

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования**

**«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА**

**Сборник материалов
Всероссийской научно-практической конференции**

**Орел
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2018**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
С56

Редакционная коллегия
к.ю.н., доцент Калюжный Ю.Н. (председатель),
Губенков О.Е., Андреев П.Г.,
к.ю.н. Зейналов Ф.Н. (ответственный секретарь)

С56 **«Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика», Всероссийская науч.-практическая конф. (2018 ; Орёл).** Всероссийская научно-практическая конференция «Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика», 22 ноября 2018 г. : [сборник материалов] / редкол.: Ю.Н. Калюжный [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. – 158 с.
ISBN 978-5-88872-232-9

Сборник научных статей составлен по материалам выступлений участников Всероссийской научно-практической конференции «Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика» (22 ноября 2018 г.).

Материалы представлены в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

ISBN 978-5-88872-232-9

© ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2018

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Александров А.Н., Столбина Л.В., Котарев С.Н.</i> К вопросу о правовом регулировании функционирования внеуличного транспорта в Российской Федерации	5
<i>Амеличкин А.В., Исаев М.М.</i> Вопросы обучения старшеклассников в средних общеобразовательных школах по программам профессиональной подготовки водителей транспортных средств	13
<i>Андреев П.Г.</i> Коммуникативное взаимодействие инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения	21
<i>Афонина Е.Г.</i> Некоторые проблемы применения норм административного права в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	26
<i>Афонин В.В., Линдт А.А.</i> О целесообразности пересдачи экзамена на право управления транспортным средством при замене российского национального водительского удостоверения	31
<i>Афонин В.В., Поцелуева Г.Е.</i> Совершенствование программы профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В»	36
<i>Былинин И.А.</i> К вопросу применения некоторых особенностей, связанных с повышением безопасности дорожного движения на современном этапе развития Российской Федерации	42
<i>Жбанова С.А.</i> Современные подходы к формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения	50
<i>Затолокин А.А., Вислогубова О.И.</i> Проблема правового регулирования государственного контроля за управлением гироскутером (сегвеем), электросамокатом	57
<i>Зейналов Ф.Н.</i> О законопроекте, корректирующем порядок допуска граждан к управлению транспортным средством	61
<i>Калюжный Ю.Н.</i> Профессиональная подготовка водителей транспортных средств (проблемы и перспективы)	67
<i>Капустина Е.Г., Лимарева Е.С.</i> Стратегию государства по борьбе с аварийностью определяет Федеральная целевая программа	72
<i>Королева Е.Г.</i> Основные организационные формы и направления взаимодействия ГИБДД и средств массовой информации	82
<i>Кочеткова Н.Д.</i> К вопросу об административно-правовом статусе органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения в Российской Федерации	86
<i>Кузминова Е.Ю.</i> Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России	90

<i>Кузнецов А.С.</i> Применение автоматизированного статистического анализа безопасности дорожного движения для интеллектуальной поддержки принятия решений	95
<i>Кургузов А.В.</i> Эффективность средств фотовидеофиксации административных правонарушений в борьбе с дорожно-транспортными происшествиями	98
<i>Леонова Е.Р., Звертаева Ю.Ю.</i> К вопросу возможности использования беспилотных летательных аппаратов при производстве осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных происшествиях	101
<i>Лимарева Е.С.</i> Контроль за деятельностью ГИБДД – необходимое условие поддержания дисциплины и законности, соблюдения прав и интересов граждан	106
<i>Линьков В.В.</i> Основные направления автоматизации задач подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения	110
<i>Ляшенко Е.А.</i> Вопросы экзамена на получение права управления мототранспортными средствами	113
<i>Матросова Л.Д.</i> Использование единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России в целях совершенствования информационного обеспечения Госавтоинспекции	119
<i>Москвина Ю.В.</i> О совершенствовании нормативно-правового регулирования административной ответственности за нарушение правил перевозки детей автомобильным транспортом ...	124
<i>Павлова Е.В.</i> Особенности обеспечения законности в деятельности органов внутренних дел и ГИБДД	128
<i>Семенов Е.Ю., Долгова А.В.</i> Современные технологии аппаратно-программных комплексов Госавтоинспекции	139
<i>Советова М.В., Звертаева Ю.Ю.</i> Проблемные аспекты и перспективы развития в организации подготовки начинающих водителей	145
<i>Фомичев А.А.</i> Защита нравственности: конституционно-правовой аспект	151
<i>Чувашова Е.Н., Николаенко Е.А.</i> Новейшие технологии в деятельности участкового уполномоченного полиции: миф или реальность	155

АЛЕКСАНДРОВ А.Н., СТОЛБИНА Л.В., КОТАРЕВ С.Н.

