

Дополнительным механизмом обеспечения качества подготовки водителей является внесение сведений о выданных документах, о квалификации в федеральную информационную систему «Федеральный реестр сведений о документах об образовании и (или) о квалификации, документах об обучении».

Это позволит исключить фальсификацию выдаваемых документов по результатам обучения в «автошколах».

Еще одним эффективным механизмом контроля за деятельностью «автошкол» должна стать независимая оценка качества предоставления образовательных услуг. Независимая оценка позволит сформировать рейтинг образовательных организаций и предоставить объективную информацию гражданам о качестве предоставления образовательных услуг, а также снизить уровень коррупционных рисков.

В то же время, обучение пешеходов и пассажиров безопасному участию в дорожном движении как таковое отсутствует. Система обучения детей соблюдению правил дорожного движения также требует совершенствования.

В заключении хотелось бы отметить, что государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения это совокупность правовых, организационных, финансовых, технических, профилактических и иных мероприятий, направленных на снижение количества совершаемых нарушений в области дорожного движения и тяжести их последствий [4. С.9]. Однако решение указанных проблем невозможно без консолидации усилий всех заинтересованных структур в области обеспечения безопасности дорожного движения.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Путин В.В. Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.kremlin.ru> (дата обращения: 01.02.2017 г.).

2. Павлова Е.В. Отдельные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения. // Экономика и предпринимательство. 2016 №1-1 (66-1). С. 1029-1032.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» // Собрание законодательства РФ. 14.10.2013. № 41. Ст. 5183 (с посл. изм. и доп.).

4. Шергин А.П. Тенденции современной административной политики // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права. Материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции, посвященной памяти д.ю.н., профессора, заслуженного деятеля науки РФ В.Д. Сорокина (к 90-летию со дня рождения). СПб.: СПбУ МВД России, 2014. С. 3-11.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Сальников С.П., начальник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения, доктор юридических наук.

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 121170, г. Москва, Поклонная ул., д. 17.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность дорожного движения, основные направления, государственная политика.

**АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКА ПОЛИЦИИ ПРИ  
ПРИМЕНЕНИИ МЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ  
ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ  
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВИДЕОЗАПИСИ  
(НА ПРИМЕРЕ ДОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА)**

Аннотация. В статье проводится анализ действующего административного законодательства и правоприменительной практики в вопросах оснований и порядка проведения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. В работе предложен алгоритм действий сотрудников полиции, применяющих меры административно-процессуального обеспечения. На примере такой меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях как досмотр транспортного средства проведено описание каждого этапа процессуального действия. В статье сформулированы конкретными рекомендация по применению технических средств видеозаписи в отсутствие понятых.

Ежегодно в Российской Федерации к административной ответственности за совершение административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения привлекается треть населения страны. При этом нередко по административным правонарушениям данной категории возникает необходимость применения некоторых из предусмотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее КоАП РФ) мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях применяются в целях обнаружения орудий совершения либо предметов правонарушения, установления личности нарушителя, закрепления доказательств правонарушения, создания иных условий, необходимых для всестороннего и объективного рассмотрения дела о правонарушении, а также своевременного и полного исполнения назначенного наказания. Их применение существенным образом ограничивает права и свободы граждан, чем и объясняется, что с одной стороны их закрепление в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях. При этом их перечень является закрытым, и должностное лицо вправе применять только меры предусмотренные Главой 27 КоАП РФ. С другой стороны, в целях обеспечения законности при их применении, законодатель требует в ряде случаев участие в этих процессуальных действиях понятых.

В то же время изменения, внесенные в административное законодательство России в 2014 году, связанные с принятием Федерального закона от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления

государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» позволяют в настоящее время заменить участие понятых видеозаписью административно-процессуальных действий (ст. 25.7 КоАП РФ).

В отсутствие понятых при условии применения видеозаписи можно проводить следующие процессуальные действия: досмотр вещей, находящихся при физическом лице (ст. 27.7); осмотр принадлежащих юридическому лицу помещений, территорий, находящихся там вещей и документов (ст. 27.8); досмотр транспортного средства (ст. 27.9); изъятие вещей и документов (ст. 27.10); отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида (ст. 27.12); освидетельствование на состояние алкогольного опьянения (ст. 27.12); направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения (ст. 27.12); задержание транспортного средства в отсутствие водителя (ст. 27.13); арест товаров, транспортных средств и иных вещей (ст. 27.14).

В то же время практика проведения административно-процессуальных действий сотрудниками полиции без участия понятых еще не сформирована. Поэтому у должностных лиц органов внутренних дел вызывает много вопросов применение мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях с использованием в отсутствие понятых видеозаписи. Имеющиеся в науке административного права рекомендации по применению видеоаппаратуры, разработанные еще до вступления в силу поправок в КоАП РФ, не имели своей целью обеспечивать законность процессуальных действий.

В то же время неправильное применение процессуальных норм может явиться причиной признания результатов административно-процессуальных действий недопустимым доказательством, вследствие чего виновное лицо может избежать административной (а в отдельных случаях, и уголовной) ответственности.

С целью устранения имеющихся трудностей авторами статьи предлагается следующий алгоритм действий должностного лица при применении мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. Автором в статье проводится анализ проведения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях на примере досмотра транспортного средства.

На первом (подготовительном) этапе необходимо решить ряд вопросов, связанных с организационным и материально-техническим обеспечением процедуры. Так, в организационном плане сотрудник полиции должен определиться с участниками планируемой процедуры. По нашему мнению, при проведении процессуального действия существенную помощь может оказать профессиональный оператор, выступающий в качестве специалиста. В отсутствие такого (что, более распространено) следует привлечь другого сотрудника полиции, имеющего соответствующую подготовку обращения с техническими средствами. Также существенную помощь в обнаружении и закреплении доказательств, полученных в ходе проведения процессуального действия, может оказать специалист-автотехник и криминалист. На практике имели место ситуации, когда самостоятельное применение должностным лицом технико-криминалистических средств и методов приводило к порче или уничтожению материальных следов преступления [1, с. 188-189]. Выполнение одним

сотрудником полиции двух функций – должностного лица, проводящего процессуальное действие и оператора, осуществляющего видеозапись, по нашему мнению, не является правильным.

Технический аспект подготовки процессуального действия будет заключаться в подготовке видеокамеры. При проведении ряда процессуальных действий, в которых осуществляется движение участников процедуры (например, досмотр транспортного средства), либо требующих проведение видеозаписи больших по размерам объектов (осмотр места совершения административного правонарушения), по нашему мнению, требуется использовать две видеокамеры. При этом, одну из видеокамер необходимо установить на штативе (треноге) для точного наведения и удержания видеокамеры.

Учитывая достаточно продолжительное время процессуального действия и количество ежедневно проводимых нарядом полиции административных процедур, в видеоаппаратуре следует использовать карту памяти, имеющую достаточный объем. По окончании процессуального действия потребуется скопировать информацию с карты памяти на оптический диск либо иметь несколько карт памяти. По указанной выше причине необходимо подготовить заряженные аккумуляторы.

Также для качественной видеосъемки в условиях различной освещенности следует позаботиться об дополнительных источниках освещения, например, фонаре.

На втором этапе должностное лицо органов внутренних непосредственно проводит административно-процессуальные действия, состоящие из определенного алгоритма действий.

Тактические требования, предъявляемые к видеозаписи, во многом зависят от конкретной применяемой меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, в то же время есть ряд рекомендаций, которые должны соблюдаться при производстве любого процессуального действия, проводимого без понятий. К таким можно отнести: непрерывность записи, полнота и последовательность записи [2, с.15].

Последовательность действий должностного лица, по нашему мнению, должна состоять из следующего.

1. Сотрудник полиции в соответствии с п. 1 ч. 4 ст. 5 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. «О полиции» должен представиться, назвав свою должность, звание, фамилию, основание применения к гражданину меры административно-правового принуждения. Например, проведение досмотра транспортного средства допускается с целью обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения (ч. 1 ст. 27.9 КоАП РФ), при *наличии обоснованного предположения* об их возможном нахождении в транспортном средстве. Также п. 155 «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» предполагает такое основание как *наличие следов административного правонарушения на транспортном средстве*. Основанием для проведения

освидетельствования на состояние алкогольного опьянения является наличие у водителя транспортного средства признаков опьянения (ч.1 ст. 27.12 КоАП РФ).

В это время видеокамера должна быть включена для фиксации проводимого процессуального действия. В подразделениях Госавтоинспекции, в настоящее время в соответствии с указанием Министра внутренних дел Российской Федерации № 1/6409 от 2012 г. все административные процедуры, проводимые сотрудниками Госавтоинспекции, осуществляются в зоне действия видеорегистраторов.

2. Сотрудник полиции обязан поставить в известность лицо, в отношении которого применяется мера административно-процессуального обеспечения в известность о том, что все действия фиксируются с использованием аудио- и видеозаписи. В этих целях сотрудник полиции должен назвать наименование технического средства, с помощью которого осуществляется видеозапись, его серийный номер, на какой носитель производится запись и о том, что результаты видеофиксации будут приобщены вместе с другими доказательствами к материалам дела об административном правонарушении. Причем, по нашему мнению, в соответствии с ч. 7 ст. 27.9 КоАП РФ эта обязанность должностного лица должна быть выполнена во время начала проведения процессуального действия.

3. Для того чтобы гражданин, в отношении которого применяется мера административно-правового принуждения мог реализовать свои права, он должен приобрести процессуальный статус. Для этого сотрудник полиции уже на этом этапе применения меры обеспечения производства по делам об административном правонарушении, например, проведения досмотра транспортного средства, должен произвести первоначальные действия по составлению протокола, отразив в нем сведения, которые содержатся в ч. 6 ст. 27.9 КоАП РФ. С этой целью в протоколе следует указать в нем дату, место и время составления, должность, фамилию и инициалы должностного лица, проводящего досмотр, и лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, тип, марку, модель, государственный регистрационный номер, иные идентификационные признаки транспортного средства.

Это необходимо для возбуждения производства по делу об административном правонарушении, так как в соответствии с п. 2 ч. 2 ст. 28.1 КоАП РФ дело возбуждается с момента составления первого протокола о применении мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении, предусмотренных ст. 27.1 КоАП РФ.

4. С целью составления протокола сотрудник полиции должен проверить документы, удостоверяющие личность владельца транспортного средства и его пассажиров, и назвать права и обязанности участников процедуры.

В соответствии с п. 2 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции» сотрудник полиции вправе проверить у владельца транспортного средства и пассажиров документы, удостоверяющие личность. При этом документами, удостоверяющими личность, являются: паспорт гражданина Российской Федерации; свидетельство о рождении для лиц, не достигших 14-летнего возраста; общегражданский заграничный паспорт – для прибывших на временное жительство в Российскую Федерацию

граждан России, постоянно проживающих за границей, а также документы, выданные структурными подразделениями ОВД, при наличии фотографии, в том числе водительское удостоверение.

По просьбе гражданина следует предъявить служебное удостоверение сотруднику полиции.

5. Особое внимание следует обратить на обязанность сотрудника полиции по разъяснению должностным лицом владельцу транспортного средства его прав и обязанностей. Это, во-первых, снимет необоснованные обвинения в отношении сотрудника полиции в нарушении им прав граждан и превышении им служебных полномочий, а во-вторых, позволит гражданам обжаловать неправомерные действия должностных лиц.

В части 3 ст. 27.3 КоАП РФ закреплено одно из прав задержанного лица – право на уведомление в кратчайший срок о своем задержании родственников, администрации по месту работы (учебы), а также защитника.

Важной обязанностью должностного лица является разъяснение гражданину, привлекаемого к ответственности, права не свидетельствовать против себя, своего супруга и близких родственников.

Видеосъемка должна зафиксировать разъяснение, а не дословное зачитывание прав каждому участнику процессуального действия, в частности, владельцу транспортного средства. Права необходимо разъяснять, придерживаясь формулировок закона, но положения, не относящиеся к конкретному лицу, следует опускать.

При разъяснении предусмотренных ч. 1 ст. 25.1 КоАП РФ прав лица, в отношении которого ведется производство, необходимо фиксировать с помощью видеозаписи участника процессуального действия, сам процесс разъяснения его прав и его ответ на вопрос об их уяснении. При этом видеокамерой надо снимать общий план, включающий изображение, как должностного лица, разъясняющего права и обязанности участников процесса, так и лица самих участников процедуры.

Неправильными действиями, на наш взгляд, будет разъяснение должностным лицом участникам административной процедуры их прав и обязанностей до начала съемки.

Обязательным условием допустимости доказательств, полученных при проведении процессуального действия, является уточнение сотрудником полиции, владеют ли участники процесса языком, на котором ведется производство по делу об административном правонарушении.

6. Сотрудник полиции должен предложить гражданину перед проведением досмотра добровольно выдать имеющиеся у него орудия совершения или предметы административного правонарушения и документы, имеющие значение для дела об административном правонарушении, а также предметы, изъятые из гражданского оборота.

Административное законодательство, регламентирующее действия сотрудников полиции при применении досмотра, не предъявляет требований проговаривания должностным лицом фразы о добровольной выдаче перед началом досмотра незаконно хранящихся у гражданина предметов или предметов, подлежащих изъятию. Указанное действие обязательно лишь при производстве



следственных действий (обыск, выемка), в то же время данная позиция многих ученых-административистов представляется вполне соответствующей действующему законодательству [3, с. 22].

В то же время законодатель не урегулировал правовые последствия добровольной сдачи орудий совершения либо предметов административного правонарушения лицами, в отношении которых ведется производство по делу об административном правонарушении. Следует отметить, что только в примечании ст. 6.8 КоАП РФ «Незаконный оборот наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов и незаконные приобретение, хранение, перевозка растений, содержащих наркотические средства или психотропные вещества, либо их частей, содержащих наркотические средства или психотропные вещества» предусматривается освобождение от административной ответственности за данное административное правонарушение лица, добровольно сдавшего приобретенные без цели сбыта наркотические средства, психотропные вещества, их аналоги или растения, содержащие наркотические средства или психотропные вещества, либо их части, содержащие наркотические средства или психотропные вещества.

Норма примечания указанной статьи об освобождении от административной ответственности лица соответствует положениям, содержащимся в подп. «с» п. 4 ст. 3 Конвенции ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ, в которой предусматривается при малозначительности правонарушения возможность освобождения лица от юридической ответственности и замены ее применением мер перевоспитания либо социальной реинтеграции.

Изъятие предметов и документов, выданных добровольно, должно быть отражено в протоколе досмотра, а не в протоколе изъятия. Кроме того, в протоколе досмотра следует сделать отметку о добровольной их выдаче [4, с. 24].

При этом должностное лицо и другие лица должны быть в зоне видеозахвата видеокамерой, а все обнаруженное должно быть зафиксировано таким образом, чтобы имелась возможность идентификации предмета по его индивидуализирующим признакам. Для этого первая видеокамера должна находиться в положении, которое позволяет фиксировать положение всех участников процессуального действия, положение транспортного средства на местности и само место, где осуществляются процессуальные действия.

Вторую видеокамеру следует располагать таким образом, чтобы было возможно проводить съемку от среднего плана конкретного лица, чья личность удостоверяется, к крупному плану идентификационных признаков представляемых документов.

7. Сотрудник полиции должен непосредственно провести поисковые действия.

При проведении досмотра транспортного средства должностное лицо обследует транспортное средство без нарушения его конструктивной целостности для проверки в соответствии с п. 16 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции» обоснованного предположения о наличии в транспортном средстве оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывчатых веществ, взрывных устройств, наркотических

средств, психотропных веществ или их прекурсоров либо ядовитых или радиоактивных веществ.

При этом должностное лицо должно осуществлять процессуальное действие в соответствии с требованием ч. 1 ст. 27.9 КоАП РФ, установившей пределы допустимости действия, которые выражаются в ненарушении конструктивной целостности транспортного средства. При этом под «конструктивной целостностью» следует понимать нераздельный состав какого-либо целого предмета, образующего единую конструкцию, предназначенного для выполнения определенной функции, не подлежащего расчленению, разделу, дроблению.

Для достижения цели обнаружения указанных предметов и документов сотрудник полиции вправе потребовать от граждан обеспечить свободный доступ к моторному отсеку, в кабину водителя, пассажирский салон, к багажному отделению и другим частям транспортного средства, а также местам для размещения перевозимых грузов.

Пункт 160 «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» требует, чтобы досмотр транспортного средства проводился после того, как водитель и пассажиры покинули салон автомобиля и за их поведением был установлен контроль сотрудниками наряда ДПС.

Если в процессе досмотра обнаружатся предметы, свидетельствующие о совершении другого правонарушения, например, вещи, изъятые из гражданского оборота (оружие, наркотические средства), должностное лицо, проводящее досмотр, оформляет их изъятие, доставляет транспортное средство и водителя в орган внутренних дел для дальнейшего разбирательства.

В процессе досмотра транспортного средства нередко возникает необходимость изъятия вещей и документов. В силу этого лица, уполномоченные проводить процессуальные действия, предусмотренные ст. 27.9 КоАП РФ, вправе также осуществить изъятие вещей и документов.

Изъятие вещей и документов, явившихся орудиями совершения или предметами административного правонарушения, и документов, имеющих значение доказательств по делу об административном правонарушении, как мера обеспечения производства по делам об административном правонарушении заключается в принудительном лишении лица, у которого находятся эти вещи и документы, возможности пользоваться и распоряжаться ими.

Все изъятые предметы и документы должны быть предъявлены владельцу транспортного средства и другим участникам досмотра, после чего они должны быть соответствующим образом упакованы, опечатаны, заверены подписями досматривающего и лица, в отношении которого ведется производство.

При изъятии большого числа предметов и документов в обязательном порядке составляется специальная опись, прилагаемая к протоколу и являющаяся его неотъемлемой частью. В протоколе указываются точные наименования, количество, мера, вес, серия и номер, другие отличительные признаки каждого изымаемого объекта, а также места их обнаружения. Листы изымаемых

документов нумеруются, указываются название, дата выдачи документа, другие идентификационные признаки (формат листов, цвет).

Если опись изымаемых предметов составить на месте, они помещаются в упаковку, которая снабжается бирками с удостоверительными надписями и подписями должностного лица и лица, у которого произведено изъятие. В таких случаях составление описи изъятых объектов производится по месту проведения производства по делу об административном правонарушении (например, в служебном кабинете сотрудника полиции) с отражением в протоколе сохранности печатей и удостоверительных надписей на упаковке, в которую были помещены изъятые объекты.

При этом следует отметить, что действующим законодательством урегулирован особый порядок изъятия из незаконного оборота отдельных предметов и вещей, в частности наркотических средств и оружия.

Если в результате досмотра транспортного средства будут обнаружены признаки уголовно наказуемых деяний, сотрудник полиции, проводящий досмотр должен в соответствии со ст. 144 УПК РФ составить рапорт, зарегистрировать его в дежурной части, направить в орган дознания также протокол досмотра и протокол изъятия вместе с объяснениями лица, подвергнутого досмотру. Если по результатам проверки будет возбуждено уголовное дело, то составленные административные протоколы будут являться доказательствами в виде иного документа в соответствии с п. 6 ч. 2 ст. 4 УПК РФ. Также действующее законодательство предусматривает в этом случае при необходимости и направление следственно-оперативной группы на место проведения процессуального действия или доставление в дежурную часть органа внутренних дел лиц, подвергнутых досмотру вместе с транспортным средством.

Видеокамера должна фиксировать все изъятые при проведении досмотра транспортного средства предметы и документы. Особое внимание сотрудник полиции, осуществляющий функции оператора, должен обратить и, соответственно, зафиксировать это, на попытки уничтожения или укрытия предметов или документов, а также иные факты нарушения лицами, участвующими в досмотре транспортного средства, и меры, которые к ним были приняты.

При проведении видеосъемки с первой камеры важно определить точку нахождения видеокамеры, ее высоту, позволяющую осуществить видеозахват участников процессуального действия. Вторая камера позволит зафиксировать участника, которому разъясняются права или который делает заявление, задает вопрос. Этой камерой можно будет осуществлять наезд для перехода от общего плана съемки к среднему плану в целях укрупнения отдельных изображений частей транспортного средства, зафиксированных общим планом, и далее к крупному плану для выделения наиболее важных отдельных объектов, например предметов, обнаруженных в салоне автомобиля. Съемка детальным планом этой камерой позволит показать в полный кадр специфические особенности и характерные признаки запечатлеваемых объектов. Для огнестрельного оружия такими признаками будут являться тип, марка, модель, калибр, серия, номер оружия, вид и количество боевых припасов. Для документов – название документа и его реквизиты.

8. Важным моментом является грамотное оформление приостановления видеозаписи процессуального действия. Потребность в остановке записи может

быть обусловлена, например, необходимостью замены источника питания или составления протокола.

Следует отметить, что КоАП РФ не регламентирует такие действия, однако, на наш взгляд, необходимо выполнить следующие условия:

1) в протоколе необходимо указать сам факт приостановления видеозаписи и его причину;

2) в протоколе должно содержаться время начала остановки записи, время продолжения записи и длительность остановки записи.

Начало записи после приостановления начинается с указания должностным лицом времени возобновления видеозаписи, после чего проведение досмотра продолжается.

9. Сотрудник полиции должен воспроизвести видеозапись участникам процессуального действия и после этого произвести видеофиксацию поступающих от них заявлений и замечаний по порядку проведения досмотра. После просмотра видеоматериалов видеозапись необходимо возобновить, сделать пояснение о том, что видеозапись была просмотрена всеми участниками в полном объеме, и задать вопрос участникам процедуры о наличии у них каких-либо замечаний и заявлений по поводу правильности видеозаписи. Правильным будет в ходе процессуального действия произвести копирование записи с видеокамеры на компакт-диск или карту памяти, о чем сделать пометку в протоколе и просмотреть видеозапись досмотра транспортного средства уже с компакт-диска или карты памяти, на которые произведено копирование, после чего приобщить его к протоколу.

Третий этап посвящен оформлению результатов досмотра путем составления протокола.

На основании ст. 27.9 КоАП РФ после проведенного досмотра необходимо составить протокол и разъяснить лицу, в отношении которого возбуждено производство, права, предусмотренные ст. 51 Конституции Российской Федерации и ст. 25.1 КоАП РФ. Следует отметить, что на основании ч. 5 ст. 27.9 КоАП РФ о досмотре транспортного средства составляется протокол, либо в протоколе об административном задержании делается соответствующая запись.

По нашему мнению, при проведении сотрудником полиции досмотра транспортного средства без участия понятых и применении взамен них видеофиксации процессуального действия составление протокола досмотра должно быть обязательным. При этом ч. 6 ст. 25.7 «Понятой» предлагаем изложить в следующей редакции: «6. В случае применения видеозаписи для фиксации совершения процессуальных действий, за исключением личного досмотра, эти процессуальные действия совершаются в отсутствие понятых, по окончании «процессуальных действий» должен быть составлен отдельный протокол либо сделана запись в акте освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. Материалы, полученные при совершении процессуальных действий с применением видеозаписи, прилагаются к соответствующему протоколу либо акту освидетельствования на состояние алкогольного опьянения».

В настоящее время в соответствии с ч. 6 ст. 25.7 КоАП РФ при применении видеозаписи для фиксации процессуальных действий в протоколе должна быть сделана соответствующая запись, а материалы видеозаписи (карта памяти или оптический диск, предназначенный для разового или многократного пользования) приобщены к

протоколу. Копию протокола необходимо вручить лицу, во владении которого находится транспортное средство, подвергнутое досмотру (ч. 8 ст. 27.9 КоАП РФ).

Таким образом, предложенный алгоритм действий сотрудника полиции при применении мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях с использованием видеозаписи без участия понятых, по нашему мнению, должен повысить эффективность административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Клевцов В.В. Использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2010.

2. Мусеилов А.Г., Власов П.Е., Власова В.С., Худиева С.И. Применение цифровой аппаратуры для фото (видео) фиксации следственных действий, проводимых без участия понятых. М.: ВНИИ МВД России, 2013.

3. Особенности порядка проведения и документирования досмотра, изъятия вещей и документов из транспортных средств: методические рекомендации / Мягков А.В. – Барнаул: Барнаульский юридический институт МВД России, 2009.

4. Черкасова Е.К., Сабитов Р.Р. Деятельность сотрудников полиции при задержании и доставлении правонарушителей в дежурную часть ОВД. Тюмень: Тюм. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2013.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Эдуард Томович Сидоров, профессор кафедры административного права и оперативно-разыскной деятельности органов внутренних дел, кандидат юридических наук, доцент.

Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя.

Служебный адрес: Московская область, Рузский район, п. Старотеряево.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Технические средства видеозаписи; административное правонарушение; административная ответственность; досмотр транспортного средства; понятый; протокол досмотра транспортного средства; сотрудники полиции.

### **СИДОРОВА М.В.**

## **ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ИНСТРУМЕНТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ**

Аннотация. Данная статья раскрывает некоторые проблемные аспекты, связанные с пропагандой безопасности дорожного движения в современных условиях, а также пути их преодоления.

Одной из важнейших проблем мирового сообщества, в том числе и России, является безопасность дорожного движения. Актуальность проблемы обеспечения безопасности на дорогах обозначена в резолюции Генеральной ассамблеи ООН, провозгласив 2011–2020 годы Десятилетием безопасности на дорогах. Аварийность на дорогах не только негативно сказывается на экономическом состоянии государств, но и на отдельных гражданах, унося жизни трудоспособного населения, исключая людей из производственной сфере по причине травм различной степени тяжести, приводя их инвалидности. Гибнут и становятся инвалидами дети.