К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВНЕУЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Научная статья посвящена рассмотрению отдельных аспектов нормативного правового регулирования функционирования метрополитена, монорельсового транспорта, фуникулеров и подвесных канатных дорог. Рассматривается содержание нормативных правовых актов регламентирующих сферу функционирования внеуличного транспорта.

Анализ динамически развивающихся общественных отношений, связанных с обеспечением общественной безопасности наглядно показывает, что в последние годы начинают формироваться новые прерогативы, связанные с обеспечением безопасности личности, общества и государства в условиях необходимости поиска новых подходов, форм и методов обеспечения национальной безопасности подразделениями полиции [1].

Транспортный комплекс Российской Федерации представляет собой сложную технико-технологическую многоуровневую систему, функционирующую на всей территории страны, основной задачей которой, является предоставление услуг по перемещению людей, товаров, грузов, багажа и грузобагажа с целью удовлетворения потребностей жизнедеятельности общества и различных секторов промышленности. Нельзя, конечно же, забывать и о государственном назначении данной системы.

Вопросы обеспечения транспортной безопасности традиционно занимают одно из ведущих направлений обеспечения национальной безопасности Российской Федерации [12].

В число документов, направленных на снижение аварийности на дорогах и уменьшение количества пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий входит Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, в которой сказано, что «вызывает обоснованную тревогу рост удельного веса показателей детского дорожно-транспортного травматизма в общей структуре аварийности [10].

Большое значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой является одним из факторов привлечения населения и производства, служит важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект [2].

Транспортный комплекс в нашей стране, исходя из положений действующего законодательства и традиционной классификации, включает в себя следующие виды транспорта: автомобильный, железнодорожный,

воздушный, трубопроводный, и водный. Кроме указанных, мы также можем выделить космический транспорт, метрополитен и другие. В зависимости от целевого назначения транспорта его также подразделяют на промышленный и общественный. Взаимодействуя между собой, они образуют транспортную систему России.

Такой технико-технологический комплекс с учетом его социально-экономического предназначения может функционировать только в условиях достаточно детальной правовой регламентации. За последнее десятилетие в нашей стране было принято более тридцати законодательных и более двухсот подзаконных нормативных правовых актов регламентирующих функционирование транспортного комплекса Российской Федерации [3].

Здесь бы нам хотелось обратить внимание на тот фактор, который определяет прогрессию развития данной сферы деятельности общества и государства. Происходящие изменения и увеличивающиеся темпы роста в сфере функционирования транспортного комплекса, строительства новых транспортных магистралей и артерий, совершенствование транспортных средств, возведение новых (масштабных) объектов транспортной инфраструктуры неоспоримо приводит к необходимости изменения в нормативно-правовом регулировании функционирования транспортной системы России. При этом все больше внимания уделяется социальной функции транспорта по перевозке пассажиров в рамках городских агломераций.

Ранее глава Комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев отметил, что впервые в российском законодательстве взялись за регулирование этой сферы. В первую очередь, речь идёт о метрополитене, который функционирует в семи городах России: Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Екатеринбурге, Самаре и Казани. Ежегодно в этих городах метро пользуется 3,3 миллиарда пассажиров.

Изменения предполагается внести, в частности, в Гражданский кодекс и в законы об общих принципах организации законодательных и исполнительных органов субъектов, а также в закон о полиции. Важно объединить транспортные возможности метрополитена и других видов внеуличного транспорта. Помимо решения транспортных проблем, развитие внеуличных видов транспорта улучшит экологическую ситуацию, повысит транспортную доступность населения [4].

В декабре 2017 года государственная дума в третьем чтении приняла Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который предусматривает нормативную правовую базу для реализации перспективных проектов по интеграции транспортных возможностей внеуличного, железнодорожного и других видов пассажирского транспорта общего пользования и вводит требование о разработке на

федеральном уровне типовых правил технической эксплуатации и типовых правил пользования для каждого вида внеуличного транспорта.