По данным Всемирной Организации Здравоохранения (ВОЗ) ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибают более 1,2 миллиона человек и 50 миллионов получают травмы разной степени тяжести. В результате ДТП и сопутствующего им травматизма экономические потери, в среднем, в Европе оцениваются как 2% от ВВП. Уровень смертности на дорогах по прогнозам исследователей к 2030 году переместится с 9-го места на 5-е в списке причин смерти, сокращения жизни и увеличения числа нетрудоспособных, обогнав туберкулез и ВИЧ инфекции [1, с.3]. Сегодня для России проблема снижения аварийности дорожного движения особенно актуальна, поскольку уровень смертности на дорогах существенно отличается от других стран, и далеко не в лучшую сторону.

Так по сравнению с рядом Европейских государств смертность на дорогах в нашей стране в 3-4 раза выше, и более чем в 1,6 раза в Соединенных штатах Америки. Но при этом, уровень травматизма в нашей стране находится на последних местах, что объясняется, на наш взгляд, не только относительно низкой по сравнению с другими странами степенью автомобилизации населения, но и конкретными успехами по его профилактике.

Высокий уровень смертности на дорогах России, рождает вопрос о их причинах. Но сегодня, однозначного ответа на данный вопрос пока нет, несмотря на то, что имеет место мнение у представителей государственных органов в лице ГИБДД, что наряду иными причинами ключевой причиной тому является «человеческий фактор». Бесспорно, человек являющийся участником дорожного движения, а управляющий транспортным средством в большей степени является причиной ДТП, так как машинами управляют не роботы, а люди, но в то же время подтолкнуть его на ошибочные действия могут и другие участники дорожного движения – пешеходы. Соответственно, вина за подобные рискованные ситуации должна возлагаться не только на водителя транспортного средства, но и на тех, кто способствует их возникновению.

Современный механизм обеспечения безопасности дорожного движения в России, это сложный механизм, который включает не только достаточно широкий спектр субъектов, но и упорядочен многочисленным массивом правовых норм, и его функционирование осуществляется с помощью большого числа человеческих ресурсов [2].

Считаем, что одним из действенных методов, способствующих обеспечению безопасности дорожного движения, позитивно воздействующий на процесс развития правового сознания граждан является пропаганда безопасности дорожного движения.

Образование службы пропаганды безопасности дорожного движения было осуществлено с утверждения циркуляра № 36 от 25 мая 1932 года Главного управления Рабоче-крестьянской милиции при Совете народных комиссаров, который так и назывался «О мероприятиях по развертыванию пропаганды вопросов безопасности уличного движения», закрепляющий один из основных современных постулатов, как повышение культуры участников уличного движения [4]. До настоящего времени значение и возможности пропаганды безопасности дорожного движения явно недооценивались, их эффективность и действенность пока изучены недостаточно.

Понятие «пропаганда безопасности дорожного движения» и ее организационные аспекты закреплены в Приказе МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» и представляют в основном определенные виды деятельности: популяризация знаний в сфере безопасности дорожного движения, разъяснение правовых и организационных основ поведения участниками дорожного движения, а также юридических последствий в случае их нарушения. На наш взгляд, в настоящее время, данный вид деятельности представляет собой, лишь ретранслятор информации.

Мы согласны с позицией С.А. Ищенко, С.А. Евенко относительно того, что пропаганда безопасности дорожного движения должна быть ориентирована не только на распространение информации, но и воздействие на сознание участников дорожного движения, для достижения более конкретных результатов [3].

Полагаем, что воздействие на сознание участников дорожного движения, должно осуществляться с помощью психологических приемов, направленных на установление взаимопонимания, взаимодействия между данными субъектами, а также формированию негативного общественного мнения к правонарушениям и позитивного отношения в обязательности соблюдения установленных законодательством норм поведения в области дорожного движения. Предварительное изучение особенностей различных категорий участников дорожного движения и их учет оказывает влияние на эффективность психологического воздействия. Так, по результатам социологических опросов большинство опрошенных при просмотре пропагандистских передач по безопасности движения начинают, так или иначе, осознавать масштаб проблемы.

Принятие федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» значительно активизировало действия государства, направленные на снижение дорожно-транспортного травматизма. Соответственно активизировалась деятельность подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения в этом направлении. Задачи, стоящие перед сотрудниками данных подразделений достаточно объемны по содержанию, отражают вектор данной деятельности, направленный на повышение культуры участников дорожного движения, формирование положительного имиджа сотрудника ГИБДД, снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма, разработка и развитие программ обучения детей различного возраста безопасному поведению на дорогах, распространение положительного опыта организации работы по профилактике травматизма, взаимодействие с

общественными организациями, использование возможностей СМИ, разработки новых методов и приемов работы, их внедрения в практику, но и определяют некоторую трудность в реализации их на практике.

Исходя из сложности задач, многообразия использования форм и методов пропаганды безопасности дорожного движения, можно констатировать, что данная деятельность является важной, серьезной, необходимой и в то же время трудной, поскольку ее результаты отражаются на снижении аварийности на дорогах.

Однако практика показывает, что в деятельности по профилактике ДТП в России существуют некоторые проблемные зоны, требующие соответствующего упорядочивания. Отметим, некоторые из них.

В настоящее время деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения регламентируется большим количеством нормативно-правовых актов различной юридической силы, создавая препятствия для реализации оптимальных форм взаимодействия между различными государственными органами и условий эффективного управленческого воздействия на снижение уровня дорожно-транспортной аварийности. В связи с этим, целесообразно унифицировать нормативно-правовое регулирование этой деятельности с целью построения единой организационно-правовой системы регулирования пропагандистской деятельности, в виде самостоятельного правового акта, в котором закрепить ключевые понятия пропаганды безопасности дорожного движения, ее субъектов, цели, задачи, принципы, а также закрепить компетенции субъектов пропаганды, формы и методы их работы, порядок их взаимодействия, формы отчетности, а также предусмотреть не только ответственность за невыполнение (ненадлежащее выполнение) своих полномочий, но и определить механизм стимулирования.

Как любой вид деятельности - пропаганда безопасности дорожного движения должна иметь определенный механизм оценки ее эффективности. В настоящее время отсутствуют четкие критерии оценки эффективности деятельности пропаганды. Практика показывает, что чаще используется критерий проведения проверок эффективности пропаганды в дорожном движении, которые представляют собой частоту ДТП, частоту дорожных правонарушений, отдельные показатели наблюдаемого дорожного поведения (например, поведение в скоростном режиме водителей транспортных средств, поведение пешеходов при переходе через улицу и др.).

На наш взгляд, целесообразнее осуществлять оценку критериев до и после проведения пропагандистских мероприятий, причем возможно использование комбинированного сравнения (например «До» и «После», «С рекламой» и «Без рекламы» и т.д.).

В системе отчетности подразделений пропаганды необходимо сместить акцент с количественных показателей на качественные, для чего периодически проводить соответствующие социологические исследования и опросы общественного мнения по выяснению эффективности пропагандистских мероприятий.

В настоящее время на федеральном, региональном и местном уровнях отсутствует система финансирования мероприятий в области обеспечения



безопасности дорожного движения и ее пропаганды, четкий механизм использования средств. Выделение средств осуществляется безотносительно расчетной величины социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий в конкретном регионе. Ведь не секрет, что организация пропагандистских мероприятий требует не только немалых человеческих ресурсов, но и финансовых затрат, от которых зависит их результативность.

Исходя из вышеизложенного, для эффективного решения проблем, связанных с проведением пропаганды безопасности дорожного движения, необходимо создание единой организационно-правовой системы профилактики и предупреждения дорожно-транспортных происшествий. Система позволит не только сохранить накопленный потенциал и привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации, но и сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на следующее десятилетие.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Дингес, Э.В. Методы планирования и оценки эффективности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения: монография / Э.В. Дингес. – М.: МАДИ, 2016. – С3.
2. Войтенков Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. 2010. № 3. С. 17–28.
3. Ищенко Станислав Андреевич, Евенко Станислав Алексеевич К вопросу о деятельности ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения // Общество и право. 2014. №4 (50). С.258-261.
4. Милин Е. А., Пресняков В. А. Оценка аварийности и разработка мероприятий по пропаганде БДД в городе Артёме // Молодой ученый. - 2015. - №13. - С. 855-857.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Сидорова Маргарита Владимировна, старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Пропаганда безопасности дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, участники дорожного движения, критерии оценки эффективности пропагандистской деятельности в области дорожного движения.

**СИНЕНКО С.А.**

**ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ ВЫПУСКНИКОВ ОРЛОВСКОГО  
ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МВД РОССИИ ИМЕНИ  
В.В. ЛУКЬЯНОВА ПО УЗКОЙ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ «СОТРУДНИК  
ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

Аннотация. В статье рассказывается об особенностях профессиональной подготовки выпускников Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова по узкой специализации «сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения».

Одним из существенных показателей качества и эффективности деятельности подразделения органов внутренних дел является состояние профессиональной подготовки сотрудников полиции.

Содержание современного высшего образования сегодня переживает довольно значительные трансформации под воздействием требований к ее выпускникам, которые предъявляет нынешняя социальная и профессиональная практика в условиях конкуренции образовательных организаций, в том числе и системы МВД России.

Необходимость достижения цели повышения качества высшего юридического образования ставит задачу развития процесса интеграции профессионального образования и профессиональной деятельности, что, в свою очередь, требует осуществления комплексного подхода к установлению правовых условий её реализации.

Одним из атрибутов системы образования является требование, в соответствии с которым молодой специалист должен быть подготовлен в вузе таким образом, чтобы он мог без особых проблем включаться в практическую деятельность подразделений Госавтоинспекции, продуктивно используя квалификацию, опыт и компетенции, полученные в ходе обучения.

Эффективным способом решения данной проблемы является создание на базе вузов МВД России организационно-методической, поэтапной междисциплинарной структуры, которая позволит качественно изменить подходы к содержанию и организации образовательного процесса, формам и методам обучения - осуществить подготовку будущих специалистов на основе практико-ориентированного обучения.

В Орловском юридическом институте МВД России имени В.В. Лукьянова осуществляется плановая работа по внедрению инновационных образовательных технологий в учебный процесс.

Отдельным импульсом совершенствования подготовки специалистов для подразделений Госавтоинспекции стало принятие приказа МВД России № 820 от 29 августа 2012 «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 составляющей, научной, воспитательной и иным компонентам, позволяющим подготовить высококвалифицированного специалиста-выпускника, обладающего совокупностью профессиональных компетенций, который может максимально быстро адаптироваться к практической деятельности сотрудников Госавтоинспекции и выполнению должностных обязанностей.

В целях подготовки высококвалифицированных специалистов для подразделений Госавтоинспекции обучение выпускников по узкой специализации «сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения», отвечающего указанным требованиям, имеет свои особенности.

Образовательный процесс связан с изучением дисциплин специализации, реализуемых исключительно при подготовке специалистов для подразделений Госавтоинспекции, таких как: организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения, организация дорожного движения, актуальные проблемы организации деятельности подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения, технический надзор и регистрационно-экзаменационная деятельность подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения, повышение мастерства управления транспортными средствами и другие.

Изучение дисциплин специализации позволяет сформировать у обучающихся знания требований нормативных правовых актов, регламентирующих порядок исполнения государственных функций, осуществляемых Госавтоинспекцией, профессиональных и специализированных компетенций по осуществлению служебных обязанностей сотрудников ГИБДД и исполнения ими отдельных административных процедур, а также приобрести практические навыки предупреждения и пресечения административных правонарушений в области дорожного движения.

В таких условиях особое значение начинает приобретать вторая особенность подготовки специалистов, являющаяся одним из направлений современных педагогических технологий, - практико-ориентированное обучение.

Практико-ориентированное обучение позволяет преодолеть отчуждение науки от практики, раскрывает связи между знаниями и повседневной деятельностью подразделений Госавтоинспекции, проблемами, возникающими перед выпускниками в процессе их практической деятельности. Обозначенные задачи практико-ориентированного обучения в основной своей совокупности реализуются посредством проведения практических занятий с использованием возможностей межкафедрального многофункционального учебно-полигонного комплекса загородной учебной базы 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 и кафедры ОД ГИБДД проводит целенаправленную работу по разработке и модернизации

полигонных комплексов, отвечающих реальным потребностям практики деятельности подразделений Госавтоинспекции, использование которых позволяет формировать профессиональные и специализированные компетенции у обучающихся по дисциплинам специализации на таких объектах межкафедрального многофункционального комплекса загородной учебной базы института, как: ситуационно-тренинговые комплексы «Стационарный пост ДПС», «Повышение водительского мастерства сотрудников МВД России», Лабораторно-диагностический комплекс «Дорожный надзор ГИБДД МВД России» вместе с полигоном (рабочим местом) дефектов дорожного покрытия; полигоны «Улично-дорожная сеть», «Автодром», «Отдел Госавтоинспекции территориального органа МВД России на районном уровне», а также криминалистические, психолого-педагогические, тактико-специальные и иные учебные аудитории.

Основная цель подготовки сотрудников для подразделений Госавтоинспекции с использованием возможностей межкафедрального многофункционального учебно-полигонного комплекса на основе использования практико-ориентированного обучения курсантов и слушателей института состоит в осуществлении обучения в условиях, максимально приближенных к реальным, посредством моделирования типичных ситуаций, возникающих в практической деятельности сотрудников ГИБДД.

Следующая особенность подготовки специалистов по узкой специализации «сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения» состоит в работе филиала кафедры ОД ГИБДД на базе УГИБДД УМВД России по Орловской области.

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.

Функционирование филиала кафедры позволило:

1) углубить полученные курсантами знания, закрепить и совершенствовать практические навыки работы в должностях структурных подразделений Госавтоинспекции МВД России;

2) ознакомиться с организационными и тактическими аспектами осуществления подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России конкретных видов административно-служебной деятельности;

3) приобрести практические навыки по организации деятельности подразделений ГИБДД МВД России в вопросах предупреждения, пресечения, раскрытия преступлений и административных правонарушений в области дорожного движения, оформления материалов, находящихся в производстве;

4) ускорить адаптацию выпускников к предстоящей практической деятельности;

5) активизировать научно-исследовательскую работу по дисциплинам специализации выпускников.

Четвертая особенность подготовки выпускников по узкой специализации «сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения» выражается в осуществлении обучения в процессе неразрывной взаимосвязи теории и практики, которая достигается посредством:

- приглашения преимущественно на практические занятия представителей УГИБДД УМВД России по Орловской области;

- вхождения в состав ГЭК, помимо представителей УГИБДД УМВД России по Орловской области, представителей ГУ ОБДД МВД России для оценки уровня подготовленности выпускников;

- прохождения учебной практики (по получению первичных профессиональных умений и по профилю специальности, а также производственной (преддипломной) практики в действующих органах МВД России. В этом отношении существуют положительные тенденции оценки практическими сотрудниками Госавтоинспекции МВД России умений и навыков, сформированных в процессе обучения и реализуемых в ходе прохождения практик, показывающих, что использование профессорско-преподавательским составом активных форм обучения и практико-ориентированного обучения на межкафедральном многофункциональном учебно-полигонном комплексе, а также специализированного оборудования и программного обеспечения позволило существенно повысить качество выполнения обучающимися заданий и составления процессуальных документов при прохождении всех видов практик;

- приглашения для проведения занятий ветеранов Госавтоинспекции МВД России, чей опыт вызывает стремление к подражанию и патриотическому воспитанию наших обучаемых.

Положительной тенденцией в формировании специализированных компетенций у курсантов является выполнение ими практикума по дисциплине «Организация дорожного движения», способствующего в рамках самостоятельной работы обучающихся формированию навыков применения полученных теоретических знаний для решения конкретных практических задач и осуществления практической профессиональной деятельности. Практикум включает комплекс заданий по составлению служебных и процессуальных документов, заданий на проведение исследований с последующим оформлением полученных результатов, связанных с составлением протоколов и предписаний об устранении нарушений нормативно-правовых актов и технических норм в области дорожного движения, составлением схем организации дорожного движения в индивидуальных условиях улично-дорожной сети.

Формирование профессиональных умений и навыков у обучающихся достигается за счет совершенствования профессионального мастерства педагогических работников кафедры.

Отдельным аспектом качественной подготовки специалистов для подразделений Госавтоинспекции МВД России является мотивация курсантов и слушателей к обучению на оценки хорошо и отлично, которая обязана с формированием интереса к будущей профессии, выработкой и закреплением у них устойчивых моральных, нравственных и деловых качеств, укреплением

законности и дисциплины, привитием им чувства ответственности за выполнение задач, возложенных на подразделение Госавтоинспекции.

Кроме того, только успешное освоение дисциплин специализации позволяет курсантам участвовать в конкурсе 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, что, несомненно, порождает чувство конкуренции, соперничества, стимулирование заинтересованности курсантов в непрерывном повышении своего профессионального мастерства и, как следствие, результативности.

Таким образом, все это, безусловно, оказывает огромное влияние на качественные изменения в индивидуальном развитии обучаемых, что отражается на образе их деятельности и стиле мышления. Также практико-ориентированное обучение имеет возможность формировать отношение обучаемых к существующим проблемам практики применения тех или иных положений законодательства и принятию профессионально значимых решений при неоднозначности положений закона, что в дальнейшем проявится в уровне профессионализма сотрудника Госавтоинспекции в целом.

Конечно же, профессорско-преподавательский состав института понимает необходимость дальнейшего совершенствования профессиональной подготовки выпускников по узкой специализации «сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения» и в этом отношении намечены дальнейшие ориентиры в совершенствовании подготовки специалистов для Госавтоинспекции МВД России.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Синенко Сергей Андреевич, доктор юридических наук, доцент, начальник института.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Система образования, молодой специалист, требования к подготовке, образовательные организации системы МВД России, подготовка к практической деятельности, подразделения Госавтоинспекции, квалификация, опыт и компетенции, обучение.

**ВИДЫ ВЗЫСКАНИЙ В АДМИНИСТРАТИВНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН: СОСТОЯНИЕ И ПУТИ  
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ**

Аннотация. Данная статья посвящена вопросам применения мер взыскания в административном законодательстве Республики Казахстан, а также проблемам и поиску путей решения совершенствования практики применения данных мер.

Серьезную проблему для состояния общественного порядка и общественной безопасности представляет не только растущая преступность, но и административные правонарушения как преддверие этой преступности. Административная ответственность является необходимым регулятором право послушного поведения и содействует воспитанию чувства нравственного и правового долга перед обществом и государством [1].

С 1 января 2015 года в Республике Казахстан была обновлена вся законодательная система. Вступил в силу новый кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях (далее КРКоАП), Уголовный, Уголовно-процессуальный кодексы.

Новый административный кодекс направлен на гуманизацию законодательства. Таким образом, был сокращен максимальный срок административного ареста до 30 суток, в сравнении со старым кодексом – 45 суток. Исключено применение принудительных мер медицинского характера. Меры медицинского характера могут применяться в качестве мер профилактики правонарушений [2]. Аналогично, в Закон «О профилактике правонарушений» была перенесена из КРКоАП мера обеспечения производства «превентивное ограничение свободы передвижения» [3].

Усовершенствована процедура привлечения лиц к административной ответственности. Так, в Особенной части Кодекса предусмотрена дифференцированная ответственность субъектов малого, среднего и крупного предпринимательства.

Введено сокращенное производство по делу об административном правонарушении. Оно применяется в случаях, если факт правонарушения обнаружен должностным лицом на месте его совершения. В данном случае предусмотрено административное взыскание в виде штрафа, если установлено физическое лицо, совершившее правонарушение, которое признаёт свою вину и соглашается с размером налагаемого штрафа. В этом случае составляется протокол об административном правонарушении на месте его совершения и лицу разъясняется право оплаты штрафа в размере пятидесяти процентов от указанной суммы штрафа в течение семи суток. Должностное лицо вручает физическому лицу копию протокола об административном правонарушении с квитанцией установленного образца. В случае оплаты 50% от указанной суммы штрафа в течение семи суток дело считается рассмотренным по существу. Сокращенное производство не применяется, если правонарушение совершено несовершеннолетними или лицами, обладающими привилегиями и иммунитетом,

а также если административное правонарушение зафиксировано сертифицированными специальными контрольно-измерительными техническими средствами и приборами, работающими в автоматическом режиме.

Введена норма, позволяющая при установлении обстоятельств, смягчающих ответственность, судье, должностному лицу, рассматривающему дело сократить сумму административного штрафа, налагаемого на физическое лицо, но не более чем на 30% от общей суммы штрафа.

Введён институт использования научно-технических средств. Это позволит решать вопросы допустимости доказательств, полученных посредством автомобильных видеорегистраторов, видеокамер (в том числе камер сотовых телефонов).

Анализ имеющейся правоприменительной практики в административно-юрисдикционной деятельности показывает кроме положительных моментов наличие определенных недостатков в действующем Кодексе об административных правонарушениях Республики Казахстан.

Рассмотрим некоторые проблемные вопросы и попытаемся предложить возможные пути их разрешения. Согласно ст. 41 КРКоАП одним из основных видов административного взыскания является административный штраф, который подлежит уплате лицом, привлеченным к административной ответственности, не позднее тридцати суток со дня вступления постановления в законную силу. В противном случае в соответствии со ст.ст. 894-895 КРКоАП штраф удерживается в принудительном порядке.

Известно, что одной из главных проблем в административном производстве является исполнение административных штрафов. В уголовном судопроизводстве, а именно ст. 41 Уголовного кодекса РК регламентировано, что в случае уклонения от уплаты назначенного штрафа он заменяется на иной вид наказания, в том числе на лишение свободы, в административном производстве такая возможность законодателем не предусмотрена. Вместе с тем, своевременность исполнения постановлений по административным делам, определяют не только эффективность правосудия, авторитет судебной власти, но и престиж самого государства.

Исходя из принципа неотвратимости наказания и формирования уважительного отношения к праву, одним из выходов из сложившейся ситуации может быть включение в КРКоАП норм, позволяющих суду производить замену неуплаченного в установленный срок административного штрафа (когда все возможные меры по его взысканию были исчерпаны) иным видом взыскания, например, административным арестом.

Кроме того, расширить круг административных взысканий, добавив, например, такой вид взыскания, как исправительные работы, по аналогии с уголовным законодательством. К примеру, лицо, совершившее мелкое хулиганство, загрязняющее места общего пользования, обязано определенное количество часов отработать на уборке и благоустройстве улиц, мест общего пользования, что в полной мере отвечает заявленным целям административного взыскания – воспитание лица, совершившего правонарушение, в духе соблюдения требований законодательства и уважения правопорядка, а также предупреждения



совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами [4].

Еще одним видом административного взыскания является «административный арест». Согласно статье 50 КРКоАП, данный вид взыскания не может применяться к беременным женщинам, к женщинам, имеющим детей в возрасте до 14 лет, к лицам, не достигшим восемнадцатилетнего возраста, к инвалидам 1 и 2 групп, а также к женщинам в возрасте свыше 58 лет и к мужчинам свыше 63 лет.

Мы видим, что в указанной статье Кодекса законодатель не учёл интересы отдельной социальной группы людей – мужчин, воспитывающих в одиночку малолетних детей, тогда как в Уголовном кодексе данная категория лиц освобождается от ареста [5]. В связи с этим, возникает необходимость приведения в соответствие с Конституцией и Законом «О равных правах мужчин и женщин в Казахстане» указанной статьи Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях.

Согласно части 4 статьи 613 КРКоАП, за отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения водителем транспортного средства предусмотрена административная ответственность в виде лишения права управления транспортным средством на срок 2 года, тогда как в отношении обычного гражданина, не являющегося участником дорожного движения, такая ответственность законодателем не предусмотрена. Возникает вопрос, как поступать, если имеется необходимость в медицинском освидетельствовании физического лица на состояние опьянения, например, в рамках производства по ст.ст.131, 440 КоАП, при отказе гражданина от его прохождения. Причем медицинское освидетельствование является мерой обеспечения производства по делу (ст.785 КРКоАП).

В целях устранения данного вопроса предлагаю ввести административную ответственность за отказ от медицинского освидетельствования, изложив в следующей редакции: «Невыполнение законного требования сотрудника органов внутренних дел (полиции) о прохождении в соответствии с установленным порядком освидетельствования на состояние алкогольного, наркотического и (или) токсикоманического опьянения влечет предупреждение либо штраф в размере до пяти МРП, либо административный арест на срок до пяти суток».

В своем выступлении Президент Казахстана Н. Назарбаев заявил, что административные штрафы должны быть справедливыми и соразмерными совершенному правонарушению. В настоящее время Министерством юстиции совместно с заинтересованными государственными органами разработан проект закона «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РК об административных правонарушениях», предлагается снизить размеры штрафных санкций более чем по 150 составам административных правонарушений, а также увеличить число статей, санкции которых предусматривают административное взыскание в виде предупреждения [6].

## ЛИТЕРАТУРА

1. Серекбаев Б. «КоАП РК: проблемы правоприменения» <http://online.zakon.kz/Document/>.

2. Статья 23 п.4 Меры индивидуальной профилактики Закона Республики Казахстан «О профилактике правонарушений» № 271-IV ЗРК от 29.04.2010г.

3. Статья 23 п.11 Закона Республики Казахстан «О профилактике правонарушений» № 271-IV ЗРК от 29.04.2010г. <https://online.zakon.kz/m/Dokument>.

4. Статья 40 Понятие и цели административного взыскания // Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях №235-Vот 05.07.2014г. <https://online.zakon.kz/m/Dokument>.

5. Статья 45 ч.1п.3 Уголовного Кодекса Республики Казахстан// Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях №235-Vот 05.07.2014г. <https://online.zakon.kz/m/Dokument>.

6. Послание Президента Республики Казахстан Н.Назарбаева народу Казахстана. 31.01.2017 г. «Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность» <https://tengrinews.kz> › Новости Казахстана.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Смольникова Ольга Николаевна, начальник цикла Специальных дисциплин.

Учебный центр МВД Республики Казахстан (город Темиртау).

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Административное законодательство Республики Казахстан, административные правонарушения, административные взыскания, административный штраф, административный арест, медицинское освидетельствование, сокращенное производство.

**СМОЛЯКОВ А.И., АНДРЕЕВ В.В.**

### **К ВОПРОСУ О ВОЗМОЖНОСТИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ГРАЖДАН К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ВЫЯВЛЕНИЮ И ФИКСАЦИИ ЛАТЕНТНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье анализируются предложения по привлечению граждан к деятельности по выявлению и фиксации латентных правонарушений в области дорожного движения, делается вывод о том, что наиболее эффективным методом стимулирования данной деятельности будет являться метод административно-правового поощрения.

12 августа 2016 года МВД России был подготовлен законопроект о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, в соответствии с которым владельцев транспортных средств можно будет привлекать к административной ответственности без составления протокола об административном правонарушении не только в результате фиксации данного правонарушения средствами автоматической фото-видеофиксации, но и в случае его фиксации гражданами, зарегистрированными

на Едином портале государственных и муниципальных услуг, с применением технических средств, имеющих функции видеозаписи, и специализированного программного обеспечения.

На наш взгляд данное направление является весьма перспективным, так как, решая задачу обеспечения безопасности дорожного движения путем реализации принципа неотвратимости наказания за нарушения ПДД, необходимо учитывать специфику нарушений, ответственность за которые наступает в соответствии с главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Данной спецификой является то, что в отличие от основной массы других преступлений и правонарушений, они в подавляющем большинстве случаев совершаются в обязательном присутствии свидетелей, то есть других водителей и пешеходов. По крайней мере, только при наличии других водителей или пешеходов нарушение Правил дорожного движения может привести к ДТП и, соответственно, представляет большую общественную опасность. В случае, когда на момент совершения правонарушения другие участники дорожного движения по каким-либо причинам совсем отсутствуют, то произошедшее практически не будет нести в себе общественной опасности. Более того, совершение ряда правонарушений, например, предусмотренных статьями 12.13, 12.17, 12.18 КоАП РФ, требует обязательного наличия других участников дорожного движения.

По данным Всероссийского центра исследования общественного мнения [2], большинство автомобилистов считают, что к наиболее эффективным мерам, направленным на обеспечение неотвратимости наказания за нарушение правил дорожного движения, среди прочего следует отнести: видеонаблюдение и использование системы ГЛОНАСС - 86% и фиксация правонарушения на основании авторегистраторов частных лиц - 80%. В свою очередь проведенные в Красноярском крае [1] и Кемеровской области [3] эксперименты по привлечению частных лиц к выявлению нарушений Правил дорожного движения с помощью средств видеофиксации выявили достаточно большое количество граждан, готовых таким образом участвовать в обеспечении безопасности дорожного движения. Подтвердил эти данные и проведенные в 2016 году ГИБДД опросы, первый из которых показал, что 58 % опрошенных готовы проявлять гражданскую позицию и помогать Госавтоинспекции выявлять правонарушителей на дорогах, еще 28% готовы это делать только в самых вопиющих случаях. И лишь 12% респондентов заявили, что у них нет для этого ни времени, ни желания. В свою очередь, второй опрос показал, что 37% из почти 21 000 опрошенных готовы сообщать сотрудникам ГИБДД о фактах управления транспортным средством в состоянии опьянения, а 26% - обо всех увиденных участником дорожного движения правонарушениях. При этом наиболее удобной формой передачи информации были названы мобильное приложение в телефоне (33%), звонок на «горячую линию» (26%), специальная форма на сайте ГИБДД (16%) [4]. Однако причины, которые побудили бы их это сделать, достаточно разнообразны. Таковыми, среди прочего, являются материальное вознаграждение за передачу информации, обеспечение конфиденциальности при передаче сведений о правонарушениях, гарантия привлечения нарушителя к ответственности. При этом проведенное анкетирование показало, что среди учащих автошкол количество лиц, готовых оказывать содействие сотрудникам ГИБДД, значительно выше (76%), чем

среди лиц, уже имеющих длительный (более трех лет) стаж управления транспортным средством (52%).

В качестве практического примера привлечения граждан к деятельности по выявлению и фиксации латентных правонарушений в области дорожного движения можно назвать мобильное приложение «Помощник Москвы», которое загружается на любые смартфоны, работающие на операционных системах iOS и Android. Чтобы получить доступ к приложению, необходимо зарегистрироваться на портале госуслуг города Москвы ([pgu.mos.ru](http://pgu.mos.ru)) и скачать приложение, которое доступно для установки на любой современный смартфон, имеющий камеру с 5 мегапикселями или выше, 50 мегабайт свободного места и GPS/ГЛОНАСС приемник. Несмотря на достаточно строгие технические требования, по данным Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, только за первые четыре дня действия данного приложения его скачало 13500 человек.

После установки данного приложения, если владелец телефона заметил, что любой автомобиль нарушает правила парковки, то с помощью приложения он может зафиксировать правонарушение. С помощью спутниковой навигации GPS/ГЛОНАСС приложение фиксирует точные координаты нарушения, государственный номер автомобиля и направляет материалы о нарушении правил дорожного движения в центр обработки информации. Далее сотрудники ЦОДД выносят постановление о привлечении владельца транспортного средства к административной ответственности. При этом влияние человеческого фактора исключено: отправка данных возможна только с места фиксации нарушения, существует электронная подпись всех фотографий, устройство защищено от взлома, а данные передаются по зашифрованным каналам. Активным гражданам, помогающим фиксировать нарушения Правил дорожного движения на улицах Москвы, начислят баллы (в стандартном случае - 200, а в некоторых случаях - до 2000 баллов), которые затем можно будет обменять на государственные платные услуги. Например, баллами можно будет оплатить парковку в Москве, приобрести билет на общественный транспорт и т.п.

Можно отметить, что ранее подобное мобильное приложение было уже запущено в Республике Татарстан под названием «Народный инспектор». Требования к смартфону схожие, также требуется регистрация на портале госуслуг Республики Татарстан. Однако, данное приложение не получило широкого распространения среди населения, так как лицами, которые реализовывали данный проект были нарушены основополагающие принципы привлечения граждан к деятельности, превышающей требования нормативных правовых актов.

Это связано с тем, что стимулирование «идеального» правомерного поведения должно осуществляться, прежде всего, с помощью метода административно-правового поощрения. Применение метода убеждения в данном случае будет малоэффективным, так как сообщение о совершенном правонарушении у многих граждан четко ассоциируется с доносом («стукачеством»), что для нашей страны считается неприемлемым. Использование же метода административно-правового принуждения со стороны государства и вовсе является недопустимым, так как субъектом управления

нормы права не только не нарушаются, но и не могут быть нарушены априори. Запуская приложение «Народный инспектор», в Республике Татарстан сделали упор на использование метода убеждения (меры поощрения за сообщения о правонарушениях не были предусмотрены). Когда приложение не набрало должной популярности, было решено применить меры административно-правового принуждения – обязать всех государственных и муниципальных служащих устанавливать данное приложение на свои смартфоны и сообщать о выявленных правонарушениях. Естественно, что подобный подход не только не позволил повысить популярность данного приложения, но даже ухудшил ситуацию.

Таким образом, привлечение к деятельности по осуществлению контроля за соблюдением Правил дорожного движения самих участников движения, то есть водителей и пешеходов, является достаточно перспективным направлением, но оно должно происходить с помощью применения мер административно-правового поощрения лиц, которые оказывают содействие в выявлении и фиксации латентных правонарушений в области дорожного движения.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Баршев В., Столярчук Н. Снял и сдал // Российская газета. - 2012. - № 208 (5881).

2. Безопасность дорожного движения глазами его участников, сотрудников ГИБДД и общества. Пресс-выпуск № 2267: [Электронный ресурс] // Всероссийский центр исследования общественного мнения [сайт]. URL: <http://wciom.ru/index.php?id=459&uid=113800>.

3. Кларисс М. Кузбасская ГИБДД объявила набор в народный патруль [Электронный ресурс] // Российская газета. URL: <http://www.rg.ru/2013/02/08/reg-sibfo/gosavtoinspektory-anons.html>.

4. Опросы общественного мнения [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция МВД России [сайт]. URL: <http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=28>.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Андрей Иванович Смоляков, старший преподаватель кафедры специальной подготовки, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

Виктор Владимирович Андреев, начальник отделения ГИБДД.

Межрайонный отдел МВД России «Мценский» УМВД России по Орловской области.

Служебный адрес: 303030, Орловская область, г. Мценск, ул. Ленина, д.10.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Обеспечение безопасности дорожного движения, реализация принципа неотвратимости наказания, административно-правовое поощрение.

## **АСПЕКТЫ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД**

Аннотация. На основе анализа законодательства Российской Федерации и общепринятого понимания терминов «личная безопасность сотрудников ДПС» и «меры административного пресечения» автор приходит к выводу о том, что важнейшим компонентом в системе обеспечения безопасности сотрудников ОВД является их профессиональная защищённость, в первую очередь – соответствие правовой и нормативной базы деятельности ДПС ГИБДД объективным условиям и задачам этой деятельности.

Одной из целей подготовки сотрудников ДПС к выполнению оперативно-служебных задач является обеспечение и достижение необходимого уровня их личной безопасности. При этом задачи и функции, которые возложены на сотрудников ДПС, должны, безусловно, и эффективно выполняться как в повседневных условиях, так и в экстремальных.

Личная профессиональная безопасность сотрудника ОВД представляет собой систему правовых, специальных защитных, тактических, педагогических и психологических мер, позволяющих обеспечить сохранение жизни, физического и психического здоровья сотрудников органов правопорядка при условии поддержания высокого уровня эффективности профессиональных действий. Личная безопасность основывается на достаточном уровне профессиональной подготовленности сотрудников, предполагающем также владение безопасными методами труда, сформированной личностной установкой на выживание, психологическими качествами, позволяющими адекватно оценивать обстановку, принимать быстрые и правильные решения и не терять самообладания в опасных ситуациях.

Деятельность сотрудников ДПС нередко протекает в напряжённых оперативно-служебных и служебно-боевых условиях, конфликтных ситуациях, опасных для жизни обстоятельствах, связанных с применением оружия. Деятельность сотрудников органов внутренних дел часто связана с задержанием вооружённых преступников, характеризуется иногда смертельной опасностью, дефицитом информации и времени для принятия ответственных решений, постоянным изменением транспортной обстановки, непредсказуемостью действий задержанных водителей и другими стресс-факторами, как правило, имеющими место в экстремальных ситуациях.

Все сотрудники полиции наделены особыми полномочиями по применению различных мер административного пресечения правонарушений и преступлений для выполнения возложенных на них обязанностей по защите жизни, здоровья, прав и свобод граждан, собственности, интересов общества и государства.

Успешность деятельности в таких условиях во многом определяется умением сотрудников управлять своим эмоциональным состоянием, способностью мобилизовать свои внутренние возможности для достижения цели, смелостью, мужеством, решительностью, высоким уровнем профессиональной

подготовки, умением хорошо пользоваться табельным оружием, служебным автомобилем, уверенным владением боевыми приемами борьбы и специальными средствами.

На фоне масштабных проявлений преступности выявились недостатки подготовленности сотрудников ДПС ГИБДД в части пресекательных мер, особенно в сложных, экстремальных ситуациях, особенно поражать цель при стрельбе из служебного автомобиля на ходу.

Кроме того, в современном правовом поле России значительно расширился круг субъектов наделенных правом специальных пресекательных мер, для которых в соответствующих нормативных актах определяется порядок, основания, пределы этих мер, основанных на первоисточнике – Федеральном законе «О полиции» [1]. На наш взгляд, такое количество нормативно-правовых актов и субъектов, наделенных в установленном законом порядке правом специально-пресекательных мер не способствует единой трактовке принципиальных вопросов правового регулирования применения и использования такого права, значительно вторгающегося в конституционные права граждан.

Право дает легитимность административному принуждению. Административно-принудительные меры в демократическом правовом государстве могут применяться только на основании и в порядке, которые определяются юридическими нормами [2].

Следует отметить, что меры административного пресечения применяются значительно большим количеством органов государственной власти и их должностных лиц, чем другие меры административного принуждения, и некоторыми общественными формированиями, как правило, участвующими в охране общественного порядка [3].

Применение любых мер административного пресечения преследует определенные цели, связанные с достижением определенного результата правоприменительной деятельности. Но во всех случаях меры административного пресечения выполняют правоохранительные функции, являются средством реализации административно-правовых запретов [3].

В связи с этим можно сделать вывод, что важнейшим компонентом в системе обеспечения безопасности сотрудников ОВД является их профессиональная защищённость, в первую очередь – соответствие правовой и нормативной базы деятельности ОВД объективным условиям и задачам этой деятельности. И немаловажным фактором подготовки сотрудников ДПС является наличие в ВУЗе практико-ориентированных полигонов по профилю подготовки специалистов. Такими полигонами обладает Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» (в ред. от 25.06.2012 г.)
2. Тюрин В.А., Богданов Р.Г. Меры административного пресечения как средство обеспечения правопорядка. Современное право. 2005. № 5.

3. Тюрин В.А., Куракин А.В. Меры административного пресечения. Юрист. 2001. № 10.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Степанюк Владимир Иванович, начальник кафедры огневой подготовки и деятельности органов внутренних дел в особых условиях.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Административное принуждение, личная безопасность сотрудника ОВД, меры специального пресечения.

**СТЕШИЧ Е.С.**

## **МОТИВАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ**

Аннотация. Автор обращает внимание на тот факт, что прямое требование закона об установлении мотива деяния (ст.73 УПК РФ) в ходе расследования дорожно-транспортных происшествий не соблюдается. В результате игнорируется, что некоторые ДТП связаны с мотивацией доминирования, самоутверждения, удовольствия, выступающими предикторами (признаками) умышленной формы вины.

В процессе расследования уголовного дела мотив, даже будучи факультативным признаком преступления, является обстоятельством, подлежащим доказыванию (ст.73 УПК РФ). «Установление вины вне мотивации, целеполагания и состояния субъекта в момент совершения преступления может носить лишь формальный оценочный поверхностный характер» [1, с.163].

Мотивацию дорожно-транспортных происшествий В.В. Лунеев назвал легкомысленно-безответственной, в которой различает: мотивацию ошибочной оценки сложной дорожной обстановки; мотивацию внешнего или внутреннего отвлечения; мотивы служебного характера и группу иных мотивов (растерялся, хотел показать возможности автомобиля, стремился обогнать, не желал уступать дорогу и пр.) [2, с.599]. А.П. Бохан к названной классификации предлагает добавить хулиганские побуждения [3, с.169]. Жулев В.И. среди самых распространенных видов мотивов ДТП называет: озорство и лихачество, стремление продемонстрировать силу, удаль, пренебрежительное отношение к запретам, стремление быстрее закончить работу [4, с.122].

Названные примеры и в целом изучение теоретических разработок мотива неосторожных преступлений показывает различный подход не только к их перечню, но и к самой возможности установления (существования) мотива неосторожного преступления. Например, В.Е. Квашис, Ш.Д. Махмудов



указывали, что для неосторожных преступлений «характерно не отсутствие мотивов, а скорее их неустойчивость и непродуманность» [5, с.50]. В более поздней своей работе, В.Е.Квашиш отметил, что «последствия при неосторожном преступлении наступают не по воле субъекта, не входят в содержание его мотива и цели, а наоборот, чаще всего противоречат общей направленности его действий» [6, с.51]. Мотивы поведения также не связывают с наступлением преступных последствий иные авторы, указывая, на то, что в неосторожных преступлениях нет прямых побуждений к совершению преступления; преступный результат не совпадает с мотивами и целями действия; последствия даже косвенно не охватываются желанием виновного, а потому, можно говорить о мотиве противоправного поведения, объективно приведшего к общественно опасным последствиям [7, с.309; 8, с.141]. Анализ приведенных и иных мнений, изложенных в литературе, позволяет сделать вывод о том, что в неосторожном преступлении мотивы и цели большинство авторов не распространяют на тяжкие последствия, что, справедливо.

Данное, однако, не дает оснований игнорировать мотивы деятельности, объективно приведшие к преступлению, как это наблюдается в современной следственно-судебной практике. Подчеркнем, что исключительно в ходе совместного анализа внутренних побуждений виновного, связанных с аварией и ее объективных данных можно судить о механизме мотивации и мотивационной направленности личности, а, следовательно, форме вины лица [9, 10].

Так, судя по направленным в суды Ростовской области материалам уголовных дел по ст.264 УК РФ мотив (цель) совершения преступления остался неустановленным в 98,2 % преступлений в 2007 году, 98,3% в 2008 году, 96,2% в 2009 году, 99,2 в 2010 году, 92,4% в 2011 году, 98,5 % случаев ДТП в 2012 году, в 2015 году – 99,1%, то есть практически по всем делам, производство по которым окончено.

Аналогичная ситуация складывается в других регионах. По сводным данным статкарты Ф.1.1 «О результатах расследования преступления» в 2015 году в Воронежской области мотив 92,8% преступлений, предусмотренных ст.264 УК РФ остался не установлен. Остальные 6,8% преступлений совершены из корыстных побуждений, 0,3% - в целях завладения транспортным средством и столько же в целях сбыта.

Поверхностное отражение мотивов совершенных дорожно-транспортных преступлений отчасти можно связать с узким перечнем мотивов, предусмотренных в документах первичного учета. Так, в справочнике №12.2 «Мотив (цель) преступления» для заполнения документов первичного учета по расследуемым уголовным делам указаны 36 мотивов (целей) преступления, распределенных по следующим группам: КОРЫСТНЫЕ побуждения, сбыт, промысел, сокрытие другого преступления, раздел сфер влияния, трансплантация человеческих органов; ПОБУЖДЕНИЯ: сексуальные, хулиганские; БЫТОВЫЕ: ревность, ссора, иные бытовые причины; ЗАВЛАДЕНИЕ транспортным средством, грузом, оружием, взрывными устройствами, взрывчатыми веществами, боеприпасами, ПРИОБРЕТЕНИЕ наркотических средств, психотропных веществ, сильнодействующих веществ, прекурсоров, спиртных напитков, денежных средств, кредита; ВРАЖДА, НЕНАВИСТЬ, МЕСТЬ: расовая,

национальная, религиозная, идеологическая, политическая, в отношении какой-либо социальной группы, иная личная заинтересованность.

Видно, что в приведенном перечне явно мало уделено внимания «движущим силам» неосторожных преступлений. Даже такая объемная по содержанию позиция как «иная личная заинтересованность» вследствие однозначного оттенка – ненависть, месть, вражда, не позволяет указать иные личные интересы виновного отрицательного, нейтрального или положительного характера, связанные с противоправным поведением. Из анализа формы документов первичного учета, а также практики их заполнения следует, что неосторожные преступления связываются с неосторожным способом их совершения (статкарта ф.1, п.26 «Способ совершения преступления»). Хотя понятно, что «неосторожность» это не способ, а форма вины. Способ – совокупность приемов и методов, которые использует преступник в процессе осуществления своего преступного намерения. И если говорить о неосторожных преступлениях, то способ заключается в нарушении каких-либо правил предосторожности, в частности, в нарушении правил дорожного движения.

Изучение материалов уголовных дел, между тем показало, что причина недостаточного отражения мотивов в статистических документах в большей мере связана с тем, что при рассмотрении неосторожных преступлений мотивация поведения полностью игнорируется. Так, в текстах изученных нами приговоров по ст.264 УК РФ информация о мотивах преступлений не отражалась и, соответственно, в рамках установления субъективной стороны преступления не анализировалась. Поскольку мотивы правонарушающего поведения не изучаются и не учитываются, в следственно-судебной практике сложилась презумпция неосторожного причинения вреда в ходе любого дорожно-транспортного происшествия.

Известно, что любое поведение человека не просто мотивированно, а полимотивированно, то есть побуждается не одним мотивом, а несколькими или даже многими. Одни мотивы имеют ведущую побудительную силу, а другие – меньшую. Иерархия мотивов в процессе деятельности может меняться, что зависит как от свойств личности самого человека, так и условий внешней среды.

Например, нанести смертельный удар преступнику в последний момент не позволит мотив сострадания, а усиление мотива безопасности и защиты может пресечь любое поведение, опасное для самого деятеля или охраняемых законом интересов, потому что связан с предчувствием риска, неприятностей (наказания) для лица, принимающего решение. В такой «борьбе мотивов» значительная роль принадлежит системе ценностных ориентаций человека – своего рода внутреннему фильтру мотивов поведения. С другой стороны, сами искаженные ценности могут мотивировать преступное поведение, поскольку не накладывают запрет на удовлетворение потребностей антисоциальным способом. Наряду с потребностями и личностными ценностями мотивационным фактором является установка, то есть готовность привычным образом реагировать на похожую ситуацию.

Так, считается, что хулиганские действия совершаются на установочном уровне, в них обычно, нельзя выявить специальный мотив [7, с.317]. Хулиган «не задумывается о последствиях своих действий, а часто действует под влиянием

момента, опираясь на сиюминутное желаемое, наслаждается своей безнаказанностью, что дает ощущение свободы и полноты жизни» [11, с.21]. Но «не задумывается о последствиях» не в том смысле, что совершенно не осознает возможности их наступления, а потому, что отрицает социальные нормы и правила, интересы других лиц и это дает хулигану наслаждение, азарт. Он стремится в вызывающей форме проявить себя, свое пренебрежение к обществу и его установлениям. Хулиганство может быть формой утверждения и (или) самоутверждения [12, с.37]. И, наоборот – в хулиганских действиях проявляются мотивы самоутверждения, гедонистические мотивы (удовольствия). Они, также как мотивы власти и доминирования под влиянием искаженной системы нравственных ценностей могут мотивировать преступное поведение.

Считаем, что мотивы неосторожных преступлений, связываемые с хулиганством, озорством, удалью, лихачеством – являются ни чем иным, как внешним проявлением названных глубинных мотивов в их упрощенной (бытовой) формулировке. Субъективный (личностный) смысл, который эти мотивы имеют для человека, позволяют утверждать, что они выступают предикторами (факторами, признаками) умышленного преступного поведения.

Громкие ДТП последнего времени нередко связаны с доминированием именно этих мотивов, а не с проявлением невнимательности и безответственности, сопровождающих преступную неосторожность и характеризующих виновных в ней лиц. «Пьяные» гонки в условиях города, управление автомобилем с умышленным созданием опасности для жизни и здоровья людей представляются не покушением на безопасность дорожного движения, а способом преступления в стремлении к успеху, наслаждению и удовольствию. Мотивация поведения виновных лиц проявляется в пренебрежении к потребностям других людей, самоуверенности, тщеславии, эгоизме; гибких установках по отношению к социальным нормам; низком чувстве вины, пренебрежении правилами, слабом интересе к общественным стандартам.

Поэтому если внимательно оценить субъективную сторону аварии, совершенную таким человеком в совокупности с объективными обстоятельствами (доминированием над ситуацией и ее умышленным обострением, состоянием опьянения, гонками по городу пр.), то можно прийти к выводу, что к безопасности окружающих виновный относился безразлично, а значит, действовал с косвенным умыслом на наступление любых последствий. Следует понимать, что нежелание вреда, не равнозначно отсутствию умысла. Косвенный умысел, как известно, как раз и предполагает, что лицо не желало предвидимых последствий, но сознательно допускало эти последствия либо относилось к ним безразлично (ст.25 УК РФ).

## ЛИТЕРАТУРА

1. Уголовное право. Актуальные проблемы теории и практики: сборник очерков / под ред. В.В. Лунеева. – М.: Издательство Юрайт, 2010. С. 163.
2. Лунеев В.В. курс мировой и российской криминологии: учебник. В 2 т. Т.II Особенная часть / В.В. Лунеев. – М.: Издательство Юрайт, 2011. С. 599.
3. Лунеев В.В. Мотивация преступного поведения. М., 1991. С.274.

4. Бохан А.П. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовой и криминологический аспекты. Ростов-на-Дону, 2013. С.169.

5. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1989. С.122.

6. Квашис В.Е., Махмудов Ш.Д. Ответственность за неосторожность. Душанбе: «Ирфон», 1975. С. 50.

7. Квашис В.Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы / Квашис В.Е. - Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1986. С.51.

8. Еникеев М.И. Юридическая психология. С основами общей и юридической психологии: Учебник для вузов. М.: Норма, 2005. С.309; Рарог А.И. Квалификация преступлений по субъективным признакам. СПб., 2003. С.138, 141.

9. Баранчикова М.В. Принцип справедливости уголовной ответственности в деятельности по противодействию дорожно-транспортной преступности // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 20-22.

10. Баранчикова М.В., Зейналов Ф.Н. Пешеходы как объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 2 (44). С. 20-23.

11. Тюрин П.Т. Психология хулиганства (нормативность природы и ненормативность души) // Прикладная и юридическая психология, №3, 2016. С.21.

12. Исправление осужденных / под научной редакцией заслуженного деятеля науки Российской Федерации, доктора юридических наук, профессора Ю. М. Антоняна; доктора юридических наук, профессора А. В. Быкова; ФКУ НИИ ФСИН России. – М., 2014. С.37.

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:**

Стешич Елена Сергеевна, докторант, кандидат юридических наук, доцент. Ростовский юридический институт МВД России.

Служебный адрес: 344015, г. Ростов-на-Дону, ул. Еременко, 83.

#### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Дорожно-транспортное преступление, убийство, умысел, неосторожность, мотив.