Указанный нормативный правовой акт призван восполнить существующий пробел в правовом регулировании внеуличного транспорта, который возник при формировании российского законодательства в сфере городского пассажирского транспорта, железнодорожного транспорта и иных сфер законодательства. Принятие данного федерального закона было целесообразно по целому ряду социально-экономических и правовых причин.

Во-первых, в связи с ускоренными темпами автомобилизации крупные российские города столкнулись с необходимостью решения проблем организации дорожного движения, в том числе перевозок городским общественным транспортом. При этом те виды общественного транспорта, которые осуществляют перевозки пассажиров по автомобильным дорогам (улицам) в городах (автобусы, такси, троллейбусы), испытывают те же самые сложности в передвижении, что и личный автотранспорт, и не способны оказывать приемлемых по качеству транспортных услуг населению.

Зарубежный опыт показывает, что решением аналогичных проблем является развитие внеуличного пассажирского транспорта, конкурентоспособного по качеству (скорости передвижения, доступности, комфорту) и стоимости транспортных услуг. Помимо решения транспортных проблем и перераспределения пассажиропотоков с личного автотранспорта на общественный, развитие внеуличных видов транспорта приводит к следующим эффектам:

- улучшению экологической ситуации (внеуличный транспорт функционирует преимущественно на электротяге);
- повышению транспортной доступности населения (за счет охвата районов, в которых не развита или недостаточно развита автодорожная инфраструктура, а также за счет скорости движения, которая в пределах населенных пунктов может быть выше максимально разрешенной для автомобильного транспорта);
- развитию национальной промышленности (строительство инфраструктуры, производство подвижного состава), в том числе в инновационных направлениях (снижение шума, увеличение скорости движения, новые строительные технологии) [5].

В Германии заказчиками услуг по перевозкам транспортом общего пользования выступают муниципалитеты, а скоростные виды транспорта эксплуатируются государственными компаниями со статусом публично-правовой корпорации. Берлинские транспортные предприятия (BVG) управляют метро, трамваями и автобусным сообщением в Берлине. Австрийская система общественного транспорта в целом копирует немецкую. Единственный метрополитен Австрии - Венский (WLGmbH) находится в собственности Венского муниципалитета. Контракт, заключаемый между

WLGmbHНи городом Вена, предусматривает ежегодное субсидирование в согласованных заранее размерах.

Во Франции сети метро интегрированы в общую систему пригородно-городского сообщения и координацией деятельности транспортных компаний занимаются региональные Транспортные организации (АОТ), созданные при муниципалитетах, занимающиеся распределением финансирования между предприятиями из средств основного источника - особого транспортного налога (Versement Transport), которым облагаются предприятия регионов с числом сотрудников более 9 человек.

В Великобритании развитие скоростного внеуличного транспорта, включая метрополитен, осуществляется за счет средств консорциумов, образованных с участием частных компаний, компаний-операторов сетей и государственных банков, а также средств компаний-застройщиков жилых территорий (и деловых центров) и мэрии Лондона.

В крупных городах Канады управления общественным транспортом также организованы в качестве публичных корпораций с целью координации, планирования, финансирования и развития интегрированной межотраслевой системы перевозок скоростными и обычными видами городского транспорта [6].

Наиболее распространенным из действующих в настоящее время в России внеуличных видов транспорта является метрополитен. Наряду с ним существуют монорельсовый транспорт, подвесные канатные дороги транспортные, фуникулеры транспортные (наземные канатные дороги транспортные), которые позволяют разгрузить автомобильные дороги и обеспечить безопасность, комфорт и ритмичность перевозок [7].

Таким образом, существуют объективные социально-экономические предпосылки к развитию всех видов внеуличного транспорта в крупных российских городах.

Во-вторых, при формировании федерального законодательства о городском пассажирском транспорте, внеуличный транспорт был исключен из сферы его правового регулирования, иные виды (в том числе и перспективные) внеуличного транспорта не получили какого-либо конкретного правового закрепления. В советское время внеуличный транспорт относился к сфере правового регулирования железнодорожного транспорта, однако, с формированием законодательства о железнодорожном транспорте внеуличный транспорт был исключен из сферы действия соответствующих законов.