**СТОЛБИНА Л.В., ГУНДАРОВ А.В.**

#### **ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ЛИЦ И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ ИМИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

Аннотация. В статье приводится общая характеристика несовершеннолетних, совершают административные правонарушения на объектах транспортного комплекса, проводится анализ статистических данных

административных правонарушений, совершаемых несовершеннолетними на объектах транспорта.

Обеспечение безопасности личности и общества в целом, является одной из главенствующих функций абсолютно любого государства. Именно от состояния защищенности указанных элементов зависит благополучное и перспективное развитие государства в целом. Таким образом, безопасность выступает необходимым условием развития общественных отношений, гарантией существования и жизни населения [1, 13].

Одними из актуальных и социально значимых задач, стоящих перед нашим обществом сегодня, являются поиск путей снижения роста правонарушений и преступлений детей, подростков, молодежи, а также повышение эффективности их предупреждения и профилактики.

Не смотря на официальные сведения и различные статистические данные, ученые и правоприменители бьют тревогу и настаивают на том, что в последние годы в Российской Федерации все же наблюдается неуклонный рост правонарушений, совершаемых несовершеннолетними [2, 1244], а также малолетних, и самое печальное – увеличивается количество таких подростков женского пола.

Из доклада начальника ООДПДН УОООП УТ МВД России по ЦФО подполковник полиции Е.В. Коренковой свидетельствует, что в первом полугодии 2016 года очевиден рост правонарушений (по сравнению с аналогичным периодом 2015 года), совершаемых несовершеннолетними на объектах транспортного комплекса, что, несомненно, вызывает совершенно обоснованную озабоченность [3].

Пресечение административных правонарушений является одной из основных мер, способствующих оздоровлению оперативной обстановки на объектах транспорта. За первые 11 месяцев 2016 года нарядами патрульно-постовой службы транспортной полиции доставлено в дежурную часть Белгородского ЛО МВД России 176 несовершеннолетних, нарушителей административного законодательства, из них за мелкое хулиганство - 10593, за появление в общественных местах в пьяном виде - 21681, за распитие спиртных напитков - 81730, за нарушение правил поведения на транспорте - 88987. За 10 месяцев 2016 года в Белгородский ЛО МВД России на транспорте из общего количество (301) доставленных несовершеннолетних (в 2015 г. – 407, 2014 г. - 511) за административные правонарушения было доставлено 176 человек (58,69 % от общего числа доставленных), составлено 27 административных протоколов на несовершеннолетних (в 2015 г. – 87, 2014 г. – 86).

Наиболее распространенными правонарушениями, являются распитие пива и алкогольной продукции, а также потребление наркотических и психотропных веществ и появление в состоянии опьянения в общественных местах (ст. 20.20 и 20.21 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях) и в относительно меньшей степени кражи («Мелкое хищение», ст. 7.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях) и хулиганство («Мелкое хулиганство», ст. 20.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях) [2]. Традиционно среди

несовершеннолетних достаточно высок уровень проявления вандализма. Вандализм обоснованно считается свойственным именно молодым людям в возрасте начиная с 11 лет. К проявлениям вандализма относятся: повреждение подвижного состава общественного транспорта, порча имущества, нанесение на стены учреждений (объектов транспортной инфраструктуры) различного рода надписей, рисунков. При этом следует учитывать, что ввиду высокой общественной опасности вандализма за совершение подобных действий также установлена и уголовная ответственность, причем возраст, с которого допускается привлечение несовершеннолетних к ответственности, снижен законодателем до 14 лет, а грань между уголовным преступлением и административным правонарушением здесь, весьма условна [4, 146].

В последнее время у молодежи возникло новое неформальное движение «зацеперы» («трейнсёрферы» или «электричкинг»), в основе которого лежит катание на крышах железнодорожных вагонов и вагонных сцепках («зацепинг», «руфрайдинг», «бэкрайдинг», «фронтрайдинг», «сайдрайдинг», «битвинвагонрайдинг», «оупэнвагонрайдинг», «андервагонрайдинг», «зацепрейлслайдинг», «зацеп сходи́нг/джа́мпинг» и другие разновидности «трейнсёрфинга»). В научной литературе обычно выделяют три причины совершения зацепинга: во-первых, зацепинг массово распространён в некоторых странах Юго-Восточной Азии и Африки, где данный способ передвижения нередко может являться вынужденной мерой из-за крайнего переполнения поездов. Так, в среднем снаружи одного поезда в час пик там может проезжать от нескольких десятков до нескольких сотен пассажиров; во-вторых, зацеперы не платят за проезд, поэтому такой способ передвижения помогает им сэкономить; в-третьих, во всём мире зацепинг стал популярным молодёжным увлечением.

Однако такая категория лиц, естественно в большей мере подвержена риску стать жертвой транспортного происшествия. К сожалению примеров тому множество.

Обобщая изложенное выше крайне важным является то, что в качестве одной из главных причин совершения несовершеннолетними тех или иных правонарушений, по мнению некоторых авторов, выступает их безнадзорность, т.е. значительное ослабление, а иногда отсутствие наблюдения (контроля) за формированием личности и поведением несовершеннолетних, как со стороны семьи, так и со стороны государственных и общественных организаций, которые, по мнению Л.А. Битковой, к сожалению, занимают в этой ситуации крайне пассивную позицию [5,18].

Исследования, проведенные Л.В. Павловой свидетельствуют о том, что многих подростков побуждает уходить из домов и государственных учреждений пьянство их родителей, голод, пренебрежение и безразличие к ним. Так 34,4% детей совершали самовольные уходы из дома, интернатов, приютов, 13% из них - неоднократно. Причины самовольных уходов разнообразны. Наиболее частыми являлись причины, связанные с деформацией семейно-бытовой сферы, - 32,6%. «Желание посмотреть другие города» - причина побегов у 13% подростков. «Хотелось приключений и романтики» - 9%, «хотели проверить себя в опасном деле» - около 2%. Для подростков, ведущих антиобщественный образ жизни, типична утрата интереса к учебе. Не учились и не работали свыше одного года 19,5%

несовершеннолетних, в основном 14-15-летние - 8,6%; не учились и не работали до 3 месяцев - 20% подростков, до года - 7,6%, до 6 месяцев - 4,3% [6, 13].

Административные правонарушения несовершеннолетних, совершаемые на объектах транспортного комплекса, отличаются от административных правонарушений, совершаемых на территории и некоторые из них могут совершаться исключительно на объектах железнодорожного транспорта. Большую общественную опасность представляют действия несовершеннолетних, угрожающие безопасности движения подвижного состава [7, 15]. Высока латентность совершения административных правонарушений, что связано с динамичными условиями функционирования железнодорожного транспорта и в кратковременности нахождения подростков на указанных объектах.

К наиболее часто совершаемым административным правонарушениям, совершаемым несовершеннолетними на объектах транспортного комплекса относятся: распитие пива и напитков, изготавливаемых на его основе, алкогольной и спиртосодержащей продукции либо потребление наркотических средств или психотропных веществ в общественных местах; появление в общественных местах в состоянии опьянения; мелкое хулиганство; мелкое хищение; уничтожение или повреждение чужого имущества; незаконный оборот наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов; проход по железнодорожным путям в неустановленных местах; нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Притула В.Н., Зайцев А.Н., Геворкян С.К. Транспортная безопасность // Транспортное право. 2013. № 2. С. 13-16.
2. Обыденова Т.В. К вопросу о профилактике совершения административных правонарушений несовершеннолетними // Административное и муниципальное право. 2015. № 12. С. 1244-1248.
3. О состоянии и мерах по профилактике безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних, а также детского травматизма на объектах УТ МВД России по ЦФО за 1 полугодие 2016 года. <http://yandex.ru>. (дата обращения 15.12.2016).
4. Алетин Р.А. Субъективные признаки состава вандализма по уголовному законодательству стран - участниц СНГ // Современное право. 2016. № 1. С. 146 – 148.
5. Биткова Л.А. Административно-правовая защита несовершеннолетних: понятие и содержание // Вопросы ювенальной юстиции. 2012. № 1. С. 18 - 20.
6. Павлова Л.В. Предупреждение правонарушений, совершаемых несовершеннолетними на объектах железнодорожного транспорта (по материалам Московской железной дороги): Монография. Рязань: Академия ФСИН России, 2010. С. 13.
7. Александров А.Н., Котарев С.Н. Содержательный аспект транспортной безопасности в Российской Федерации // в сборнике: Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова: сборник материалов X международной научно-практической

конференции. ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В.В. Лукьянова». 2016. С. 14-23.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Столбина Любовь Викторовна, кандидат юридических наук, доцент.  
Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина».  
Гундаров Алексей Валериевич, кандидат юридических наук, доцент.  
Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина».

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Несовершеннолетние, малолетние, лица, не достигшие совершеннолетия, административные правонарушения, транспортный комплекс, объекты транспорта.

**СТОРОЖЕВ С.А., ЛОГИНОВ В.Ю., ТАРАСЕНКОВ Д.А.**

### **ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМ ВЫЯВЛЕНИЯ И ФИКСАЦИИ НЕДОСТАТКОВ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО СОСТОЯНИЯ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ**

Аннотация. Статья подготовлена по результатам проведенного ФКУ НИЦ БДД МВД России исследования. Особое внимание уделено практической деятельности Госавтоинспекции по выявлению и фиксации недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети.

В статье приведены предложения, направленные на решение проблем, возникающих в рассматриваемой области.

Большое влияние на обеспечение безопасности дорожного движения оказывают транспортно-эксплуатационные характеристики дорог. Отечественные и зарубежные исследования свидетельствуют, что неблагоприятные дорожные условия косвенно влияют на процесс возникновения 60% – 75% ДТП в качестве фактора, стимулирующего ошибки водителей в выборе режима движения автомобиля, снижение надежности его работы ввиду неверного восприятия ситуации. Официально регистрируемая доля ДТП с недостатками транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (далее – УДС), сопутствующих совершению ДТП, в настоящее время составляет более 40% и наблюдается устойчивая тенденция роста этого показателя.

При этом перечень данных недостатков не исчерпывается их видами, приведенными в карточке учета ДТП.

Следует констатировать тот факт, что выявляемость примерно половины из 29 параметров, характеризующих недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС в карточке учета ДТП, составляет менее 1%. К таким недостаткам, например, относятся: неудовлетворительное состояние разделительной полосы, ограничение видимости, несоответствие дорожных ограждений предъявляемым



требованиям, плохая видимость или неисправность светофора, отсутствие временных технических средств организации дорожного движения в местах производства дорожных работ.

В то же время в карточке учета ДТП в основном регистрируются те недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, которые выявляются визуально либо с применением простейших средств измерения. Такое положение дел не способствует объективной оценке влияния этих недостатков на возникновение ДТП, что в свою очередь препятствует разработке эффективных мероприятий по сокращению аварийности.

В ходе проведения ФКУ НИЦ БДД МВД России исследования по данному направлению были проанализированы: нормативная правовая база, регламентирующая деятельность Госавтоинспекции по выявлению и фиксации недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, практическая деятельность Госавтоинспекции в данной области, а также практика применения информационно-аналитических систем учета ДТП при регистрации дорожных факторов, способствующих их совершению.

В итоге были разработаны предложения по совершенствованию деятельности Госавтоинспекции, связанной с выявлением и фиксации недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

Анализ нормативной правовой базы, регламентирующей деятельность Госавтоинспекции по выявлению и фиксации недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС показал следующее.

При оформлении материалов на месте ДТП при наличии признаков административного правонарушения составляется протокол осмотра места совершения административного правонарушения. Рекомендуемый образец данного протокола не содержит граф, где фиксируются недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

При отсутствии признаков административных правонарушений дополнительные сведения, имеющие непосредственное значение для выяснения обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и принятия объективного решения по делу, излагаются в рапорте, форма которого не определена.

В карточке учета ДТП отмечены несоответствия в формулировках недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС, что делает не всегда возможным четко зафиксировать выявленные недостатки.

Например, в формулировке «неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков» объединены два недостатка, по-разному влияющих на механизм возникновения ДТП.

Отсутствует возможность при фиксации недостатка указать, что его наличие явилось одной из причин ДТП.

По мнению сотрудников региональных подразделений Госавтоинспекции, наличие документально зафиксированных недостатков, непосредственно повлиявших на совершение ДТП, заставит дорожно-эксплуатационные организации оперативно реагировать и принимать меры к их устранению.

Кодификатор недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС не взаимосвязан с кодификатором факторов, оказывающих влияние на режим движения.

Например, недостаток «неисправность светофора» оказывает влияние на режим движения, но он отсутствует в соответствующем кодификаторе, где присутствует только фактор «работа светофора на регулируемом перекрестке или регулируемом пешеходном переходе в режиме «желтого мигания»». При этом формулировка данного фактора противоречит Правилам дорожного движения Российской Федерации, согласно которым при желтом мигающем сигнале светофора перекресток или пешеходный переход считаются нерегулируемыми.

ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации» рекомендует владельцу автомобильной дороги проводить оперативный анализ акта по обследованию места ДТП и при необходимости направлять на место ДТП уполномоченных представителей для обследования выявленных неудовлетворительных дорожных условий. В то же время неясно, каким нормативом утвержден упомянутый акт, и не конкретизировано, в каких случаях следует проводить такое обследование.

С целью исследования практической деятельности сотрудников Госавтоинспекции, изучения проблем выявления и фиксации недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС были разработаны опросные листы по направлениям деятельности инспекторов ДПС и дорожного надзора и направлены в подразделения Госавтоинспекции территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации.

В результате обобщения данных анкетирования получена информация о квалификации сотрудников Госавтоинспекции, используемых в работе нормативных правовых, нормативно-технических и методических документах, технических средствах и приборах, выявлены наиболее часто фиксируемые недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС, а также проблемы, возникающие при их выявлении и фиксации, изучена практическая деятельность по внесению информации о ДТП в карточки учета ДТП, и в целом работа с информационно-аналитическими системами Госавтоинспекции.

Также практическая деятельность сотрудников Госавтоинспекции была изучена в ходе выезда в УГИБДД УМВД России по Пензенской области, где отмечен ряд положительных моментов по осуществлению указанной деятельности. Например, на все ДТП с пострадавшими, помимо инспектора ДПС, в обязательном порядке выезжает сотрудник дорожного надзора, а при пострадавших детях еще и сотрудник подразделения пропаганды для сбора необходимой информации.

При наличии недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети на месте ДТП вызывается сотрудник дорожно-эксплуатационной организации, который визирует акт выявленных недостатков в эксплуатационном состоянии автомобильной дороги (улицы), железнодорожного переезда для подтверждения своего согласия с выявленными и зафиксированными недостатками.

В целях совершенствования деятельности по выявлению и фиксации недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети силами Управления ГИБДД УМВД России по Пензенской области проводятся занятия по служебной подготовке с сотрудниками дорожного надзора

подразделений Госавтоинспекции на районном уровне. В рамках данных мероприятий проводятся как теоретические, так и практические занятия с групповым выездом на улично-дорожную сеть г. Пенза, выявлением недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети с составлением соответствующего акта, фотофиксацией и последующим совместным разбором совершенных ошибок.

Проведенный анализ показал, что в деятельности по выявлению недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС сотрудники Госавтоинспекции в основном руководствуются двумя национальными стандартами: ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» и ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

В ходе исследования были изучены выявляемость и фиксация недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС сотрудниками Госавтоинспекции на месте ДТП, а также возникающие при осуществлении данной деятельности проблемы.

Из всех представленных в карточке учета ДТП недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС наиболее часто фиксируются недостатки, выявление которых не требует применения технических средств, либо применяются простейшие из них:

- отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части;
- недостатки зимнего содержания;
- дефекты покрытия;
- отсутствие дорожных знаков в необходимых местах;
- отсутствие освещения;
- отсутствие пешеходных ограждений в необходимых местах;
- неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков;
- отсутствие тротуаров.

Установлено, что в большинстве регионов при осуществлении федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения сотрудники Госавтоинспекции отмечали недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС, не указанные в карточке учета ДТП, в связи с чем их невозможно зафиксировать. К ним относятся:

- неправильное расположение остановочного пункта общественного пассажирского транспорта;
- неправильное размещение пешеходного перехода относительно остановочного пункта общественного пассажирского транспорта;
- наличие зеленых насаждений на обочине;
- неудовлетворительное состояние тротуаров;
- отсутствие подходов к пешеходному переходу;
- отсутствие, разрушение, неудовлетворительное состояние бордюрного камня, а также несоответствие его высоты предъявляемым требованиям;

- наличие посторонних предметов на проезжей части и обочинах, откосах насыпи;
- неправильное применение дорожной разметки и искусственных неровностей;
- несоответствие искусственной неровности предъявляемым требованиям;
- отсутствие, неправильное применение направляющих устройств;
- отсутствие пешеходных светофоров на регулируемом перекрестке при организованном пешеходном переходе;
- отсутствие смотровых колодцев и ливневой канализации;
- наличие несанкционированных съездов;
- несоответствие размещения опор уличного освещения предъявляемым требованиям;
- неправильное применение ТСОД в местах производства дорожных работ.

При оформлении материалов о ДТП сотрудники Госавтоинспекции такие недостатки указывают в рапорте, однако, при занесении информации в карточку учета ДТП данные о выявленных недостатках, не предусмотренных карточкой, зафиксировать невозможно.

Приказом МВД России от 29.12.2012 № 1157 утверждены Нормы положенности специальной техники для отдельных подразделений центрального аппарата МВД России и средств связи, вычислительной, электронной организационной и специальной техники для территориальных органов МВД России, медико-санитарных и санаторно-курортных организаций системы МВД России, окружных управлений материально-технического снабжения системы МВД России, а также иных организаций и подразделений, созданных для выполнения задач и осуществления полномочий, возложенных на органы внутренних дел Российской Федерации.

В соответствии с нормами положенности сотрудники Госавтоинспекции, как по направлению дорожного надзора, так и по направлению ДПС для выявления недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС должны быть укомплектованы:

- техническими средствами для измерения линейных расстояний;
- приборами для измерения коэффициента сцепления шин автомобиля с дорожным покрытием; ровности дорожного покрытия; освещенности дорожного покрытия; высоты инженерных сооружений; определения дальности видимости;
- цифровыми фото и видеокамерами.

В большинстве регионов приборы для выявления недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС стоят на балансе подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне, а районные подразделения оснащены в основном простыми техническими средствами для измерения линейных расстояний и высоты инженерных сооружений (рулетки, вехи, рейки).

Из-за недостаточной технической оснащенности подразделений Госавтоинспекции, а также наличия проблем, связанных с недостаточной квалификацией сотрудников, возникают трудности с определением недостатков, выявление которых требует применения приборов и наличия определенных навыков.

Практика вызова представителей дорожно-эксплуатационных организаций на место совершения ДТП присутствует в 95% регионов (в 88% – на регулярной основе, а в 7% – эпизодически, где представители дорожных организаций вызываются в основном на резонансные ДТП, либо произошедшие на федеральных автомобильных дорогах), в 5% регионов такая практика отсутствует (Калужская, Вологодская, Магаданская области, город федерального значения Севастополь).

Согласно ОДМ 218.6.015-2015 владелец автомобильной дороги (дорожно-эксплуатационные организации) при необходимости направляет на место ДТП уполномоченных представителей для обследования выявленных неудовлетворительных дорожных условий, по результатам которых оформляется акт обследования дорожных условий в месте совершения ДТП.

Несмотря на то, что указанное выше положение ОДМ применяется с 1 января 2017 года, практика выезда на место ДТП представителей дорожных организаций и оформление ими соответствующего акта отмечается уже в 54 % регионов.

По фактам совершения ДТП в 87% регионов сотрудниками Госавтоинспекции совместно с представителями дорожных организаций проводятся проверки по установлению влияния дорожных условий на возникновение ДТП.

В ходе проведения данного исследования было выявлено, что зафиксированная на месте ДТП информация о выявленных недостатках транспортно-эксплуатационного состояния УДС заносится в автоматизированную информационно-управленческую систему Госавтоинспекции «Журнал ДТП» не только сотрудниками ДПС или дорожного надзора, но и сотрудниками дежурных частей и сотрудниками подразделений исполнения административного наказания.

Сотрудниками ЦСН БДД МВД России, как основного органа, осуществляющего функцию федерального контроля за внесением информации о ДТП в «Журнал ДТП», отмечены случаи не прикрепления фотографий с места ДТП в одноименный раздел данной системы.

Подразделениями Госавтоинспекции при внесении информации в «Журнал ДТП» зачастую не отмечается наличие недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС, при этом указано, что выдано предписание на их устранение.

Помимо недостатков, связанных с полнотой занесения информации сотрудниками Госавтоинспекции, обозначены проблемы, связанные с удобством использования информационно-аналитических систем и их работы в целом:

- невозможно выбрать более четырех недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- кодификатор недостатков не отражает полный перечень, существующих недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- нестабильная работа интернета и зависание программ;
- низкая скорость передачи информации;

– оснащение подразделений Госавтоинспекции устаревшим оборудованием и компьютерами, технические требования которых не поддерживают нормальную работу информационных систем Госавтоинспекции.

По итогам проведенного научного исследования подготовлены предложения по вопросу выявления и фиксации недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

В частности, в целях улучшения деятельности Госавтоинспекции в рассматриваемой области предлагается следующее:

внести изменения в Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения, утвержденный приказом МВД России от 02.03.2009 № 185, в части обязательного оформления акта выявленных недостатков в эксплуатационном состоянии автомобильной дороги (улицы), железнодорожного переезда, при их выявлении на месте совершения ДТП;

внести изменения в рекомендуемую форму указанного акта, включив в нее перечень транспортно-эксплуатационных недостатков улично-дорожной сети;

разработать рекомендации по выявлению сотрудниками Госавтоинспекции недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС при выезде на место ДТП;

регулярно проводить мероприятия по повышению профессиональной подготовки сотрудников, выезжающих на место ДТП;

дополнительно включать в состав следственно-оперативных групп, выезжающих на ДТП, сотрудников дорожного надзора;

принять меры по оснащению подразделений Госавтоинспекции техническими средствами и приборами для выявления недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС в соответствии с существующими нормами положенности;

совершенствовать систему «Журнал ДТП» в части занесения информации о ДТП, а именно:

внести изменения в кодификатор недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС в части пересмотра формулировок, расширения перечня и определения более общих видов недостатков, при выборе которых происходило бы их уточнение;

предусмотреть возможность отдельно отмечать недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС, выявленные в ходе осмотра места ДТП, непосредственно повлиявшие на его совершение.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Сторожев Сергей Алексеевич, начальник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности.

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 121170, г. Москва, Поклонная ул., д. 17.

Логинов Виталий Юрьевич, ведущий научный сотрудник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности.

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 121170, г. Москва, Поклонная ул., д. 17.

Тарасенков Дмитрий Александрович, научный сотрудник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности.

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 121170, г. Москва, Поклонная ул., д. 17.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, транспортно-эксплуатационное состояние улично-дорожной сети, карточка учета ДТП, деятельность Госавтоинспекции.

**СТРОЕВА О.А.**

## **РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопросов режима труда и отдыха водителей транспортных средств, являющегося важным фактором обеспечения безопасности дорожного движения, определения содержания данного режима и проведения контроля за его соблюдением.

Водитель – является ключевой фигурой дорожного движения – наряду с такими составляющими как «дорога» и «автомобиль», именно по вине водителей совершается две трети всех аварий, одной из причин является психофизиологическое состояние человека за рулём...

Проблема безопасности дорожного движения носит многогранный характер, напрямую связана с экономической и социальной сферами жизни общества. Со всей определенностью можно сказать, что от решения этой проблемы во многом зависит стабильность общества и его нормальное функционирование.

Одним из факторов аварийности на дорогах является переутомление водителя. По статистике каждое пятое дорожно-транспортное происшествие, происходит по причине усталости водителя, поскольку водитель в состоянии усталости теряет ориентацию и внимание, замедляются все реакции. Усталость является крайне опасным состоянием – накапливается она медленно, ослабляя внимание постепенно, незаметно для самого человека. Проведенные социологические исследования показывают, что большинство водителей садятся за руль в состоянии усталости, зная об этом. Состояние сильной усталости можно условно сравнить с алкогольным опьянением.

По свидетельству мировой статистики в последние годы наблюдается рост дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с тяжким, групповым и смертельным исходом, основной причиной которых является усталость водителей и сон во время движения. Засыпают за рулём водители преимущественно в ночное время суток (90% ДТП в ночное время и 1,5% - в дневное время суток). Причём с такой проблемой сталкиваются не только водители «дальнобойщики», но и водители легкового транспорта. Ежегодно в России происходит более 100 тысяч ДТП, из них почти 50% - по причине сна за рулем, в результате которых погибает более 5 тысяч человек (25% от всех погибших) и около 28 тысяч травмируется. Почти аналогичная ситуация имеет место в США, Франции и в других странах Европы и Азии. В этой связи проблема обеспечения режима труда и отдыха водителей транспортных средств как фактора безопасности дорожного движения приобретает поистине международный характер.

Сущность усталости на физиологическом уровне означает, что организм человека сигнализирует о необходимости прекратить или снизить интенсивность работы. Однако далеко не всегда чувство усталости соответствует степени утомления. Человек в состоянии утомления может и не чувствовать усталости под влиянием эмоционального возбуждения, опасности, интереса к выполняемой работе, чувства долга, ответственности за порученное дело. Именно по этой причине в рейсе на далекое расстояние водитель испытывает чувство усталости в меньшей степени, чем сидящий рядом пассажир, хотя длительное управление автомобилем, естественно, приводит к большему утомлению водителя, чем бездействующего пассажира. При утомлении могут сохраняться простые, достигшие автоматизма, навыки, которые позволяют правильно действовать в хорошо знакомых, стандартных ситуациях. Нарушаются же сложные виды психической деятельности, что снижает готовность к действиям при неожиданном и необычном изменении дорожной обстановки. Все это влияет на надежность водителей: приводит к ошибкам и ДТП. Степень утомления зависит от продолжительности работы. Чем больше рабочий день водителя, тем более выражено утомление, тем более вероятны ошибки. Статистикой установлена прямая зависимость между временем управления автомобилем и количеством ДТП.

Естественно, что водителю редко удаётся самостоятельно и адекватно оценивать свое состояние, что при продолжении управления транспортным средством является ключевым фактором риска дорожно-транспортного происшествия. В этой связи все более актуальными становятся вопросы контроля усталости и основных физиологических параметров водителя транспортного средства, отдельные аспекты несоблюдения водителями режима труда и отдыха, которые являются качественными показателями безопасности дорожного движения. При современном уровне автомобилизации задача выявления закономерностей и причин их возникновения, а также снижения вероятности совершения ДТП водителями требует поиска новых, современных решений и подходов. Для того чтобы снизить статистику аварийности и смертности на дорогах по причине усталости водителей, необходимо повсеместное внедрение и неукоснительное применение таких специальных технических средств контроля режима труда и отдыха водителей, как тахограф [1]. Первый прототип системы



контроля усталости - тахографа, впервые появился более 30-ти лет назад, но лишь в последнее время получил широкое распространение.

Практика использования тахографов в целях контроля соблюдения водителем режима труда и отдыха получила свое распространение в Европе, и впервые в Германии, с 60-х годов XX века. Применение тахографов зарекомендовало себя в качестве эффективной меры по снижению дорожно-транспортных происшествий. Влияние тахографов на безопасность дорожного движения осуществляется за счет фиксации параметров движения автомобиля для восстановления картины дорожно-транспортных происшествий и повышения дисциплины и ответственности водителей транспортных средств. Согласно оценкам экспертов, применение тахографов приводит к снижению количества дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, оснащенных тахографами, в среднем на 20-30%.

Вступление России во Всемирную торговую организацию и присоединение к единой системе технического регулирования потребовало изменений и в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В Постановлении Правительства от 2 апреля 2012 г. № 280 указано, что с 1 января 2013 г. запрещается выдавать лицензию на перевозки транспортным средством, не оснащенным тахографами. Таким образом, на территории Российской Федерации постепенно, но целенаправленно вводится использование устройств контроля за режимом труда и отдыха водителя. Цель тахографа - обеспечение непрерывной, некорректируемой регистрации информации о скорости и маршруте движения транспортных средств, о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств.

Внедрение тахографов в Европе позволило снизить аварийность перевозок в два раза за несколько лет их применения, а смертность в результате ДТП - в 4 раза. Благодаря применению тахографов, в странах Европы за минувшее десятилетие число аварий, в которых участниками становился грузовой и пассажирский транспорт, уменьшилось на 22%, ДТП с человеческими жертвами сократились на 55%, а доля расходов, идущих на горюче-смазочные материалы, снизилась на 15% [2].

Россия решила ввести на своей территории такие же требования и призывает всех членов Таможенного союза ввести аналогичные требования. Современные тахографы соответствует самым современным требованиям безопасности. Эффективным дополнением, обеспечивающим безопасность, является появление дополнительного независимого сигнала движения, который подается в тахограф через CAN-шину автомобиля. Этот сигнал был стандартизирован для большинства автопроизводителей и теперь автоматически согласуется с сигналом скорости и проверяет достоверность движения транспортного средства, что обеспечивает дополнительную защиту от несанкционированного использования тахографов [3].

Применение вышеуказанных приборов контроля усталости и режима труда и отдыха водителей может решить следующие задачи на транспорте:

- повысить безопасность дорожного движения путем соблюдения режимов труда и отдыха водителей;
- исключить несанкционированные поездки, т.к. весь маршрут непосредственно фиксируется на тахограмме или карточке водителя;

- дать объективную оценку профессиональных качеств водителя. Чем кривая ровнее, тем меньше водитель разгоняется и тормозит, реже переключает передачи, т.е. едет равномерно, меньше расходует топливо и экономит ресурс автомобиля;

- обеспечить социальную и правовую защиту водителей. Тахограмма является документом и может служить доказательством вины или не виновности в суде;

- поможет ввести на предприятии объективную систему подсчета заработной платы по фактическому объему выполненных работ, что достигается документированием на тахограммных дисках и картах водителей всего объема выполненных работ;

- согласовать объективный расчет с заказчиком за фактически выполненную работу по перевозке грузов и простоев по различным причинам [4].

Итак, тахограф - это контрольное устройство, устанавливаемое на борту автотранспортных средств. Он предназначен для сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения, а также для общего сокращения дорожно-транспортных происшествий. Достигается это фиксацией скоростного режима, средней скорости и периодов работы водителей [1]. Таким образом, становится возможным пресекать как нарушения скоростного режима водителями коммерческого транспорта, так и чрезмерную утомленность экипажа, нормируя время работы и отдыха. Можно сделать вывод, что применение тахографов позволит не только повысить безопасность движения, но и объективно оценить профессиональные качества водителей транспортных средств.

Несомненно, тахографы необходимы в наше время, поэтому их использование нужно развивать в целях повешения безопасности дорожного движения, путем соблюдения режима работы и отдыха, увеличения ресурсов двигателя, тормозных механизмов, шин и автомобиля в целом, для исключения несанкционированных поездок, объективной оценке профессиональных качеств водителя, обеспечение правовой и социальной защиты водителя, так как тахограмма является документом и может служить доказательством вины или невиновности в суде. Так, согласно ст.26.2. КоАП Российской Федерации, показания специальных технических средств, к которым в частности относятся тахографы, признаются доказательствами. Показания тахографов могут быть признаны в суде как доказательство вины водителя или работодателя, в случае разбирательств по страховым и другим случаям. Кроме того они могут указывать на правонарушения, совершённые водителем на маршруте.

Таким образом, вопросы безопасности дорожного движения играют достаточно важную роль в Российской Федерации. По вине водителей грузового и пассажирского автотранспорта каждый год происходят тысячи ДТП. Причин тут может быть много, однако одной из важнейших является несоблюдение режимов труда и отдыха и усталость за рулем. В настоящее время законодатели вплотную занялись вопросом обеспечения безопасности дорожного движения и обратили внимание на соблюдение водителями режимов труда и отдыха, поскольку фактор усталости является одной из основных причин возникновения аварийных ситуаций на дорогах. Одним из перспективных и наиболее, на наш взгляд, эффективных направлений совершенствования системы обеспечения

безопасности дорожного движения, является внедрение тахографов как средства контроля режима труда и отдыха водителей транспортных средств.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Безопасность дорожного движения [Электронный ресурс] (дата обращения 12.10.2016) URL:<http://bibliofond.ru>.
2. Разные подходы к использованию тахографов в России и Европе [Электронный ресурс] (дата обращения 21.11.2016) <http://rnsinfo.ru/materials/articles/tachograph>.
3. Моисеев Ю.И. перспективы применения тахографов с ГЛОНАСС в Российской Федерации // Вестник Саратовского государственного технического университета. 2013, №2 (71). С18-21.
4. Стенографический отчет Всероссийской конференции «Внедрение новых технологий на автомобильном городском пассажирском транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, интеграция с системами обеспечения безопасности». [Электронный ресурс] URL:<http://lt-systems.ru>.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Строева Оксана Александровна, преподаватель кафедры специальной подготовки.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Режим труда и отдыха, усталость, водители транспортных средств, безопасность дорожного движения, тахограф.

**ТАРАСОВ А.Ю. НОВГОРодОВ Д.А.**

### **УЧАСТИЕ МОСКОВСКОГО ОБЛАСТНОГО ФИЛИАЛА МОСКОВСКОГО УНИВЕРСИТЕТА МВД РОССИИ ИМЕНИ В.Я. КИКОТЯ В ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье рассматривается положительный опыт Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя по пропаганде и профилактике безопасности дорожного движения в Московской области.

За последние годы проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в России крайне обострились, в связи с чем перед государством встала такая важная задача, как обеспечение эффективного транспортного процесса при гарантированном уровне дорожной безопасности, которое требует разработки действенных и обоснованных мер по сдерживанию уровня аварийности и

устойчивому повышению безопасности дорожного движения на российских дорогах [4, с. 3].

Одним из реальных и наиболее эффективных шагов на пути преодоления критических ситуаций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения стала Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» [1]. Целью данной программы является сокращение случаев смерти, в том числе детей, в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек по сравнению с 2012 годом.

Для достижения данной цели предполагается использовать системный подход, предполагающий установление взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения, а именно:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;

- повышение культуры вождения.

Мы считаем, что для максимально быстрого и качественного достижения указанных целей к решению поставленных задач кроме государственных и муниципальных органов целесообразно привлекать и общественные организации по профилактике и пропаганде безопасности дорожного движения.

В последнее время в Российской Федерации достаточное распространение получили различные, в том числе – некоммерческие, общественные объединения, создаваемые на базе образовательных и иных организаций, активно участвующие в обеспечении безопасности дорожного движения. Как следует из Уставов данных объединений, одной из целей их деятельности является привлечение внимания органов государственной власти, различных специалистов, представителей гражданского общества и широких слоев населения к существующим проблемам дорожной безопасности, содействие в разработке и распространению соответствующей агитационной и пропагандистской продукции, финансирование социально значимых проектов, реализуемых в данной области, посредством воплощения в жизнь творческих устремлений и инициативы, активной жизненной позиции, индивидуальных и коллективных возможностей учредителей, руководителей и членов подобных общественных формирований [5, с. 31].

В большинстве экономически развитых государств зарегистрировано множество ассоциаций, федераций, союзов и т.п., объединяющих граждан и отдельные организации, чья деятельность в той или иной степени связана с дорожным движением. Среди них есть общественные организации, созданные специально для решения проблем борьбы с аварийностью, так и организации, в которых это направление работы является лишь одним из нескольких. При этом особенно велико число организаций, отстаивающих интересы отдельных категорий участников дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, автолюбители), а также туристических клубов, работающих как на всей территории своих стран, так и за ее пределами [2, с. 301].

Руководство, профессорско-преподавательский состав, курсанты и слушатели Московского областного филиала Московского университета МВД

России имени В.Я. Кикотя (далее - Филиала) решили не оставаться в стороне от вопросов безопасности дорожного движения и также внести свой вклад в реализацию данной федеральной программы.

Так, с целью правового просвещения и профилактики девиантного поведения среди несовершеннолетних в 2012 году курсантами и слушателями Филиала было создано Молодежное общественное содружество «Товарищество» (МОСТ), основной деятельностью которого являлось: пропаганда здорового образа жизни, профилактика преступности и обучение основам поведения на дорогах учащихся образовательных учреждений Рузского района Московской области. Однако пропаганда безопасности дорожного движения не являлась приоритетным направлением МОСТа и данным вопросам уделялось недостаточно внимания. В связи с чем, в январе 2016 года по инициативе кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий на базе Филиала был образован «Молодежный центр безопасности дорожного движения» (далее - МЦБДД).

Цель создания МЦБДД - пропаганда безопасности дорожного движения среди воспитанников дошкольных образовательных учреждений и учащихся начальных и старших классов общеобразовательных школ Рузского и соседних районов, формирование у детей навыков безопасного поведения на дороге и в транспорте, создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере безопасности дорожного движения, работа с родителями по вопросам повышения культуры вождения.

Основными направлениями деятельности МЦБДД являются:

1. Проведение выездных мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения в школах и детских садах.
2. Проведение мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения на базе Филиала.
3. Разработка курсантами и слушателями, обучающимися по узкой специализации «сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения», сценариев мероприятий и последующее их проведение с целью усиления практической направленности обучения.
4. Ориентация научно-исследовательской работы курсантов и слушателей по актуальным проблемам обеспечения безопасности дорожного движения.

Несмотря на то, что МЦБДД существует всего один год, уже выполнена большая работа по указанным направлениям деятельности.

Для реализации первого и второго направления деятельности курсантами и слушателями Филиала ежемесячно проводятся выездные занятия в детских садах и школах Рузского района Московской области, а также в Рузском социально-реабилитационном центре для несовершеннолетних детей «Астарта». Такие занятия носят практический характер и охватывают наиболее актуальные проблемы безопасности дорожного движения. Кроме этого, базе Филиала проводятся различные мероприятия, посвященные вопросам профилактики безопасности дорожного движения. Например, совместно с ОГИБДД ОМВД России по Рузскому району и Управлением образования администрации Рузского района периодически проводятся Слеты отрядов юных инспекторов дорожного

движения образовательных учреждений Рузского муниципального района. В рамках деятельности МЦБДД проводятся различные флешмобы и распространяются наглядные материалы о необходимости соблюдения правил дорожного движения возле образовательных учреждений Рузского района, такие как «Ребенок-пассажир», «Пешеход на переход» и т.п.

Для реализации третьего направления деятельности коллективом кафедры в соответствии с рабочими программами учебных дисциплин «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Учения», и «Использование специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности ГИБДД» подготавливаются методические разработки и частные методики преподавания отдельных тем, рассматривающих вопросы профилактики и пропаганды безопасности дорожного движения.

Методические рекомендации по дисциплинам «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения» и «Учения» включают задания по подготовке мероприятий по безопасности дорожного движения для различных категорий учащихся (дошкольного возраста, начальных или старших классов) и взрослых. Курсанты и слушатели на практических занятиях разрабатывают лекции, презентации, викторины, конкурсы и игры по вопросам безопасности дорожного движения. Наиболее интересные материалы используются в дальнейшем при проведении занятий в школах и детских садах. Так приобретаются практические навыки и развиваются компетенции, необходимые выпускникам для самостоятельной работы в подразделениях ГИБДД. Как отметила И.И. Кузнецова: «Проведение занятий в условиях естественного полигона способствует тренировке умений и навыков профессионального общения и развитию коммуникативной компетентности как комплекса личностных качеств и характеристик» [3, с. 184],

В свою очередь, методические рекомендации по дисциплине «Использование специальных учетов и автоматизированных информационных систем в деятельности ГИБДД» содержат задания по анализу аварийности и дорожно-транспортного травматизма с участием детей на конкретной территории в определенный период времени с помощью многопараметрической информационно-аналитической системы моделирования и прогнозирования ситуаций в области обеспечения безопасности дорожного движения. По результатам проведенного анализа готовятся статистические и информационные материалы для публикации в средствах массовой информации, а так же для доклада на заседаниях комиссии по безопасности дорожного движения администрации Рузского района Московской области.

Для реализации четвертого направления в Филиале создано научное сообщество курсантов и слушателей. Члены научного сообщества занимаются изучением и анализом наиболее актуальных проблем обеспечения безопасности дорожного движения, представляют результаты своей научно-исследовательской работы на научно-практических конференциях, научно-методических семинарах, участвуют в конкурсах на лучшую студенческую научную работу.

Таким образом, считаем целесообразным рекомендовать всем образовательным организациям МВД России создавать аналогичные организации

и сообщества с целью пропаганды и профилактики безопасности дорожного движения в своих регионах, а также для повышения практической направленности учебного процесса.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // Собрание законодательства РФ, 14.10.2013, № 41, ст. 5183.

2. Евенко С.А., Ищенко С.А. Опыт общественных организаций зарубежных стран по пропаганде безопасности дорожного движения и предупреждению дорожно-транспортных происшествий // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика. Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции. 2015.

3. Кузнецова И.И. Формирование коммуникативной компетентности у обучающихся вузов МВД России в процессе проведения ими мероприятий по пропаганде дорожного движения // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2015. № 4.

4. Тарасов А.Ю., Миронов В.Л., Новгородов Д.А. Организация деятельности ГИБДД: Альбом схем // - Руза: Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015.

5. Харибин И.Ю. Общественные формирования, как субъекты пропаганды безопасности дорожного движения // Вестник экономической безопасности. 2014. № 4.

6. Калюжный Ю.Н., Хромов В.С. Основные направления обеспечения безопасности дорожного движения в российской федерации // Проблемы правоохранительной деятельности. 2015. № 3.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Александр Юрьевич Тарасов, начальник кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий, кандидат юридических наук.

Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя.

Служебный адрес: Московская область, Рузский район, п. Старотеряево.

Дмитрий Александрович Новгородов, преподаватель кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий.

Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя.

Служебный адрес: Московская область, Рузский район, п. Старотеряево.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Пропаганда, профилактика, безопасность дорожного движения, дети, травматизм.

**КОМПЛЕКСНЫЙ АНАЛИЗ ИНФОРМАЦИОННОЙ ЗАЩИЩЕННОСТИ  
ШИРОКОПОЛОСНОГО БЕСПРОВОДНОГО ДОСТУПА В РАМКАХ  
ПРИМЕНЕНИЯ КОМПЛЕКСА «МОБИЛЬНЫЙ ИНСПЕКТОР»**

Аннотация. В статье проводится анализ применения комплекса «Мобильный инспектор» и специфика его использования, а именно требования к защите информации в беспроводных сетях при приеме/передачи служебной информации.

В настоящее время развитие информационных технологий в области широкополосной передачи информации за очень короткое время претерпело кардинальное изменение. В связи с повсеместным применением, удобством и простотой использования широкополосного беспроводного доступа происходит рост количества абонентов – потребителей в различных сферах жизнедеятельности. Поэтому, одно из перспективных направлений развития и совершенствования деятельности Государственной инспекции дорожного движения (ГИБДД) МВД России, в рамках внедрения и функционирования комплекса «Мобильный инспектор», стало использование различных мобильных технических средств, к которым одним из основных требований является наличие модуля беспроводной связи.

Актуальность разработки, эффективность применения, динамика развития комплекса «Мобильный инспектор» и специфика его использования, непосредственным образом накладывает требования к защите информации (ЗИ) в беспроводных сетях.

Необходимо выделить и разобрать ряд вопросов, которые влияют на ЗИ в беспроводных сетях:

1. Вопросы организации использования цифровых каналов связи в Госавтоинспекции.

Использование как беспроводных, так и проводных сетевых технологий, приема/передачи по ним служебной информации накладывает ряд мероприятий, направленных на ЗИ.

Возможность подключения или вмешательства в работоспособность локально-вычислительной сети (ЛВС) ГИБДД может привести к необратимым последствиям. Злоумышленник из любой точки подсоединения к ЛВС может повлиять на работу мобильных технических комплексов инспекторов дорожно-патрульной службы (ДПС), получить доступ к базам, что может повлечь несанкционированное копирование, уничтожение, изменение служебной информации.

2. Угрозы при использовании беспроводной сети в качестве канала передачи данных.

В процессе функционирования комплекса «Мобильный инспектор» можно выделить группу атак - преднамеренных действий злоумышленника:



- атака, «пассивное прослушивание» (от англ. Eavesdropping) – данный вид возникает, когда злоумышленник ведет постоянную слежку, прослушивает весь трафик сети при передаче и затем может выявить все незащищенные данные;

- атака, модификация сообщений (от англ. Message modification) – это попытка неправомерного изменения информации, а именно: изменение, добавление удаление;

- атака, называемая «человек посередине», MITM-атака (англ. Man in the middle) – данный вид атаки подразумевает «внедрение» технической аппаратуры физического лица в канал связи, направленное на вмешательство в протокол передач;

- атака, «отказ в обслуживании», DoS (от англ. Denial of Service) – атака, совершаемая высококвалифицированными IT-специалистами на всю вычислительную систему, направленная на вывод из работоспособного состояния, то есть создания таких условий, при которых сотрудники ГИБДД, работающие в ЛВС, не получают доступ к вычислительным ресурсам сети (серверы, банки данных).

- атака, «захват ресурса» (от англ. Resource misappropriation) – данная угроза производится зачастую одновременно с множества автоматизированных рабочих мест, управляемых группой злоумышленников по предварительному сговору, данный вид угрозы также называют DDoS-атака (от англ. Distributed Denial of Service). Этот вид атаки направлен на хорошо защищенную информационно-коммуникационную сеть для полного захвата и управления всей вычислительной сетью.

Вышеперечисленные виды угроз в настоящее время достаточно популярны, как среди начинающих, так и профессиональных IT-злоумышленников, в связи с тем, что в процессе внедрения в ЛВС остается небольшое количество юридически значимых улик. Для расследования данного вида преступления необходимы высококвалифицированные специалисты и специализированная электронно-вычислительная техника. В системе передачи информации ЛВС ГИБДД таким атакам подвергнуто как мобильное оборудование инспекторов ДПС, приемопередающая аппаратура беспроводной связи, коммутационное оборудование ЛВС и АРМ (автоматизированные рабочие места) регионального и федерального уровня сотрудников ГИБДД МВД России, так и серверы баз данных. Целью атак могут быть:

- захват управления мобильного технического устройства;
- захват управления АРМ;
- копирование базы данных автотранспортных средств;
- корректировка базы данных автотранспортных средств;
- блокирование получения информации от серверов баз данных
- заражение предустановленного на технических средствах программного обеспечения (ПО) вредоносными программами - компьютерными вирусами;
- сетевые атаки, направленные на прекращение полного (частичного) функционирования программно-аппаратного комплекса (ПАК) ЛВС ГИБДД и т.д. и т.п.

Для всех представленных и использующихся в настоящее время беспроводных технологий можно выделить следующие группы основных угроз:

- нарушения целостности,
- конфиденциальность,
- доступность информации.

Необходимо определить пути реализации угроз:

- 1) перехват ключа шифрования (КШ) при обмене между устройствами;
- 2) применение старых (неизменяемых долгое время) КШ;
- 3) ненадлежащее хранение КШ, так при несанкционированном доступе к узлу сети, вирусной атаке, возможно получение КШ;
- 4) в некоторых технологиях совершенно отсутствуют или частично урезаны процедуры аутентификации мобильных устройств, процедур, программных пакетов и пользователей;
- 5) использование небезопасных протоколов установления соединений;
- 6) применение недостаточных алгоритмов шифрования.

3. Угрозы при использовании глобальной сети Интернет в приема/передачи данных.

Подключение и использование глобальной сети Интернет в функциональной деятельности Госавтоинспекции, влечет за собой дополнительные угрозы преднамеренных или непреднамеренных воздействий на ЛВС ГИБДД, создающие условия (предпосылки) для нарушения работоспособного функционирования ЛВС, ПАК ГИБДД, которые могут вызвать нарушение безопасности пользования служебной информацией [1, 2].

Для беспроводных сетей всех типов характерна модель криптоаналитика, представленная в [5].

Возможности криптоаналитика таковы:

- взлом и перехват служебной информации;
- модификация блоков данных, как в канале связи, так и на узлах беспроводной сети;
- подделка авторства передаваемых блоков;
- дублирование передачи неактуальных блоков данных;
- отказ приема/передачи блоков данных [5].

Исходя из представленных атак и угроз, необходимо определить комплекс мер и средств по обеспечению ЗИ для аппаратуры, используемой в деятельности органов внутренних дел, работающей по широкополосным беспроводным каналам связи.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Приказ МВД России от 24.12.2015 N 1228 «Об утверждении Правил организации доступа к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в органах внутренних дел Российской Федерации» (ред. 23.12.2016).
2. Указание МВД России от 23.12.2013 г. № 1/12253 «О повышении уровня информационной безопасности ведомственных информационных ресурсов».
3. Защита информации в компьютерных системах и сетях. / В.Ф. Шаньгин, Москва: ДМК Пресс, 2012.
4. Информационная безопасность: учебное пособие / А.А. Губенков, В.Б. Байбурин. Москва: ЗАО «Новый издательский дом», 2005.

5. Колыбельников А. И. Обзор технологий беспроводных сетей [Текст] / А. И. Колыбельников // ТРУДЫ МФТИ. - Москва: МФТИ, 2012. - Том 4.- №2 - С. 3-29.

6. Новгородов Д.А. К вопросу использования информационных систем в деятельности полиции // В сборнике: Актуальные проблемы административно-правовой и оперативно-разыскной деятельности органов внутренних дел в современных условиях Материалы научно-практической конференции. 2013. С. 91-95.

7. Тарасов А.Ю., Миронов В.Л., Новгородов Д.А. Организация деятельности ГИБДД: Альбом схем // - Руза: Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, 2015.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Темнышов Андрей Александрович, старший преподаватель кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий, кандидат технических наук.

Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя.

Служебный адрес: Московская область, Рузский район, п. Старотеряево.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Комплекс «Мобильный инспектор», беспроводные (проводные) сетевые технологии, защита информации, атаки (угрозы) на беспроводные сети.

**ТИШКОВ С.А., КОЛОСОВ А. В.**

## **НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопросов совершенствования надзорной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения на региональном уровне.

Безопасность дорожного движения является одной из важных задач социально-экономического и демографического развития РФ. Аварийность на дорогах приводит к порой невосполнимым моральным и материальным потерям как для страны в целом, так и для отдельных людей, в частности. На обеспечение безопасности дорожного движения в РФ направлена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 гг.», утвержденная Постановлением Правительства РФ № 864 от 03.10.2013 г. (далее – ФЦП).

В качестве приоритетных задач ФЦП выделяет повышение «эффективности управления в области обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном, региональном и местном уровнях, а также в области

межведомственного и межуровневого взаимодействия и координации федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления» [1].

В рамках исполнения поставленной задачи Постановлением Правительства РФ от 16.10.2015 г. № 1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» определено, что уполномоченным органом в отношении колесных транспортных средств, находящихся в эксплуатации на территории РФ, является Министерство внутренних дел Российской Федерации.