При этом функционирование внеуличного транспорта характеризуется целым рядом особенностей, не позволяющих применять по отношению к нему положения законодательства, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта. Эти различия в их технологическом и организационно-правовом механизме функционирования, субъектном составе, а также то обстоятельство, что железнодорожный транспорт, в отличие от внеуличного транспорта, является единым технологическим комплексом, охваты-

вающим всю сеть железных дорог. Данное обстоятельство не будет отвечать реализуемой Программе структурной реформы железнодорожного транспорта и создаст для внеуличного транспорта трудности в реализации их основных задач.

В этой связи необходимость действия указанного федерального закона, самостоятельно регулирующего деятельность внеуличного транспорта, является особенно актуальной.

До принятия федерального закона № 442-ФЗ в российском законодательстве отсутствовало четкое законодательное определение понятий: «внеуличный транспорт», «метрополитен», «фуникулер транспортный (наземная канатная дорога транспортная)», «подвесная канатная дорога транспортная», «монорельсовый транспорт», несмотря на то, что данные термины употребляются в законодательных актах. Урегулированы лишь вопросы разграничения собственности на имущество внеуличного транспорта, порядка возмещения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров причиненного при перевозках пассажиров внеуличным транспортом, а также отдельные вопросы, связанные с организацией деятельности данных видов транспорта.

Однако данное регулирование осуществляется фрагментарно, преимущественно на уровне субъектов Российской Федерации, что создает риски неполного обеспечения прав граждан при оказании услуг внеуличным транспортом, а также проблемы при обеспечении прав хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность по оказанию услуг внеуличным транспортом.

Данный круг вопросов относится к сфере гражданского законодательства и находится в исключительном ведении Российской Федерации.

В-третьих, учитывая зарубежный опыт, перспективными являются проекты интеграции транспортных возможностей внеуличного транспорта, железнодорожного транспорта и иных видов пассажирского транспорта общего пользования для организации пассажирских перевозок внутри поселений и агломераций. Законодательной базы для реализации таких проектов в России в настоящее время нет.

В-четвертых, механизмы организации транспортного обслуживания населения внеуличным транспортом в настоящее время осуществляются исходя из сложившейся практики в соответствующих регионах, что приводит к утрате единства регулирования, в том числе в вопросах технической эксплуатации, правил движения и т.п. вопросах [8].

В связи с изложенным, предмет правового регулирования федерального закона № 442-ФЗ составляют преимущественно гражданско-правовые отношения, возникающие, с одной стороны, между пассажирами и внеуличным транспортом, с другой стороны, между заказчиком и исполнителем транспортного обслуживания. Помимо этих вопросов, проект феде-

рального закона устанавливает понятийный аппарат и основные цели и способы государственного регулирования внеуличного транспорта.

Отношения между внеуличным транспортом и пассажиром регулируются преимущественно на основе устоявшейся практики. Для исключения излишних правовых коллизий перевозку внеуличным транспортом предлагается понимать как перемещение пассажира не только с одной станции на другую, но и как пользование инфраструктурой внеуличного транспорта, начинающееся и завершающееся проходом через пропускной пункт. Такой подход позволит четко фиксировать момент начала и окончания оказания соответствующих услуг, снимет излишние спорные моменты по поводу необходимости оплаты услуги при входе на станцию внеуличного транспорта.

Положениями рассматриваемого федерального закона вводится требование о разработке на федеральном уровне типовых правил технической эксплуатации для каждого вида внеуличного транспорта (за исключением подвесных канатных дорог транспортных и фуникулеров транспортных (наземных канатных дорог транспортных) и типовых правил пользования для каждого вида внеуличного транспорта. Также предусмотрена разработка субъектами Российской Федерации правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования внеуличным транспортом в соответствии с типовыми правилами с учетом региональных особенностей внеуличного транспорта.

Кроме того, предлагается установить следующий механизм осуществления государственного контроля и надзора в области эксплуатации внеуличного транспорта:

1. Уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти утверждает типовые правила технической эксплуатации внеуличного транспорта и типовые правила пользования внеуличным транспортом.

2. Органы государственной власти субъектов Российской Федерации с целью учета региональных технических и эксплуатационных характеристик объектов внеуличного транспорта утверждают правила технической эксплуатации внеуличного транспорта и правила пользования внеуличным транспортом на основе соответствующих типовых правил.