Вместе с тем, данное Постановление закрепляет, что «реализация полномочий федеральных органов исполнительной власти ... осуществляется в пределах установленной предельной численности работников их центральных аппаратов и территориальных органов, а также бюджетных ассигнований, предусмотренных указанным органам в федеральном бюджете на руководство и управление в сфере установленных функций» [2].

Остановимся на данной проблеме подробнее.

Аварийность на дорогах имеет ряд причин, среди которых следует выделить техническое состояние транспортных средств (неисправность, самостоятельное изменение конструкции и т.п.), что усиливает тяжесть последствий дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП). Прирост транспортных средств приводит к тому, что часть автовладельцев самостоятельно и без соответствующего разрешения вносят изменения в конструкцию транспортного средства (повышение и понижение подвески, установка усиленного бампера, устройств выступающих вперед относительно линии бампера и т.п.). Очевидно, что последствия столкновения с таким транспортным средством усиливают и последствия ДТП.

В соответствии с ведомственными нормативными правовыми актами за такими изменениями должны следить инспекторы ДПС, т.к. основной задачей дорожно-патрульной службы является обеспечение соблюдения участниками дорожного движения правил дорожного движения (далее – ПДД) в целях сохранения жизни, здоровья и имущества, защиты законных прав и интересов граждан и юридических лиц, а также обеспечения безопасного и бесперебойного движения автотранспорта [3]. На современном этапе именно ПДД устанавливает перечень неисправностей автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов, других самоходных машин и условия, при которых запрещается их эксплуатация (приложение к «Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», далее – Перечень). При этом в п.7.18 Перечня указаны изменения, внесенные в конструкцию транспортного средства без разрешения ГИБДД МВД России или иных органов, определяемых Правительством Российской Федерации [4].

С учетом функции ДПС по разработке на основе анализа обстановки с аварийностью мер реагирования и предложений, направленных на сокращение числа ДТП и пострадавших в них людей [3], перед инспекторами руководителями строевых подразделений ДПС ставятся задачи по выявлению грубых нарушений

ПДД, являющихся причинами ДТП.

Анализ дорожной аварийности в Орловской обл. за 2016 год показывает, что 901 (-16,3%) или 89,1% всех зарегистрированных ДТП произошли из-за нарушений ПДД водителями транспортных средств, при которых 116 (-9,4%) человек погибло и 1212 (-17,4%) получили ранения. При этом по причине эксплуатации технически неисправного транспорта ДТП зарегистрировано 37 (+164,3%) ДТП, в которых 4 (+100%) человека погибло и 53 (+165%) человека ранено [5].

Рост количества ДТП и тяжести их последствий в регионе по причине эксплуатации технически неисправного транспорта требует дополнительных мероприятий по профилактике ДТП данной категории [6].

При обнаружении несанкционированных конструкционных изменений, инспектор ДПС должен составить административный материал, получить объяснение от лица, управляющего транспортным средством, произвести фотофиксацию внесенных изменений, доложить о данном факте рапортом и т.п. Однако в явном виде такая задача перед сотрудниками ДПС не ставится, поэтому они зачастую смотрят сквозь пальцы на транспортное средство, имеющее конструкционные изменения.

В связи с этим можно сделать вывод, что в регионах РФ следует разделить полномочия в надзорной деятельности путем выделения специальных структурных подразделений (центров, отделов и т.п.), за которыми целесообразно закрепить конкретные функции по надзору за техническим состоянием транспортных средств. Такие подразделения следует оснастить специальным диагностическим оборудованием и вменить в обязанность надзор за транспортными средствами, находящимися в эксплуатации. В рамках таких подразделений можно выделить несколько мобильных групп, которые будут контролировать движущиеся транспортные средства с помощью имеющегося диагностического оборудования. Кроме того, эту структуру следует наделить полномочиями по задержанию транспортных средств, имеющих значительные несанкционированные конструкционные изменения, которые могут влиять на тяжесть последствий при ДТП.

Очевидно, что создание подобных центров повлечет определенную бюджетную нагрузку, в частности на региональный бюджет. Но надо понимать, что дорожный травматизм приносит гораздо большие бюджетные затраты, а как известно, скупой платит дважды.

Указанное предложение полностью совпадает с положением ФЦП, указывающей на необходимость поиска «механизмов вовлечения субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в софинансирование и реализацию мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и их экономической заинтересованности в достижении результата» [1].

## ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864 (ред. от 11.10.2016) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» // [Электронный ресурс] Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 16.10.2015 № 1108 «Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» // [Электронный ресурс] Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Наставление по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Приказ МВД России от 02.03.2009 № 186дсп «О мерах по совершенствованию деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»).

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 10.09.2016) «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] Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. Аналитическая справка УГИБДД УМВД России по Орловской области за 12 месяцев 2016 года.

6. Губенков О.Е., Зейналов Ф.Н. Причины дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов и способы их устранения//Вестник Орловского Государственного университета №1 (42), 2015.

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Тишков Сергей Александрович, заместитель начальника кафедры КиПР в ОВД, кандидат политических наук, доцент.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

Колосов Александр Валентинович, заместитель начальника отдела надзора, кандидат экономических наук.

УГИБДД УМВД России по Орловской области.

#### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Обеспечение безопасности дорожного движения, надзорная деятельность, дорожно-патрульная служба.

**УСТИНОВ П.В., АКУЛОВ В.И., МОЛЧАНОВ П.В.**

#### **«УПРОЩЕННЫЙ» ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ: НОВАЦИИ И ВОПРОСЫ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению упрощенного порядка оформления дорожно-транспортных происшествий, рассмотрению инноваций и вопросов в этой сфере.

С 1 июля 2015 г. вступило в силу постановление Правительства Российской Федерации от 6 сентября 2014 г. № 907 «О внесении изменений в Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» [1], которым были структурированы положения Правил дорожного движения (далее – ПДД), регламентирующие порядок действий водителей транспортных средств после дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП), к которому они причастны.

Так, поправками введено четкое дифференцирование в ПДД алгоритма действий в зависимости от вида ДТП. В частности, если в результате ДТП имеются пострадавшие, то оно может быть оформлено только сотрудниками полиции. Если же в ДТП пострадавших нет, то документы о нем в определенных случаях могут быть оформлены без участия сотрудников полиции – путем заполнения водителями соответствующих бланков извещений о ДТП в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [2].

В остальных случаях, если в ДТП нет пострадавших, порядок его оформления определяется полицией при поступлении информации о данном происшествии.

Кроме того, в ПДД было указано, что при отсутствии необходимости в оформлении документов о ДТП водителям разрешается оставить место ДТП.

В целом следует сказать, что главную цель – исключить сотрудников Госавтоинспекции из процесса оформления ДТП с материальным ущербом при отсутствии пострадавших – достичь так и не удалось.

Кроме того, можно констатировать, что упрощенный порядок пока не получил широкого распространения среди водителей. Это подтверждается и данными опросов общественного мнения о наиболее приоритетных направлениях в области повышения дорожной безопасности. Так, согласно опросу от 22.01.2016 г., результаты которого размещены на Интернет-сайте Госавтоинспекции [3] проблема активного внедрения практики оформления ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции, на которую обратили внимание только 15 % респондентов-автомобилистов, находится на последнем, 7-м месте.

Имеется ряд вопросов и при практической реализации вышеуказанных новаций.

Представляется весьма сомнительной необходимость введения нормы, предусматривающей возможность убрать транспортное средство с проезжей части до приезда на место ДТП сотрудников полиции в случае, если погибли или ранены люди, с формулировкой «если движение других транспортных средств невозможно» содержание которой не раскрывается.

Есть основания предполагать, что без участия сотрудников Госавтоинспекции, водители не смогут самостоятельно выполнить все действия, предусмотренные п. 2.6<sup>1</sup> ПДД и собрать всю необходимую для оформления информацию.

Так, несмотря на то, что водителям вменено в обязанность осуществление на месте ДТП фотосъемки, касающейся сохранения и фиксации следов, наличия и расположения отделившихся деталей и осколков скрывшихся

транспортных средств, большинство из них не обладает знаниями, что и как именно фотографировать. А между тем непрофессиональные действия участников ДТП рассматриваемой категории могут привести к утрате данных объектов, что негативно повлияет на процесс доказывания.

Здесь следует высказать предложение о необходимости корректировки программ подготовки водителей в части дополнения их основными положениями по оформлению ДТП, по аналогии с оказанием первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП.

Не вполне отвечающей современным реалиям можно назвать отсылку к постам ДПС с учетом практики сокращения неэффективных постов (приказ МВД России от 17 апреля 2015 г. № 438 «О стационарных постах дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»).

Непонятно с какой целью водителям предписано оформить документы о ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, заполнив бланк извещения о ДТП в соответствии с правилами обязательного страхования, – если в ДТП участвуют два транспортных средства (включая транспортные средства с прицепами к ним) – то количество транспортных средств ограничено двумя.

Вызывает определенные сомнения возможность не оформлять документы о ДТП, если в ДТП повреждены транспортные средства или иное имущество только участников ДТП и у каждого из них отсутствует необходимость в оформлении указанных документов. Как представляется, в данном случае, во избежание разногласий между участниками ДТП, следует предусмотреть документальное подтверждение отсутствия необходимости, например в виде расписки.

Необходимо отметить, что упрощенный порядок оформления ДТП действует в России с 2009 г. Чтобы оформить ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции, необходимо соблюдение следующих условий: отсутствие пострадавших, водители должны быть согласны в виновности, а размер ущерба не должен превышать 50 тыс. рублей. Однако схема, на которую делалась ставка в борьбе с минимизацией времени и упрощением оформления ДТП, не популярна. Во-первых, страховые компании зачастую отказывают в выплатах из-за неправильного оформления документов, а во-вторых, требуют явку обоих участников ДТП, с представлением транспортных средств [4].

Главной проблемой упрощенного порядка оформления ДТП является то, что водители, заполнив на месте так называемый «европротокол», разъезжаются, а в страховую компанию обращается только пострадавший. Страховая компания отказывает в принятии документов, и водитель вынужден для оформления факта ДТП обратиться в Госавтоинспекцию. Следует отметить, что при оформлении такого ДТП в отсутствие второго участника, вопрос о наличии в его действиях признаков состава предусмотренного ч. 2 ст. 12.27 (оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он являлся), КоАП РФ правонарушения не ставится.

Как показывает практика, даже при самых незначительных ДТП водители зачастую готовы потратить несколько часов для того, чтобы дождаться сотрудников Госавтоинспекции. При этом разные эксперты объясняют это по-



разному. Правозащитные организации и юридические организации, специализирующиеся на спорах со страховыми компаниями, конечно, утверждают, что люди не хотят самостоятельно оформлять аварии по «европротоколу» потому, что боятся придираков со стороны страховщиков. И, как результат, отказа в выплатах. Представители же страховых компании объясняют, что большинство водителей попросту не знают, как оформлять аварию без участия Госавтоинспекции. То есть проблема заключается в недостатке информации.

После введения с 1 июля 2015 г. «упрощенного» порядка оформления ДТП с материальным ущербом, из них порядка 15 % водителей впоследствии обращаются в подразделение за получением справок «формы № 154». Большинство обращений связано с тем, что после заявления в страховые компании сумма причиненного ущерба превышала установленные 50 000 р.

В связи с отсутствием обязательного сообщения водителем в органы Госавтоинспекции о ДТП с материальным ущербом, возникает несколько вопросов:

Подпадают ли действия водителя под санкцию ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ в случае несообщения им о фактах:

- опрокидывания автомобиля;
- о наезде на препятствия (заборы, деревья, столбы), ведь на месте происшествия, как правило, собственник имущества отсутствует, и установить, имеются ли разногласия между участниками, не представляется возможным.

Как квалифицировать действия водителей, если:

- обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате ДТП, характер и перечень видимых повреждений ТС первоначально не вызывают разногласий участников ДТП, водители, причастные к нему, не обязаны сообщать о случившемся в полицию, а впоследствии разногласия появляются;

- первоначально в результате ДТП не имелись пострадавшие, а впоследствии возникла необходимость об обращении за помощью в медицинские учреждения.

Безусловно, заслуживает отдельного предмета рассмотрения вопрос о внесении изменений в п. 6 ст. 11 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «О 16. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [5] и п. 3.4 «Положения о правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств», утв. Банком России 19 сентября 2014 г. № 431-П [6] в части обязательного выезда на места ДТП сотрудников страховых компаний, либо их представителей в случаях, когда в ДТП нет пострадавших и транспортные средства получили механические повреждения. Этот посыл, как представляется, может лечь в основу законодательного закрепления института «аварийных комиссаров» и создания механизма передачи оформления так называемых мелких ДТП страховыми компаниями.

В этой связи следует также проработать вопрос о полном исключении в перспективе сотрудников Госавтоинспекции из процесса оформления ДТП без

пострадавших. Для реализации такого подхода, на наш взгляд, необходимо развитие института так называемых аварийных комиссаров [7], с приданием ему законодательного статуса (в ст. 11.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и ст. 8.2 Закона Российской Федерации от 27 ноября 1992 г. № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации») [8]. Данный посыл может быть реализован на уровне соглашений субъектов Российской Федерации путем заключения соответствующего соглашения о передаче полномочий организации, финансируемой из субъекта (как вариант, в форме ГКУ).

При этом следует оговориться, что возможность оформления ДТП по «европротоколу» не относится к случаям, когда в действиях одного из водителей имеет место состав правонарушения, предусмотренный ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ.

В заключение необходимо отметить, что по нашему убеждению, рассмотренная в статье тема имеет как теоретическое, так и практическое значение. Ее дальнейшая разработка, надеемся, позволит найти правильное решение в целях повышения эффективности защиты прав и законных интересов участников дорожного движения.

#### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Собрание законодательства РФ. 22.09.2014. № 38. Ст. 5062.
2. Собрание законодательства РФ. 06.05.2002. № 18. Ст. 1720 (с посл. изм. и доп.).
3. <http://www.gibdd.ru/polls/result.php?ID=46>.
4. См. напр.: Никишина Н.В. Основные причины отказа страховых компаний в выплате страхового возмещения в результате ДТП // Собственность и право собственности субъектов Российской Федерации: сборник научных статей участников международной научно-практической конференции 16-17 мая 2008 г. Т. 2. Коломна: Изд-во Колом. гос. пед. ин-та, 2009. С. 296-302.
5. Собрание законодательства РФ. 06.05.2002. № 18. Ст. 1720 (с посл. изм. и доп.).
6. Вестник Банка России. № 93. 08.10.2014.
7. См. напр.: Тузов А. Если вас вдруг «поцеловали» // Российская газета. 04.08.2015.
8. См. также: Афонин В.В. Административно-правовые основы деятельности ГИБДД МВД России по взаимодействию со страховыми компаниями: автореф. ... дисс. канд. юрид. наук. Орел, 2011; Герштейн С.Е. Административно-правовое регулирование обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств как меры обеспечения безопасности в сфере дорожного движения: автореф. ... дисс. канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2015.

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Устинов Павел Васильевич, преподаватель кафедры подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка.

ФГКУ ДПО «ВИПК МВД России».

Акулов Василий Иванович, старший преподаватель кафедры подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка.

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 121170, г. Москва, Поклонная ул., д. 17.

Молчанов Павел Витальевич, ведущий научный сотрудник, кандидат юридических наук, доцент.

Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 121170, г. Москва, Поклонная ул., д. 17.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Обеспечение безопасности дорожного движения, оформление дорожно-транспортного происшествия, упрощенный порядок, инновации, вопросы, проблемы.

**ФАРАОНОВ А.В., ОРЕШИН Н.А., ЛАЗАРЕВ С.Н.**

### **МАТЕМАТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЭЛЕМЕНТОВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

Аннотация. Предложена математическая модель взаимодействия элементов дорожно-транспортной системы «Участник дорожного движения – транспортное средство – дорога – пространство». Разработанная модель наиболее полно отражает факторы, влияющие на безопасное функционирование дорожно-транспортной системы. Учет всех отраженных в модели взаимодействий участников дорожного движения с элементами системы позволяет научно подходить к проблемам обеспечения безопасности дорожного движения и расследования дорожно-транспортных происшествий.

В последние годы проблема обеспечения безопасности дорожного движения в России резко обострилась и превратилась в трудноразрешимую социальную проблему обеспечения национальной безопасности. Этому свидетельствует проведенное в феврале 2016 года заседание Президиума Госсовета России с повесткой «О безопасности дорожного движения», на котором с докладом выступил президент Российской Федерации В.В. Путин.

Важность исследуемой проблемы подтверждается также принятием правительством Российской Федерации целого комплекса направлений Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», основным из которых является [1] совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В рамках данного направления деятельности в Программе предусматривается проведение научных исследований в области применения программных продуктов математического моделирования транспортных потоков

при разработке комплексных схем организации дорожного движения, проектов организации дорожного движения, а также проектов автоматизированных систем управления дорожным движением. Поскольку эффективность реализации данной Программы определяется в сохранении жизни участникам дорожного движения и предотвращении социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, то указанные обстоятельства делают актуальной тему моделирования как самой дорожно-транспортной системы, так и ее элементов.

В зависимости от решаемых задач в современной литературе по дорожному движению достаточно широко используются модели дорожно-транспортных систем, состоящие из двух, трех или четырех элементов [2, 3]: «водителя» или «человека», «автомобиля», «дороги», «среды».

При этом различают следующие виды моделей дорожно-транспортных систем: «Водитель–автомобиль»  $G_{В-А}$ , «Водитель–автомобиль–дорога»  $G_{В-А-Д}$ , «Водитель–автомобиль–дорога–среда»  $G_{В-А-Д-С}$ , «Человек–автомобиль–дорога»  $G_{Ч-А-Д}$ , «Человек–автомобиль–дорога–среда»  $G_{Ч-А-Д-С}$ .

Как показали проведенные исследования, рассмотренные модели обладают многими достоинствами, в частности простотой, целесообразностью их применения для решения конкретных задач на определенном уровне эталонной модели дорожно-транспортной системы. Однако эти модели не позволяют отобразить функционирование дорожно-транспортной системы в полном объеме выполняемых ее задач.

Это подтверждается следующим:

- дорожно-транспортная система предназначена для формирования единого транспортного пространства в интересах не только водителя, но и всех участников дорожного движения;
- перемещения людей, а также транспортировка грузов и оборудования осуществляется не только с помощью автомобилей, но и других транспортных средств (включая биотранспорт), а также без них;
- рассмотренные модели не отражают влияния целого комплекса факторов: физических, географических, биологических, социальных, культурных, политических и юридических условий на качество функционирования дорожно-транспортной системы, и в частности на безопасность дорожного движения.

В связи с этим предложено дорожно-транспортную систему рассматривать как организационно-техническую и территориально-распределенную систему «УДД–ТС–Д–П», состоящую из четырех элементов: «Участника дорожного движения», «Транспортного средства», «Дороги» и «Пространства».

Модель этой системы представлена на рисунке 1.

Структуру модели «УДД–ТС–Д–П» (совокупность элементов модели и их взаимодействие) будем описывать множеством

$$G_{\text{УДД-ТС-Д-П}} = \{G_{\text{УДД}}, G_{\text{ТС}}, G_{\text{Д}}, G_{\text{П}}, Q_{\text{УДД-УДД}}, Q_{\text{УДД-ТС}}, Q_{\text{УДД-Д}}, Q_{\text{УДД-П}}, Q_{\text{ТС-Д}}, Q_{\text{ТС-П}}, Q_{\text{Д-П}}\}. \quad (1)$$

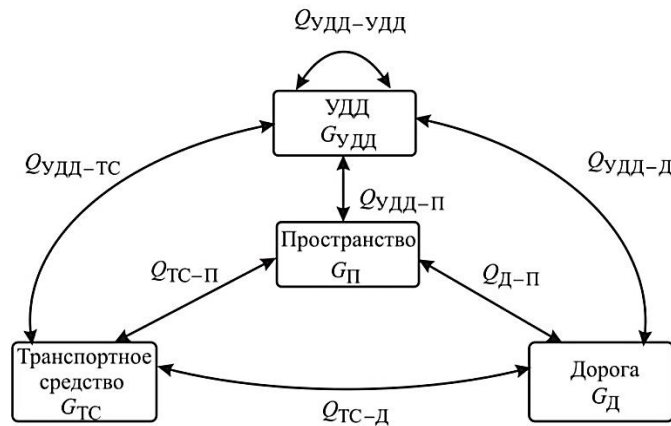


Рисунок 1 – Модель дорожно-транспортной системы «УДД–ТС–Д–П».

В выражении (1) приняты следующие обозначения:

$G_{\text{УДД}}$  – множество участников дорожного движения;

$G_{\text{ТС}}$  – множество транспортных средств;

$G_{\text{Д}}$  – множество дорог и дорожек, используемых для движения транспортных средств и участников дорожного движения;

$G_{\text{П}}$  – множество условий (физических, географических, биологических, экономических, финансовых, социальных, культурных, политических, законодательных и юридических и т. д.), влияющих на форму и характер существования самой системы;

$Q_{\text{УДД-УДД}}$  – множество, характеризующее отношения между участниками дорожного движения;

$Q_{\text{УДД-ТС}}$  – множество, характеризующее отношения между участниками дорожного движения и транспортными средствами;

$Q_{\text{УДД-Д}}$  – множество, характеризующее отношения между участниками дорожного движения и дорогой (дорожной обстановкой);

$Q_{\text{УДД-П}}$  – множество, характеризующее влияние элементов пространства на деятельность участников дорожного движения;

$Q_{\text{ТС-Д}}$  – множество, характеризующее влияние состояния проезжей части на безопасное движение транспортных средств;

$Q_{\text{ТС-П}}$  – множество, характеризующее влияние элементов пространства на развитие и состояние транспортных средств;

$Q_{\text{Д-П}}$  – множество, характеризующее влияние элементов пространства на развитие и состояние дорожной сети.

Вполне очевидно, что функционирование современной (действующей на сегодняшний день) дорожно-транспортной системы осуществляется в результате активной целенаправленной деятельности людей – участников дорожного движения.

Деятельность – это форма активного отношения к действительности, через которую устанавливается реальная связь между человеком и миром, окружающим его. В деятельности человек выступает по отношению к вещам как субъект, а к людям – как личность. Вещи выступают перед человеком как объекты (рис. 2).

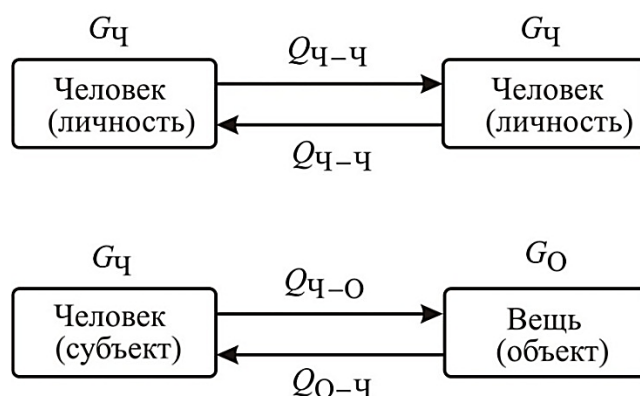


Рисунок 2 – Математическая модель взаимодействия элементов в дорожно-транспортной системе «УДД–ТС–Д–П»

Модель взаимодействия элементов в дорожно-транспортной системе опишем множествами:

$$G_{\text{ч}} = \{G_{\text{В}}, G_{\text{Пас}}, G_{\text{Пеш}}, G_{\text{Рег}}\} \quad (2)$$

$$G_{\text{о}} = \{G_{\text{ТС}}, G_{\text{Д}}, G_{\text{П}}\} \quad (3)$$

$$Q_{\text{ч-ч}} = \{Q_{\text{В-В}}, Q_{\text{В-Пас}}, Q_{\text{В-Пеш}}, Q_{\text{Пас-Пас}}, Q_{\text{Пеш-Пас}}, Q_{\text{Пеш-Пеш}}, Q_{\text{Рег-В}}, Q_{\text{Рег-Пас}}, Q_{\text{Рег-Пеш}}\}; \quad (4)$$

$$Q_{\text{ч-о}} = \{Q_{\text{ч-ТС}}, Q_{\text{ч-Д}}, Q_{\text{ч-П}}\} \quad (5)$$

$$Q_{\text{о-ч}} = \{Q_{\text{ТС-ч}}, Q_{\text{Д-ч}}, Q_{\text{П-ч}}\}, \quad (6)$$

где  $G_{\text{ч}}$  – множество людей в дорожной сети (участников дорожного движения и лиц, наделенных в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения – регулировщиков);

$G_{\text{В}}$  – множество водителей;

$G_{\text{Пеш}}$  – множество пешеходов;

$G_{\text{Пас}}$  – множество пассажиров;

$G_{\text{Рег}}$  – множество регулировщиков;

$G_{\text{о}}$  – множество объектов в сети;

$G_{\text{ТС}}$  – множество транспортных средств;

$G_{\text{Д}}$  – множество дорог и дорожек, используемых для движения транспортных средств и участников дорожного движения в сети;

$G_{\text{П}}$  – множество условий (физических, географических, биологических, экономических, финансовых, социальных, культурных, политических, законодательных и юридических и т. д.);

$Q_{\text{ч-о}}$  – множество, характеризующее отношения между людьми (участниками дорожного движения и регулировщика) и объектами системы (транспортными средствами, дорогой, пространством);

$Q_{ч-ТС}$  – множество, характеризующее отношения между людьми (участниками дорожного движения и регулировщика) и транспортными средствами;

$Q_{ч-д}$  – множество, характеризующее отношения между людьми (участниками дорожного движения) и дорогой (дорожной обстановкой);

$Q_{о-ч}$  – множество, характеризующее отношения между объектами системы (транспортными средствами, дорогой, пространством) и людьми (участниками дорожного движения и регулировщика).

Предложенная модель взаимодействия элементов в дорожно-транспортной системе позволяет определить роль человека в дорожно-транспортной системе, описанной множеством (1): индивид, субъект, личность, профессионал (водитель, регулировщик), специалист по эксплуатации, ремонту и хранению автомобильной техники.

Предложенная модель позволяет при исследовании проблем обеспечения безопасности дорожного движения (в частности, при расследовании дорожно-транспортных происшествий) учитывать множество факторов, влияющих на взаимодействии элементов системы: «Человек», «Водитель», «Автомобиль», «Дорога», «Среда», «Участник дорожного движения», «Пространство», «Транспортное средство».

Учитывая, что дорожно-транспортная система является организационно-технической и активная роль в ней принадлежит человеку, в рамках предложенной модели взаимодействия осуществлен поиск путей оценки качества функционирования рассматриваемой системы.

## **ЛИТЕРАТУРА**

2. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Российской Федерации от 3.10.2013 г. № 864 / [http://www.fcp-pbdd.ru/about\\_program](http://www.fcp-pbdd.ru/about_program).

3. Правила дорожного движения Российской Федерации [Текст]: [утв. Советом Министров – Правительством Российской Федерации 23.10.1993 г.: по состоянию на 01.08.2016 г.] – М.: Мир Автокниг, 2016. – 64 с.: ил.

4. Котиков, Ю. Г. Основы системного анализа транспортных систем: уч. пособие / Ю. Г. Котиков. – СПб.: СПбГАСУ, 2001. – 264 с.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Дорожно-транспортная система, участник дорожного движения, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Фараонов Александр Васильевич.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.

Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Орешин Николай Алексеевич, кандидат технических наук, профессор.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.

Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Лазарев Сергей Николаевич, доцент.

**ФОКИНА Н.А., ЩЕГЛОВ А.А.**

**МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ОБУЧЕНИЯ СЛУШАТЕЛЕЙ  
ФАКУЛЬТЕТА ПЕРЕПОДГОТОВКИ И ПОВЫШЕНИЯ  
КВАЛИФИКАЦИИ В ВИ МВД РОССИИ**

Аннотация. Вопрос качественного повышения квалификации сотрудников ОВД является сегодня очень актуальным. Широкое внедрение активных методов обучения является одним из наиболее эффективных путей приобретения практических навыков в процессе обучения, имеет целый ряд преимуществ перед традиционной системой подготовки.

Методические особенности обучения слушателей факультета повышения квалификации мы рассмотрим на примере преподавания дисциплины «Подготовка водителей к управлению транспортными средствами категории «В», оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов» сотрудниками кафедры тактико-специальной подготовки Воронежского института МВД России.

Повышение квалификации направлено на совершенствование профессиональных знаний, рост мастерства по имеющимся у сотрудника навыкам. Особенность повышения квалификации состоит в том, что слушатели уже обладают определенными знаниями и практическими навыками, поэтому могут критически относиться к обучению. В связи с этим отношения со слушателями выстраиваются изначально по несколько иному принципу, чем на других факультетах: на дневном отделении взаимодействие с курсантами обычно происходит в плоскости «обучающийся-взрослый», а при получении послевузовского образования эта иерархичность стирается, мы стараемся «работать в команде». Есть еще ряд особенностей, которые необходимо учитывать для повышения эффективности постдипломного образования:

- слушатель продуктивно изучает только то, что, по его мнению, может пригодиться в основной деятельности;
- слушатель обучается для решения важной, конкретной проблемы и рассчитывает на немедленное применение результатов обучения на рабочем месте;
- слушатель в учебной деятельности стремится к самостоятельности и к самореализации;
- слушатель обладает опытом, который может быть эффективно использован при его обучении;
- слушатель представляет себя знающим больше своего преподавателя в части необходимых ему знаний.

С учетом вышеназванных особенностей и должны разрабатываться учебные программы и строиться образовательный процесс, что в конечном итоге



и определяет качество повышения квалификации специалистов. В связи с ограничением финансовых возможностей в современных условиях основным видом обучения на ФПК являются двухнедельные курсы повышения квалификации, главный недостаток которых - краткосрочность. За такой период очень сложно повысить квалификацию специалистов, разве что можно расширить современные знания по той или иной проблеме. Решение данной ситуации находится в компетенции образовательного учреждения. Сотрудниками кафедры тактико-специальной подготовки Воронежского института МВД России широко используются методы активного обучения с доведением их до 75% от общего фонда учебного времени. К ним мы относим: ролевые игры, анализ конкретных ситуаций, круглые столы, практические занятия в малых группах в форме диалога с преподавателем и др. Успех игр как метода обучения в гораздо большей степени, чем традиционных, зависит от материально-технического обеспечения, в состав которого входят аудитории (классы), специально оборудованные для игр, средства отображения информации, средства управления, тренажеры, вычислительная техника и т. п. [1].

Важную роль при подготовке водителей транспортных средств категории "В" играет такой вид ТСО как специализированный рулевой тренажер. Безопасность любого водителя в критических ситуациях во многом зависит от скорости руления. Безопасность при экстренных маневрах, связанных с потерей устойчивости и управляемости автомобиля, зависит от техники руления, которая позволяет скомпенсировать ошибки в управлении [2].

Сотрудники ГИБДД в силу специфики своей работы действуют в условиях повышенного риска и с большой вероятностью могут попадать в экстремальные ситуации на дороге. В настоящее время в учебный процесс активно внедряется методика управления автомобилем в критических ситуациях, практические навыки отрабатываются с использованием учебных автомобилей на автодроме, где осваиваются приемы экстренного торможения, стабилизации автомобиля при потере устойчивости и управляемости, прогнозирования поведения автомобиля в экстремальных условиях движения.

Подготовка водителей транспортных средств включает в себя обучение навыкам оказания первой помощи. Занятия на специальных тренажерах позволяют слушателям отработать базовые навыки оказания первой помощи [3]. Имитационная образовательная программа позволяет моделировать контролируемые, безопасные и воспроизводимые близко к реальности неотложные состояния. Для отработки практических навыков сердечно-легочной реанимации (СЛР) при подготовке водителей транспортных средств в Воронежском институте МВД России в настоящее время используется манекен тренажер СЛР норвежской компании Laerdal "Оживленная Анна Resusci Anne" с блоком контроля SkillGuide.

Еще один способ эффективно реализовать принцип наглядности на занятиях, это использование интерактивной доски. Помимо использования готовых программных продуктов и объектов интерактивная доска позволяет рисовать (произвольно или готовыми графическими фигурами), перемещать объекты по рабочему полю, изменять формат объектов (размер, цвет, угол

наклона и т.д.), даёт возможность создавать собственные интерактивные модели, удовлетворяющие конкретным условиям и задачам.

Эффективность от использования современных технологий обучения в процессе повышения квалификации сотрудников ОВД отражается в росте успеваемости в тех группах, в которых проводилась соответствующая подготовка.

### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Деева Е. М. Применение современных интерактивных методов обучения в вузе: практикум / Е. М. Деева. – Ульяновск : УлГТУ, 2015. – 116 с.
2. Самороковский А.Ф. Методика обучения сотрудников ГИБДД МВД России управлению специальными транспортными средствами в экстремальных условиях. [Электронный ресурс]: учеб.-метод. пособие / А. Ф. Самороковский [и др.]. - Воронеж : Воронежский институт МВД России, России, 2015 – URL: <https://library.vimvd.ru/MegaPro/Web/SearchResult/MarcFormat/4980> (дата обращения: 08.02.2017).
3. Фокина Н.А., Щеглов А.А. К вопросу о совершенствовании программ профессиональной подготовки сотрудников ОВД по дисциплине «Первая помощь»// Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями: ФГКОУ ВПО БЮИ МВД . 2015. № 13-2. С. 168–169.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Фокина Наталия Анатольевна, доцент кафедры тактико-специальной подготовки, кандидат медицинских наук.

Воронежский институт МВД России.

Служебный адрес: 394065, г. Воронеж, проспект Патриотов, 5.

Щеглов Александр Анатольевич, преподаватель кафедры тактико-специальной подготовки.

Воронежский институт МВД России.

Служебный адрес: 394065, г. Воронеж, проспект Патриотов, 5.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Повышение квалификации, активные методы обучения, технические средства обучения.

**ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ  
ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И  
ИНСТИТУТОВ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА**

Аннотация. В статье исследуются особенности взаимодействия полиции и институтов гражданского общества, рассматриваются факторы, обуславливающие эффективность такого взаимодействия

В современных исследованиях неоднократно поднимался проблемный вопрос о том, какой должна быть реформированная российская полиция и как должен работать полицейский, в том числе и сотрудник государственной автомобильной инспекции безопасности дорожного движения, чтобы отвечать требованиям, предъявляемым современным обществом.

В целом полиция представляет собой систему государственных служб и органов по охране общественного порядка, основной характерной функцией которой является превенция, пресечение, выявление и раскрытие преступлений и других правонарушений. На полицию также возлагаются задачи непосредственного поддержания порядка в общественных местах, регулирования дорожного движения, предупреждения аварийности и широкий спектр иных функций. Система полицейских служб, являясь частью социума, должна быть профессионально подготовлена и организована для взаимодействия с обществом. Основной закон России как многонационального государства, закрепляет общепринятый принцип свободы передвижения в стране. На территории таких государств присутствует большое количество представителей различных этнических меньшинств, в том числе и недавно приехавших в страну, где может иметь место незнание сотрудниками ГИБДД национальных особенностей, религиозной специфики и их культуры, что является основой для невежественного отношения к представителям этих меньшинств, а следовательно, способствует появлению проблем с взаимопониманием и взаимодействием. Кроме того, может проследиваться профессиональная деформация среди многих сотрудников полиции. Сотрудники ГИБДД сталкиваются с нарушениями правил дорожного движения правонарушителями, в том числе представителями национальных и этнических меньшинств. Кроме этого, сотрудники, не знающие особенностей обычаев, нравов и культуры других народов, не вникающих глубоко в понимание причин, приводящих этих людей к совершению правонарушений, легко могут прийти к выводу, что вся данная этническая группа или нация склонна к правонарушениям. Положительно повлиять на ситуацию и решить указанные выше проблемные вопросы способна эффективно организованная служебная подготовка, переподготовка и повышение квалификации сотрудников различных полицейских подразделений. Однако, организовать работу в указанном направлении деятельности крайне не просто. Это хорошо понимают как на национальном, территориальном уровне, так и на ведомственном. Указанное умозаключение находит свое подтверждение в ряде работ, так например Е.В. Павлова указывает, что в современный период развития

общества обеспечению безопасности дорожного движения со стороны государства уделяется значительное внимание [1. С.1029].

В процессе подготовки сотрудников ГИБДД необходимо обратить внимание на получение ими следующих навыков взаимодействия с общественностью:

- оценивать опасность в ходе конфликта и уметь правильно реагировать;
- вызывать доверие у представителей национальных меньшинств и эффективно расследовать соответствующие правонарушения;
- отвечать необходимым для работы в мультиэтнических ситуациях профессиональным навыкам;
- управлять малыми национальными и этническими группами в условиях нарушения общественного порядка и различных социальных конфликтов;
- эффективно и слаженно работать в многонациональном сообществе.

В данном направлении необходимо учитывать необходимость организации взаимодействия всех государственных органов, задействованных в реализации государственной политики[2. С.217].

Все это в комплексе должно не только вырабатывать у сотрудников ГИБДД новые знания, умения и навыки, но самое главное, изменить у инспекторов отношение к различным группам общности, представителям национальных меньшинств, мигрантам и иностранным гражданам.

Желательно, чтобы подготовка инспекторов ГИБДД в работе с национальными меньшинствами была упреждающей, а не вынужденной под давлением обстоятельств (межнациональных столкновений, акций протеста, сопротивлений национальных групп законным требованиям).

Учебный процесс в образовательных учреждениях системы МВД в большей степени подчинен и основан на подготовке курсантов к взаимодействию с гражданами, соблюдению и обеспечению сотрудниками органов внутренних дел прав человека и законности в ходе профессиональной деятельности. Помимо этого, курсантов обучают не только к работе с общественностью, но и учат строить отношения с коллегами по работе, избегать конфликтных ситуаций, вырабатывать устойчивые навыки действий поведения в стрессовых ситуациях.

В процессе работы полицейские сталкиваются с множеством криминальных и социальных проблем (противоправные деяния, преступления и проступки, драки и ссоры, конфликты в семье и с соседями, и прочие). Зачастую им приходится искать компромисс между конфликтующими лицами. Выступая в роли посредников, им необходимо использовать полученные навыки при решении различных проблем общества и поддержания правопорядка. При устранении возникающих проблем, сотрудники полиции должны действовать в рамках правового поля, соблюдения прав и свобод гражданина и человека, быть максимально нейтральными и ориентированными на оказание услуг.

Уважение человеческого достоинства, национальной гордости и культурного наследия должны характеризовать процесс общения сотрудников ГИБДД с людьми.

Следует отметить, что необходимо уделять внимание не только подготовке полицейских к работе с общественностью, но и обучению граждан взаимодействию с полицией.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Павлова Е.В. Отдельные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения// Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 1-1(66-1). – С. 1029-1032.

2. Павлова Е.В. Государственная политика в области безопасности дорожного движения как элемент совершенствования деятельности полиции// Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии. – 2016. – № 1-1. – С. 217-221.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Фомичев Андрей Юрьевич, начальник кафедры административного права и административной деятельности ОВД, кандидат юридических наук, доцент.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

## **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Взаимодействие, сотрудник государственной инспекции безопасности дорожного движения, институты гражданского общества.

**ХРОМОВ В.Н.**

## **ТЕХНОЛОГИЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДЕТАЛЕЙ АВТОТРАКТОРНЫХ ДИЗЕЛЕЙ ТЕРМОПЛАСТИЧЕСКИМ ДЕФОРМИРОВАНИЕМ С ОДНОВРЕМЕННЫМ ИХ УПРОЧНЕНИЕМ**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопросов технологии восстановления деталей автотракторных дизелей термопластическим деформированием с одновременным их упрочнением.

Анализ затрат на ремонт отечественных и импортных автотранспортных средств (АТС) показывает, что стоимость оригинальных запасных частей может достигать 85% от общей стоимости ремонта. В настоящее время поставщики дизелей для АТС активно занимаются продвижением восстановленных в промышленных условиях крупногабаритных деталей. Себестоимость восстановления этих деталей составляет от 30% до 70% от цены новых деталей.

Для отечественных и импортных АТС эксплуатируемых в странах СНГ остро стоит проблема их технического сервиса. Повысить эффективность технологий технического сервиса АТС и снизить эксплуатационные затраты можно путем организации восстановления деталей, в том числе дорогостоящих, с использованием современных технологий [1].

Поэтому потребность в запасных частях для автотракторных дизелей АТС можно компенсировать восстановлением изношенных деталей. Себестоимость восстановления внутренней цилиндрической поверхности гильзы цилиндра дизелей не превысит 25-35% от стоимости новой запчасти.

Во всем мире продажа сложной машиностроительной продукции (автомобилей, строительной техники, тепловозов, дизелей и др.) приносит крупным компаниям лишь десятую долю прибыли от их реализации, а девять десятых долей прибыли приносит гарантийное и после гарантийное обслуживание и ремонт этой дорогостоящей техники.

Сервисное обслуживание сложной и дорогостоящей техники, к какой относятся АТС и их дизели - весьма прибыльная область бизнеса, потому в Новой России за последние двадцать пять лет создано множество компаний занимающихся поставкой запасных частей для ремонта дизелей.

За рубежом вопросами обеспечения рационального сервиса занимается фирма-изготовитель. И начинает этим заниматься уже в период создания новой техники, причем размер затрат на эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт является одним из основных показателей ее будущей конкурентоспособности.

Существенную конкуренцию частным компаниям, поставляющим запасные части для дизелей, могли бы составить индустриальные предприятия осуществляющие восстановление изношенных деталей за счет применения прогрессивного технологического оборудования и материалов высокого качества, используемых для нанесения различных покрытий на изношенные поверхности деталей. Практически всем базовым деталям сложной техники в развитых капиталистических странах дают вторую жизнь. Восстановление деталей за рубежом считают экономически выгодным. Различные фирмы успешно восстанавливают детали металлургического оборудования, авиационных реактивных двигателей, судовых дизелей и по другим отраслям экономики. Номенклатура деталей непрерывно расширяется и охватывает дорогостоящие и металлоемкие детали, определяющие ресурс работы машины. Расширение номенклатуры восстанавливаемых деталей — одна из важнейших проблем, которой заняты основные фирмы большинства индустриальных стран.

Наиболее совершенным способом восстановления работоспособности дизелей является капитальный ремонт в специализированных цехах ремонтных предприятий. Этим ремонтом в основном обеспечивают нормативные ресурсы отремонтированным дизелям. При специализации ремонта создаются хорошие предпосылки к поточной организации технологических процессов на основе типовых схем ремонта, включающей восстановление деталей, что приводит к снижению его себестоимости.

Капитальный ремонт дизелей в специализированных цехах является более сложным комплексом работ по сравнению с производственным процессом изготовления машин вследствие специфических особенностей подготовки деталей к ремонту, базирования их при механической обработке и т. п.

Гильзы цилиндров дизелей под воздействием многочисленных факторов во время эксплуатации изнашиваются. Наиболее характерными износами являются искажения геометрической формы и размеров внутренней рабочей поверхности и наружных посадочных поясов, а также коррозионно-эрозионное разрушение наружных поверхностей, омываемых охлаждающей водой.

Износ пальца — основная причина замены поршней и пальцев при эксплуатации дизелей, связанной с выполнением трудоемких работ по разборке и монтажу дизеля.

В России накоплен огромный опыт на основе рационального сочетания агрегатного и полнокомплектного ремонта машин как отечественных, так и зарубежных машин, использования новых и восстановленных деталей.

Среди применяемых в ремонтном производстве способов восстановления деталей пластическая деформация занимает особое место. При использовании указанного метода восстановление первоначальных размеров детали осуществляется за счет перераспределения материала самого изделия. В этом случае материал перемещают с нерабочих участков к изношенным поверхностям под направленным действием внешних или внутренних сил. Этот метод прост и экономичен.

Среди способов восстановления деталей пластической деформацией особое место занимает термопластическое деформирование (ТПД), когда, нагревая и охлаждая восстанавливаемую деталь без приложения к ней дополнительных внешних сил от пресса, а, используя внутренние механизмы деформирования металла, достигают сохранения ее объема и перераспределения металла на рабочие изношенные поверхности с одновременным их упрочнением. В первую очередь, это детали типа «полый цилиндр» (в том числе поршневые пальцы и гильзы цилиндров дизелей) [2-6].

Для гильз цилиндров автотракторных дизелей, хорошо апробирована технология восстановления внутренней цилиндрической поверхности методом ТПД.

При внутреннем диаметре гильзы цилиндра 100...130 мм величина остаточного перемещения внутренней цилиндрической поверхности составляет 0,7...1,3 мм, что является достаточным при величине износа зеркала гильзы равной 0,3 мм, величине коробления после ТПД 0,1 мм и припуске на механическую обработку 0,3 мм.

Отличительной особенностью процесса ТПД методом создания движущегося градиента температуры вдоль оси является нагрев детали ниже точки  $A_{c1}$  на 20...30 °С. ТПД осуществляли при перемещении гильзы относительно индуктора со скоростью 2,0...2,5 мм/с при непрерывном охлаждении водяным душем.

Нагрев проводился на установке ТВЧ, петлевым индуктором и последующим охлаждением водой кольцевым спрейером. Мощность генератора установки ТВЧ - 100 кВт. Частота вращения гильзы - 30...50 мин<sup>-1</sup>.

Если после одного цикла ТПД величина остаточной деформации внутренней цилиндрической поверхности гильзы составляла  $\Delta d = 0,7...1,3$  мм, то после двух циклов  $\Delta d = 1,1...1,9$  мм.

После ТПД происходит уменьшение как внутреннего, так и наружного диаметра гильзы. Для восстановления наружных посадочных поясков гильзы необходимо осуществить их наращивание на величину слоя толщиной 1,5...2,0 мм.

Это можно выполнить способом электродугового напыления с использованием стандартных режимов как стальной, так и алюминиевой проволокой.

После получения припусков на механическую обработку внутренней и наружной поверхности гильзы цилиндра, осуществляют растачивание на вертикально-расточных станках и хонингование на хонинговальном станке.

Затем проводят механическую обработку наружных поверхностей гильзы на токарно-винторезном станке.

Для восстановления наружных цилиндрических поверхностей методом ТПД эта технология хорошо апробирована на поршневых пальцах автотракторных дизелей.

На рис. 1 представлены схемы: а) способа восстановления наружной цилиндрической поверхности поршневых пальцев ТПД и б) изменения линейных размеров поршневого пальца.

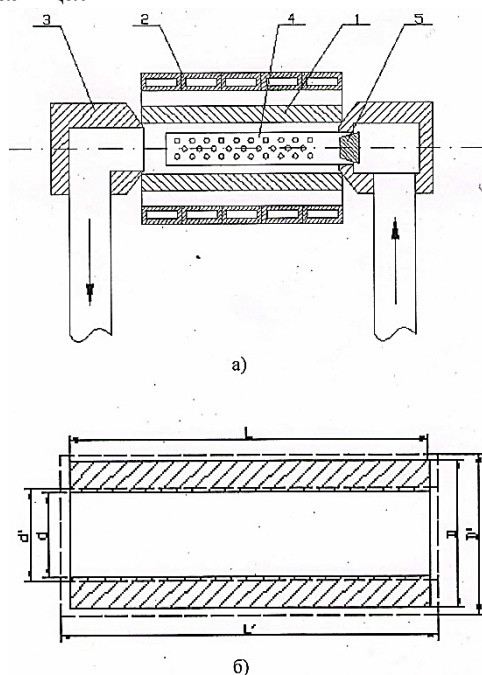


Рис. 1. Схемы: а) - способа восстановления наружной цилиндрической поверхности поршневых пальцев ТПД; б) - изменения линейных размеров поршневого пальца:

1 – поршневой палец, 2 – индуктор, 3 – втулка, 4 – спрейер, 5 – гидроклапан, D, d, L, - соответственно наружный диаметр, внутренний диаметр, длина или высота поршневого пальца, D', d', L' - те же размеры после ТПД.

Общий вид устройства для охлаждения поршневых пальцев при термопластическом деформировании (ТПД) показан на рис. 2.

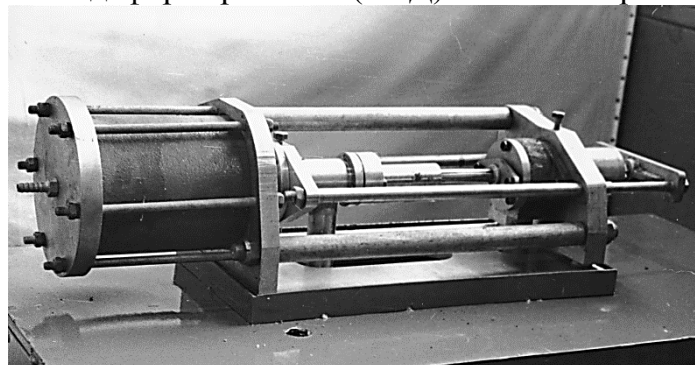


Рис. 2. Общий вид устройства для охлаждения поршневых пальцев ТПД.



Поршневой палец, изготовленный из цементуемой стали 12ХН3А, нагревают в индукторе установки ТВЧ объемно до температуры фазовых превращений 840...860 °С, а затем зажимают по торцам на установке ТПД и охлаждают водяным душем изнутри, посредством спрейера вставляемого во внутреннюю полость пальца. При этом получают остаточную деформацию - увеличение наружного диаметра 45-50 мм с одновременной поверхностной закалкой цементованного слоя на  $\Delta D=0,15$  мм и длины 100 мм на  $\Delta L=0,3$  мм, достаточных для компенсации износа и создания припуска на шлифование.

Затем поршневые пальцы подвергают шлифованию наружной цилиндрической поверхности на бесцентрово-шлифовальном станке и торцы пальцев на плоско-шлифовальном станке. При помощи специальной оснастки снимают наружную и внутреннюю фаски.

Разработанные технологии восстановления и упрочнения деталей ТПД обеспечивают качество восстановления по геометрическим параметрам, физико-механическим и эксплуатационным свойствам на уровне не ниже новых деталей.

Нужно отметить, что ТПД перспективный способ восстановления деталей, позволяющий восстанавливать цилиндрические поверхности стальных и чугунных деталей. Способ может быть широко использован как ремонтными предприятиями, занимающимися восстановлением изношенных деталей, так и машиностроительными заводами для устранения брака механической обработки при изготовлении деталей для автотракторных дизелей.

В докладе показана возможность восстановления внутренних цилиндрических поверхностей деталей типа «полый цилиндр», изготовленных из железоуглеродистых сплавов, путем создания подвижного градиента температуры вдоль оси детали на примере гильз цилиндров, а также возможность восстановления наружных цилиндрических поверхностей деталей типа «полый цилиндр» путем создания градиента температуры по радиусу детали на примере поршневого пальца автотракторных дизелей.