3. Российская Федерация передает органам государственной власти субъектов Российской Федерации полномочия по осуществлению государственного контроля в области технической эксплуатации внеуличного транспорта (за исключением фуникулеров и канатных дорог) и правил пользования внеуличным транспортом.

4. Уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти:

осуществляет надзор за исполнением нормативных правовых актов, принимаемых органами государственной власти субъектов Российской Фе-

дерации по вопросам переданных полномочий, с правом направления обязательных для исполнения предписаний об отмене указанных нормативных правовых актов или о внесении в них изменений;

осуществляет надзор за полнотой и качеством осуществления органами государственной власти субъектов Российской Федерации переданных полномочий с правом направления предписаний об устранении выявленных нарушений, а также привлечения к ответственности должностных лиц, исполняющих обязанности по осуществлению переданных полномочий;

в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения органами государственной власти субъектов Российской Федерации переданных полномочий готовит и вносит в Правительство Российской Федерации для принятия решения предложения о досрочном изъятии соответствующих полномочий у органов государственной власти субъектов Российской Федерации [9].

В настоящее время ведется разработка ряда ведомственных нормативных правовых актов, в частности по закреплению полномочий органов внутренних дел в сфере функционирования рассматриваемого нами вида транспорта. Только после определения компетенции подразделений и служб полиции, а также определения данных объектов транспортной инфраструктуры к юрисдикции зональных или линейных подразделений территориальных органов МВД России мы с Вами сможем говорить о безопасности на внеуличном транспорте.

ЛИТЕРАТУРА

1. Александров, А.Н. Отдельные аспекты обеспечения общественного порядка подразделениями Госавтоинспекции на объектах транспортной инфраструктуры в период проведения массовых мероприятий / Ю.Н. Калужный, А.Н. Александров // Проблемы правоохранительной деятельности. 2017. № 1. С. 16-20.

2. Успешное развитие экономики невозможно без развития транспортного комплекса // Транспорт Российской Федерации. 2010. № 2 (27). С. 69.

3. Руцкий В.М., Шепелин П.В., Старикова А.Г. О правовом и нормативно-техническом регулировании на городском электрическом транспорте в современных условиях // Наука и образование транспорту. 2017. № 1. С. 71-74.

4. <https://www.pnp.ru/social/vneulichnyy-transport.html>.

5. <http://ivo.garant.ru/#/document/57263073>.

6. Гутников В.А. Развитие метрополитена в крупнейших агломерациях мира // Градостроительство. 2016. № 5 (45). С. 57-72.

7. Атаев П.Г. Перспективы развития системы внеуличного скоростного пассажирского транспорта в Санкт-Петербургской агломерации // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 1 (68). С. 33-38.
8. http://www.securitymedia.ru/news_one_2104.html.
9. <http://ivo.garant.ru/#/document/57263073>.
10. Афонина Е.Г. Актуальные проблемы обеспечения детской дорожной безопасности // Журнал: Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С.44-50.
11. Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
12. Калюжный, Ю.Н. Теоретико-правовые вопросы классификации субъектов государственно-правовой системы обеспечения безопасности дорожного движения в России [Текст] / Ю.Н. Калюжный // Государственная власть и местное самоуправление. 2017. № 7. С. 13-18.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Александров А.Н. Начальник кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта. Кандидат юридических наук, доцент.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Служебный адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71.

Столбина Л.В. Заместитель начальника кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта. Кандидат юридических наук, доцент.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Служебный адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71.

Котарев С.Н. Старший преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта. Кандидат юридических наук, доцент.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Служебный адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспорт, внеуличный транспорт, метрополитен, транспортный комплекс, правовое регулирование.

АМЕЛИЧКИН А.В., ИСАЕВ М.М.

**ВОПРОСЫ ОБУЧЕНИЯ СТАРШЕКЛАССНИКОВ В СРЕДНИХ
ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ШКОЛАХ ПО ПРОГРАММАМ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

В статье рассматривается возможность и положительные стороны внедрения в образовательные программы средних общеобразовательных школ, гимназий и лицеев подготовки водителей транспортных средств и его реализации. Вместе с тем производится ретроспективный анализ образовательной системы СССР и изучение зарубежного опыта по данному вопросу.

Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожно-транспортных происшествий и требует эффективного правового регулирования отношений в этой сфере [15]. Большинство людей в своей жизни практически каждый день на время приобретают статус участника дорожного движения, будь они водителем, пассажиром или пешеходом. Законодательство в области дорожного движения в последнее время систематически изменяется, но, тем не менее, статистика в области безопасности дорожного движения остается неутешительной [1].

Важность государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения была продемонстрирована 14 марта 2016 года в городе Ярославле, где под председательством Владимира Путина состоялось заседание президиума Государственного совета, посвящённое вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации [2].

Уровень современного состояния дорожно-транспортного травматизма на российских дорогах определяет необходимость принятия дополнительных мер, направленных на повышение уровня безопасности в дорожном движении. Аварийность является следствием нарушения участниками дорожного движения требований, определенных в Правилах дорожного движения [17].

Несмотря на реализацию мероприятий, предусмотренных федеральными целевыми программами, перспективными планами и стратегическими документами, направленными на снижение аварийности, количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, осуществляющих пассажирские перевозки, наглядно демонстрирует необходимость совершенствования законодательства, связанного с приобретением права на управление транспортными средствами, профессиональной подготовки водителей транспортных средств [19].

Подготовка водителей транспортных средств является неотъемлемым компонентом системы обеспечения дорожного движения. От того, насколько качественно и полно, будущими водителями будут усвоены положения, касающиеся безопасности дорожного движения, основ оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), технического устройства мотоциклов и автомобилей, будет зависеть их практическое применение в условиях реальной дорожной обстановки, и, следовательно, – общее состояние защищённости участников движения от ДТП. Статистические данные аварийности на дорогах Российской Федерации позволяют судить об эффективной работе по обучению водителей в автошколах. В то же время, имеются направления, требующие совершенствования для улучшения качества подготовки водителей транспортных средств.

В качестве одного из таких направлений считаем целесообразным выделить обучение основам дорожной безопасности и управлению мотоциклами и автомобилями учеников средних общеобразовательных школ (гимназий, лицеев) с последующей сдачей квалификационного экзамена в рамках получения дополнительного образования во внеурочное время, предусмотренного учебными планами и образовательными программами учреждений.

Президент России В.В. Путин неоднократно обращался к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, обозначая при этом нестабильную обстановку в исследуемой теме [16].

Во времена существования Союза Советских Социалистических Республик (далее – СССР) предусматривалось обучение на право управления автотранспортными средствами категорий «В», «С» студентов и учащихся в средних общеобразовательных школах, осуществляемое на основании учебных планов и программ подготовки по специальности или программ профессиональной подготовки школьников [3].

В целях реализации указанного направления Совет Министров СССР постановил ввести, начиная с 1969/70 учебного года, в школах обучение учащихся 9–10(11) классов автоделу в рамках основного образования. Кроме того, предусматривалась возможность индивидуального обучения практическому вождению автомобиля во внеурочное время. В связи с этим в общеобразовательных школах вводились должности инструкторов из расчёта один инструктор на 35 учащихся. Материальное обеспечение процесса обучения и техническое обслуживание транспортных средств возлагалось на автохозяйства, промышленные или сельскохозяйственные предприятия, подразделения Министерства обороны СССР. Учащимся, окончившим школу с обучением автоделу и успешно сдавшим экзамены в органах Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел СССР, в установленном порядке выдавались водительские удосто-

верения с правом допуска к управлению автомобилем по достижении возраста 18 лет [4].

На сегодняшний день в России такая практика не является распространённой, хотя и не запрещается по смыслу норм действующего законодательства. «Пережитки» советского времени можно встретить в Республике Коми, Забайкальском крае, Амурской, Владимирской и Белгородской области.

Потенциальные жертвы дорожно-транспортных преступлений становятся ими при определенных обстоятельствах, в силу своих личностных качеств, поведения, статуса. К ним можно отнести лиц, нарушающих правила дорожного движения в силу легкомысленного или небрежного поведения [5].

Бесспорно, аварийность связана со многими объективными факторами: ростом автомобилизации населения, нарастающей диспропорцией между количеством транспортных средств и не рассчитанной на современную интенсивность движения дорожной сетью, улучшением скоростных качеств автомобилей [18].