## ЛИТЕРАТУРА

1. И.Г. Голубев, П.И.Носихин, А.Ю.Фадеев. Опыт импортозамещения запасных частей зарубежной сельскохозяйственной техники. – М.: ФГНУ «Росинформагротех», 2010. - 32 с.
2. Хромов В.Н. Упрочнение и восстановление наружных и внутренних поверхностей деталей типа «полый цилиндр» термопластическим деформированием // Изобретатели - машиностроению. - 2012. - №12 (99). - с. 9-14.
3. Хромов В.Н., Сенченков И.К. Термоупругопластическое деформирование металла: Восстановление деталей машин. Орел.: ОрелГТУ, 2002.- 219 с.
4. Хромов В.Н. Упрочнение и восстановление деталей дизелей термоупругопластическим деформированием при производстве и ремонте машин // Тяжелое машиностроение. – 2005, №4, с.15-17.
5. Хромов В.Н. Восстановление термопластическим деформированием деталей - резерв импортозамещения запасных частей зарубежных дизелей // Двигателестроение – 2016, №1 (263), с.40-43.
6. Хромов В.Н. О восстановлении деталей судовых дизелей

термопластическим деформированием // Судостроение – 2016, №2 (825), с.50-54.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Хромов Василий Николаевич, профессор кафедры организации деятельности ГИБДД, д.т.н., профессор.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Технология восстановления деталей, дизельные двигатели, термопластическое деформирование, упрочнение деталей.

### **ЧАПЛЫГИНА В.Н.**

## **ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОВЕРКИ СООБЩЕНИЙ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ, СВЯЗАННЫХ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, касающиеся основных аспектов правового регулирования проверки сообщений о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и трудностей с этим связанных.

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[1]. В соответствии с назначением уголовного судопроизводства первоначальный этап расследования уголовных дел направлен как раз в том числе и на защиту прав и законных интересов лиц и организаций, потерпевших от преступлений. В частности, на это указывали Е.А. Новикова и С.Ф. Шумилин «...указанная деятельность способствует укреплению законности и правопорядка, предупреждению и искоренению преступлений, охране интересов общества, прав и свобод личности» [2]. Как верно указывает А.Н. Калюжный «...представляется, что от того насколько законной и процессуально-грамотной будет деятельность следователя и следственно-оперативной группы на первоначальном этапе расследования, будет зависеть успех и результат всего предварительного следствия по делу» [3].

Таким образом, уголовное дело о дорожно-транспортном преступлении, как и о любом другом, может быть возбуждено только при наличии указанных в законе поводов и оснований и отсутствии обстоятельств, исключающих производство по делу.

Поводами к возбуждению уголовных дел данной категории являются: 1) непосредственное обнаружение признаков преступления сотрудниками ДПС ГИБДД во время несения патрульной службы; 2) заявления граждан (потерпевших, их родственников, очевидцев, водителей транспортных средств);

3) сообщение должностных лиц автохозяев и других транспортных организаций, работников медицинских учреждений и т.д. Основанием же для возбуждения уголовного дела является наличие достаточных данных, указывающих на признаки дорожно-транспортного преступления. Однако при наличии повода не всегда можно считать, что имеются достаточные данные, указывающие на признаки преступления, и в таких случаях требуется соответствующая проверка, предусмотренная уголовно- процессуальным законом.

Как верно отмечает В.Ф. Васюков, несомненно, проверка сообщений о преступлениях - не самоцель, она необходима для того, чтобы по каждому поступившему поводу было принято законное, обоснованное мотивированное решение [4]. От правильности и своевременности проверочных действий зависит законность принятого решения, что, в свою очередь, предопределяет эффективность всего уголовного судопроизводства.

Значение проверки столь велико, что некоторые ученые-процессуалисты недопустимо отождествляют деятельность, осуществляемую на стадии возбуждения уголовного дела, с проверкой сообщений о преступлениях. Однако такой подход свидетельствует об особом месте проверочных действий в стадии возбуждения уголовного дела, которые и по времени, и по объему более значительны, нежели другие действия, совершаемые на данном этапе уголовного судопроизводства [5].

Любой повод к возбуждению уголовного дела содержит информацию, имеющую значение для осуществления дальнейшей проверки, определенное доказательственное значение состоит в том, какой именно повод поступил в распоряжение органов и должностных лиц уголовного судопроизводства. Если это заявление о преступлении, то лицо, которое его подало, впоследствии, в случае возбуждения уголовного дела, будет давать показания в качестве потерпевшего или свидетеля.

Подозреваемые нередко заявляют, что причиной происшествия были неправильные действия погибшего участника события, и дают о его поведении ложные показания. При этом нужно попытаться максимально точно восстановить обстоятельства исследуемого события посредством допроса свидетелей, проведения автотехнической, криминалистической и судебно- медицинской экспертиз, повторного осмотра места происшествия и вещественных доказательств, следственного эксперимента [6]. Полученные в результате этих действий данные используются при очередных допросах подозреваемого или обвиняемого.

Если имеет место явка с повинной, то с момента возбуждения уголовного дела в отношении данного лица оно приобретает статус подозреваемого (п.1 ч.1 ст. 46 УПК РФ). Если же в качестве повода для возбуждения уголовного дела используется рапорт об обнаружении признаков преступления, то требуется установить, в какой именно служебной документации содержатся сведения, подтверждающие вывод должностного лица [7].

Информация о совершенном дорожно-транспортном преступлении на стадии доследственной проверки материала отражается в следующих документах:

1) рапорте сотрудника ДПС ГИБДД, первым прибывшим на место происшествия;

2) схеме дорожно-транспортного происшествия; 3) протоколе осмотра места происшествия; 4) акте судебно-медицинского освидетельствования лица, пострадавшего в ДТП; 5) акте медицинского освидетельствования водителя (участника ДТП) на наличие признаков алкогольного или наркотического опьянения; 6) объяснения участников и очевидцев ДТП [8].

Целью проверки сообщений о преступлениях является установление наличия данных, указывающих на законность повода и основания для возбуждения уголовного дела или отказа в нем. Исходя из этого задачами проверки сообщений о преступлениях являются: обследование источников первичных сведений как повода и установление материально-правовых предпосылок для принятия решения о возбуждении уголовного дела [9].

В тех случаях, когда после сбора первоначального материала невозможно определить, наступят ли указанные в законе последствия и усматривается ли в произошедшем наличие состава преступления, сотрудником ГИБДД проводится первоначальная проверка, и если ее результатов недостаточно для вынесения постановления о возбуждении уголовного дела, выносятся постановления об отказе в возбуждении уголовного дела, а по материалу проводится административное расследование в порядке ст. 28.7 КоАП РФ [10]. В свою очередь постановление о возбуждении уголовного дела выносится только после того, как медицинскими документами либо справками о сумме ущерба будет подтверждено наличие последствий, необходимых для привлечения к уголовной ответственности [11].

Для снижения количества дел данной категории, прекращенных по реабилитирующим обстоятельствам, на наш взгляд, целесообразно повысить качество сбора первоначальных материалов, включая проведение по материалам автотехнических исследований, результаты которых могут изменить оценку следственной ситуации на противоположенную» [12]. Однако, как верно указывают А.Н. Сретенцев и К.С. Ломов «...если по истечении срока предварительной проверки сообщения о преступлении все же осталось неясным, было ли совершено преступление, то уголовное дело должно быть возбуждено для расследования предполагаемого события. Другими словами, основания для возбуждения дела имеют вероятностный характер, а основания для отказа в возбуждении – достоверный» [13].

Резюмируя сказанное, хотелось бы отметить, что проверка сообщений о преступлениях является ядром процессуальной стадии возбуждения уголовного дела. Она складывается из целого комплекса следственных приемов и способов, направленных на установления законности повода и наличия основания для возбуждения уголовного дела данной категории или отказа в нем с целью обеспечения защиты конституционных прав и законных интересов граждан в сфере уголовного судопроизводства.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Калюжный Ю.Н. Основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы правоохранительной деятельности. 2016. № 1. С. 56-59.

2. Новикова Е.А., Шумилин С.Ф. Правовое регулирование возбуждения уголовных дел в российском законодательстве: вопросы истории // Проблемы правоохранительной деятельности. 2016. № 4. С. 10-14.
3. Калужный А.Н. Предварительная проверка сообщений о преступлениях: понятие и этапы производства // Юридическая наука. 2013. № 1. С. 60-62.
4. Васюков В.Ф. Проблемные вопросы производства предварительной проверки по сообщению о совершенном преступлении // Наука и практика. 2015. № 4 (65). С. 24-26.
5. Морозова Н.В. Некоторые вопросы осмотра места дорожно-транспортного происшествий в случаях, когда водитель скрылся // Наука и практика. 2012. № 3. С. 73.
6. Карпушкин О.С., Чаплыгина В.Н. Назначение и производство судебной экспертизы на стадии возбуждения уголовного дела: проблемы реализации и пути развития // Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. 2015. № 2 (43). С. 71-73.
7. Васюков В.Ф. Явка с повинной как повод для возбуждения уголовного дела // Наука и практика. 2015. № 3 (64). С. 19-22.
8. Сretenцев Д.Н. Криминалистические особенности фиксации дорожно-транспортного происшествия // Всероссийская конференция «Современное уголовно-процессуальное право России - уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования», 15-16 октября 2015 года: [сборник материалов]. – Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2015. С.89-96.
9. Бадиков Д.А. К вопросу о совершенствовании процедуры оформления ДТП // Наука и практика. 2015. № 1. С. 10-13.
10. Булыжнин А.В., Баканов К.С., Власов В.В. Проблемные вопросы правового регулирования назначения и проведения экспертиз в рамках производства по делам об административных правонарушениях // Научный портал МВД России. 2016. № 3 (35). С. 77-82.
11. Васюков В.Ф. Некоторые вопросы расследования дорожно-транспортных происшествий // Материалы междунар. научно-практ. конф. «Государственное управление деятельностью по безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования)» 23 апреля 2010 г. В 3-х частях. Часть 1 / Орловский юридический институт МВД России. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2010. С. 72-74.
12. Чаплыгина В.Н. Реализация уголовно-процессуальных норм при производстве «доследственной» проверки // Наука и практика. 2014. № 4. С. 28-32.
13. Сretenцев А.Н., Ломов К.С. К вопросу о совершенствовании деятельности по организации осмотров мест ДТП // Наука и практика. 2015. № 4. С. 165-167.

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Чаплыгина Виктория Николаевна, доцент кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД, кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.

Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Органы предварительного расследования, «доследственная проверка», поводы и основания к возбуждению уголовного дела, судебная экспертиза, осмотр места происшествия, пострадавший.

ЧЕРЕПКОВ С.А., ОРЕШИН Н.А., ЛАЗАРЕВ С.Н.

## 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 этой модели 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").

Дорожно-транспортная система Российской Федерации – система, предназначенная для обеспечения необходимых условий доступа всех участников дорожного движения к единому пространству, обустроенному, приспособленному и используемому для движения их и транспортных средств. Эту систему можно рассматривать как организационно-техническую (социально-техническую), состоящую из четырех элементов: участника дорожного движения, транспортного средства, дороги и пространства и описывать моделью "Участник дорожного движения – транспортное средство – дорога – пространство" ("УДД–ТС–Д–П"), показанной на рисунке 1.

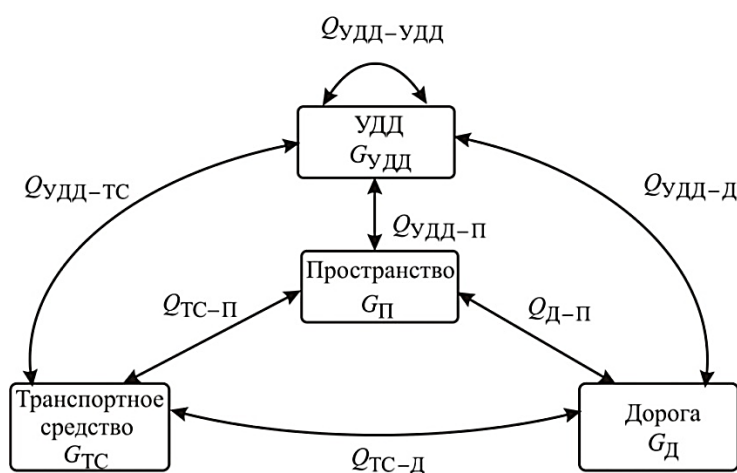


Рисунок 1. – Модель дорожно-транспортной системы "УДД–ТС–Д–П"

Формализовано систему "УДД–ТС–Д–П" будем описывать множеством

$$G_{\text{УДД–ТС–Д–П}} = \left\{ G_{\text{УДД}}, G_{\text{ТС}}, G_{\text{Д}}, G_{\text{П}}, Q_{\text{УДД–УДД}}, Q_{\text{УДД–ТС}}, Q_{\text{УДД–Д}}, \right. \\ \left. Q_{\text{УДД–П}}, Q_{\text{ТС–Д}}, Q_{\text{ТС–П}}, Q_{\text{Д–П}} \right\}, \quad (1)$$

где  $G_{\text{УДД}}$  – множество участников дорожного движения (водитель, пешеход, пассажир);

$G_{\text{ТС}}$  – множество транспортных средств, элементами которого являются: транспортные средства, оборудованные техническими устройствами, подающими специальные световые и звуковые сигналы; биотранспортные средства; механические транспортные средства; маршрутные транспортные средства и школьные автобусы;

$G_{\text{Д}}$  – множество дорог (главных, второстепенных, пересекающих, примыкающих) и дорожек (пешеходных, велопешеходных и велосипедных), используемых для движения транспортных средств и участников дорожного движения;

$G_{\text{П}}$  – множество условий (физических, географических, биологических, экономических, финансовых, социально-культурных, политических, законодательных и юридических), влияющих на форму и характер существования самой дорожно-транспортной системы;

$Q_{\text{УДД–УДД}}$  – множество, характеризующее отношения между участниками дорожного движения (отношения "личность – личность");

$Q_{\text{УДД–ТС}}$  – множество, характеризующее отношения между участниками дорожного движения и транспортными средствами (отношения "субъект – объект");

$Q_{\text{УДД–Д}}$  – множество, характеризующее отношения между участниками дорожного движения и дорогой (отношения "субъект – объект");

$Q_{\text{УДД–П}}$  – множество, характеризующее влияние элементов пространства на деятельность участников дорожного движения (в частности, соблюдение требований Правил дорожного движения Российской Федерации);

$Q_{\text{ТС–Д}}$  – множество, характеризующее влияние состояния проезжей части на безопасное движение транспортных средств (отношения "объект – объект");

$Q_{\text{ТС–П}}$  – множество, характеризующее влияние элементов пространства (например, экономики, системы образования и здравоохранения) на развитие и состояние транспортных средств (отношения "объект – объект");

$Q_{\text{Д–П}}$  – множество, характеризующее влияние элементов пространства (в частности, промышленности) на развитие и состояние дорожной сети (отношения "объект – объект").

Основной задачей дорожно-транспортной системы, является обеспечение защиты всех ее элементов от угроз возникновения дорожно-транспортного

происшествия в процессе перемещения людей, а также транспортировки грузов и оборудования с помощью транспортных средств и без таковых [1].

Анализ подходов к созданию и развитию транспортных систем показывает, что методологической основой построения системы "УДД–ТС–Д–П" может быть эталонная модель взаимосвязи открытых систем, соответствующая концепции построения многоуровневой архитектуры сложных систем (рис. 2).

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").

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 и к дорожной разметке [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, канальном, сетевом, транспортном, сеансовом.



Рисунок 2 – Эталонная модель дорожно-транспортной системы "УДД–ТС–Д–П".



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 обязанности водителей механических транспортных средств, соответствующие правилами дорожного движения.

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 Правилами 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 Правил.

На данном уровне находят отражения общественные отношения, которые 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, а также оценка здоровья участника дорожного движения. По результатам контроля и оценки проводятся мероприятия по эксплуатации автотранспорта.

## **ЛИТЕРАТУРА**

5. Правила дорожного движения Российской Федерации : утв. Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090. М.: ООО "АТБЕРГ 98", 2017. 64 с.: ил.

6. ГОСТ Р 52289-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.

7. ГОСТ Р 52290-2004. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования.

8. ГОСТ Р 51709-2001. Государственный стандарт Российской Федерации. Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки.

9. ГОСТ Р 50597-1993. Государственный стандарт Российской Федерации. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ**

Черепков Сергей Анатольевич, кандидат технических наук.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.

Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Орешин Николай Алексеевич, кандидат технических наук, профессор.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.

Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Лазарев Сергей Николаевич, доцент.  
Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.  
Служебный адрес: 302034, Орел, ул. Приборостроительная, 35.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Дорожно-транспортная система, эталонная модель взаимосвязи открытых систем, многоуровневая архитектура сложных систем, безопасность дорожного движения, участник дорожного движения, пространство, дорога, транспортное средство.

**ШКЕЛЯ О.В.**

### **ИСПОЛНЕНИЕ ПОСТАНОВЛЕНИЙ ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОВЕРШЕНИЕ КОТОРЫХ ПРЕДУСМОТРЕНА СТ.12.8 КОАП РФ**

Аннотация. В статье раскрываются основные аспекты исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях, ответственность за совершение которых предусмотрена ст.12.8 КОАП РФ.

Ответственность за управление транспортным средством водителей, находящихся в состоянии опьянения, предусмотрена ст. 12.8 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации.

Объектом правонарушения, предусмотренного ст. 12.8 КоАП РФ выступает безопасность в области дорожного движения. Субъекты данного правонарушения – водители, то есть все, кто управляет транспортным средством. Объективная сторона заключается в управлении транспортным средством в состоянии опьянения. Субъективная сторона состава данного правонарушения характеризуется одной из форм вины, которые предусмотрены ст. 2.2. КоАП РФ.

Назначая наказание за правонарушение, предусмотренное ст. 12.8 КоАП РФ, необходимо принимать во внимание тот факт, что оно не может быть отнесено к малозначительным, а лица, совершившие данное правонарушение, не могут быть освобождены от административной ответственности, так как управление водителем, который находится в состоянии алкогольного опьянения, ТС, являющимся источником повышенной опасности, в значительной степени нарушает общественные отношения в области безопасности дорожного движения, при этом не завися от роли правонарушителя, размера вреда, наступления последствий и их тяжести.

Для привлечения лица к ответственности за совершение правонарушения, предусмотренного ст. 12.8 КоАП РФ необходимо вступившее в законную силу судебное решение.

Исполнительное производство по делам об административных правонарушениях – это совокупность правоприменительных, организационно-технических действий должностных лиц, которые действуют в рамках правовых предписаний, по реализации постановлений по делам об административных

правонарушениях. Исполнение постановлений по делам об административных правонарушениях является обязательной частью производства по делам об административных правонарушениях.

Порядок, при котором постановление о назначении административного наказания и постановление о прекращении производства по делу об административном правонарушении вступает в законную силу определен в ст. 31.1 КоАП РФ. В первом случае постановление о назначении административного наказания и постановление о прекращении производства вступают в законную силу после истечения срока, который установлен для обжалования постановления по делу об административном правонарушении, если указанное постановление не было обжаловано или опротестовано; во втором случае - после истечения срока, который установлен для обжалования решения по жалобе, протесту, если указанное решение не было обжаловано или опротестовано, за исключением случаев, если решением отменяется вынесенное постановление; и в третьем, - немедленно после вынесения не подлежащего обжалованию решения по жалобе, протесту, за исключением случаев, если решением отменяется вынесенное постановление».

Выше указанные постановления и решения вступают в законную силу в соответствии со статьями 30.1 и 30.9 Кодекса об административных правонарушениях РФ.

Обязанность по обращению вышеуказанных постановлений к исполнению ложиться на судью, который вынес постановления, определения через 10 дней после вынесения по общему правилу».

В случае подачи жалобы или протеста на постановление по делу об административном правонарушении и (или) на последующее решение по жалобе или протесту, постановление по делу об административном правонарушении, которое вступило в законную силу подлежит направлению судье, который уполномочен обращать его в исполнение в срок до трех суток со дня его вступления в законную силу».

В соответствии с требованиями ч.4 ст.31.3 Кодекса об административных правонарушениях РФ судьей, органом или должностным лицом в случае направления постановления по делу об административном правонарушении в суд, орган или должностному лицу, которые уполномочены приводить его в исполнение, делается отметка о дне его вступления в законную силу или о том, что постановление подлежит немедленному исполнению.

Уполномоченные на то органы или должностные лица приводят вышеуказанные постановления в исполнение в порядке, который установлен КоАП РФ, другими федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними постановлениями Правительства РФ (ч.1 ст. 31.4 КоАП РФ). При вынесении нескольких постановлений в отношении одного лица, каждое приводится в исполнение самостоятельно».

Судья, вынесший постановление может отсрочить исполнение постановления на срок не больше одного месяца при наличии обстоятельств, при которых исполнение постановления о назначении наказания в виде административного ареста, лишения специального права или в виде административного штрафа невозможно в установленные сроки». Также с учетом материального положения

лица, который привлекается к административной ответственности, судьей, органом или должностным лицом, вынесшими постановление, может быть рассрочена уплата административного штрафа на срок не более одного месяца».

Однако стоит отметить, что отсрочка исполнения судебного постановления возможна только при наличии достаточных оснований, который подлежат тщательно проверке при рассмотрении ходатайства о рассрочке исполнения постановления.

Так можно рассмотреть пример исполнения постановления по делу об административном правонарушении по ч.3 ст.12.8 КоАП РФ. Постановлением мирового судьи судебного участка К. области гражданин П. признан виновным в совершении административного правонарушения, которое предусмотрено ч.3 ст.12.8 КоАП РФ. Мировым судьей ему назначено административное наказание в виде административного ареста на срок 2 суток.

На основании устного ходатайства гражданина П. мировой судья отсрочил исполнение вышеуказанного постановления о назначении наказания на срок один месяц.

Действия мирового судьи по отсрочке исполнения постановления о назначении наказания в виде административного ареста на срок двое суток были мотивированы тем, что исполнение данного постановления невозможно по причине болезни гражданина П., что подтверждается справкой за подписью врача ЦРБ К. области. Из данной справки следует, что согласно состояния здоровья гражданина П., его не рекомендуется содержать в камере для административно задержанных. Также решение судьи основывается на листке нетрудоспособности, который подтверждает, что в момент совершения административного правонарушения гражданин П. находился на амбулаторном лечении.

Но в листке нетрудоспособности указана дата по какое число он выдавался гражданину П., а был ли он продлен неизвестно и судом данное обстоятельство не выяснялось. В связи данными обстоятельствами. Мировому судье необходимо было бы вызвать врача, на амбулаторном лечении у которого находился гражданин П. и врача, который выдал справку, согласно которой гражданин П. не может содержаться в камере для административно задержанных, с целью уточнения обстоятельств, по которым нахождение гражданина П. в условиях изоляции невозможно, и через какое время возможно применение административного наказания в виде административного ареста к гражданину П.

Также в материалах дела нет никаких данных, которые свидетельствовали об исполнении вышеуказанного постановления о назначении наказания после предоставления отсрочки.

Также судьей не был учтен тот факт, что гражданин П. ранее привлекался к административной ответственности за совершение однородных правонарушений в виде управления автотранспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения, а, следовательно, судьей не были соблюдены все требования закона.

Согласно ст. 31.7 КоАП РФ основаниями прекращения исполнения вышеуказанного постановления, на основании которых судья, орган или должностное лицо прекращают исполнение постановления о назначении административного наказания, являются: издания акта амнистии, если такой акт устраняет применение административного наказания; отмена или признание

утратившими силу закона или его положения, устанавливающих административную ответственность за содеянное; смерть лица, привлеченного к административной ответственности, или объявления его в установленном законом порядке умершим; истечение сроков давности исполнения постановления о назначении административного наказания, установленных статьей 31.9 КоАП РФ; отмена постановления; вынесение в случаях, предусмотренных КоАП РФ, постановления о прекращении исполнения постановления о назначении административного наказания. (п. 6 введен Федеральным законом от 09.05.2005 N 45-ФЗ).

Дело об административном правонарушении может быть списано в архив только после возвращения постановления из службы судебных приставов с актами, в которых говорится о невозможности взыскания и постановлением об окончании или прекращении исполнительного производства при условии того, что срок давности исполнения судебных постановлений не истек. Еще одним обязательным условием является наличие соответствующих сведений из органов, на которые законом возлагается обязанность исполнения ряда наказаний (применительно к ст.12.8 КоАП РФ – это лишение специального права, исполнение которого производят подразделения ГИБДД; административный арест, исполнять который уполномочены органы внутренних дел. Также необходимо проверять факт уклонения должника от исполнения судебного постановления, при уклонении от исполнения срок давности прерывается.

В соответствии со ст. 17.15 и 31.9 Кодекса об административных правонарушениях и ст. 21 ФЗ «Об исполнительном производстве» срок давности исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях составляет два года. Следовательно, в процедурах исполнительного производства судебные акты, акты других органов и должностных лиц по делам об административных правонарушениях в течении двух лет могут быть предъявлены к исполнению.

Также следует учитывать, что постановление о назначении административного наказания не подлежит исполнению, если в течении двух лет со дня вступления его в законную силу оно не было приведено в исполнение».

В связи с вышеизложенным, следует отметить необходимость своевременного направления судами для исполнения судебных постановлений, а также осуществления своевременного контроля за их исполнением, о чем в материалах дел об административных правонарушениях должны иметься соответствующие сведения.

### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

Шкеля Олег Викторович, заместитель начальника кафедры административной деятельности ОВД.

Краснодарский университет МВД России.

### **КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА**

Исполнение постановлений по делам об административных правонарушениях, административная ответственность, нарушения правил дорожного движения, Госавтоинспекция, Кодекс об административных правонарушениях РФ.

Сборник материалов XI международной научно-практической конференции

**УПРАВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ  
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
(СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ)**

Свидетельство о государственной аккредитации  
Рег. № 1516 от 11.11.2015 г.

Подписано в печать 14.04.2017 г. Формат 60х90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Усл. печ. л. 25,9. Тираж 39 экз. Заказ № 935.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.  
302027, Орел, Игнатова, 2.