Обучение управлению транспортными средствами в средних школах продолжает осуществляться в государствах, входивших в состав СССР – Казахстане и Грузии. В США 55 % всех водителей автомобилей и мотоциклов проходили обучение в школах. Факультативные курсы по подготовке водителей функционируют в большинстве средних учебных учреждений Канады, а в провинции Саскачеван, данное направление включено в качестве обязательного курса, в рамках образовательной программы лицеев и колледжей [6].

Происходящий процесс глобализации, всемирной экономической, культурной, политической, правовой интеграции и унификации, а также повышенное внимание в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения со стороны Генеральной ассамблеи Организации объединенных наций, подчеркивает закономерность сближения различных государств, посредством формирования и применения единых законодательных конструкций, направленных на снижение количества факторов риска возникновения ДТП и их последствий [14].

Полагаем, что и в Российской Федерации в настоящее время повсеместное внедрение в средних общеобразовательных школах (гимназиях, лицеях) такого обучения является возможным при необходимом нормативно-правовом закреплении и достаточном финансировании. Действующее законодательство предполагает возможность обучения вождению автомобиля в шестнадцатилетнем возрасте [7], которому соответствуют ученики старших классов.

Организация для осуществления образовательной деятельности по профессиональной подготовке водителей транспортных средств должна отвечать лицензионным требованиям, среди которых можно выделить на-

личие имеющихся на законном основании во владении или пользовании помещений, а также зданий и сооружений; необходимого материально-технического обеспечения, соответствующего образовательным стандартам и санитарным требованиям, а также условиям безопасности. Вместе с тем важно наличие разработанных и утверждённых организацией образовательных программ, регламентирующих процесс подготовки водителей автомобилей [8]. Определение соответствия школы (гимназии, лицея) ранее перечисленным требованиям осуществляется по результатам проведения обследования компонентов учебно-материальной базы, используемых для получения теоретических знаний и приобретения практических навыков для получения квалификации водителя [9].

Непосредственно подготовка должна отвечать требованиям, установленным примерными программами профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий. Так, продолжительность одного теоретического и практического занятия должна составлять 1 академический час (45 минут); занятия по практическому обучению вождению – 1 астрономический час (60 минут).

В школе должно быть необходимое количество кабинетов, в которых предполагается обучение будущих водителей, рассчитываемое по формуле:

$$\Pi = \frac{P_{\text{гр}} \times n}{0,75 \times \Phi_{\text{пом}}} ;$$

где Π – число необходимых помещений;

$P_{\text{гр}}$ – расчетное учебное время полного курса теоретического обучения на одну группу, в часах;

n – общее число групп;

0,75 – постоянный коэффициент;

$\Phi_{\text{пом}}$ – фонд времени использования помещения в часах.

Таким образом, для обучения группы общей численностью менее 30 человек, потребуется одна учебная аудитория, отвечающая санитарным требованиям и оснащённая необходимым учебным оборудованием (техническими устройствами, учебно-наглядными пособиями, информационными материалами).

Практическое обучение вождению транспортного средства проводится вне сетки учебного времени мастером производственного обучения индивидуально с каждым обучающимся в соответствии с графиком. Оно состоит из приобретения первоначальных навыков на закрытых площадках или автодромах.

Используемые тренажёры должны позволять отрабатывать правильную посадку водителя в транспортном средстве и приемы управления, а также способствовать изучению органов управления, контрольно-измерительных приборов. Механические транспортные средства, на кото-

рых производится обучение, необходимо оборудовать надлежащим образом отличительными знаками, дублирующими педалями и дополнительными зеркалами заднего вида.

Расчёт количества транспортных средств осуществляется по формуле:

$$N_{тс} = \frac{T \times K}{t \times 24,5 \times 12} + 1;$$

где $N_{тс}$ - количество транспортных средств;

T - количество часов вождения в соответствии с учебным планом;

K - количество обучающихся в год;

t - время работы одного учебного транспортного средства (7,2 часа - один мастер на одно учебное транспортное средство; 14,4 часа - два мастера);

24,5 - среднее количество рабочих дней в месяц;

12 - количество рабочих месяцев в году;

1 - количество резервных учебных транспортных средств [10].

Исходя из расчёта наличия одной группы менее 30 человек, для выполнения программы понадобится два учебных транспортных средства (с учётом резервного).

Не позднее, чем за 30 календарных дней до окончания обучения учебной группы, организации необходимо направить в экзаменационное подразделение список обучающихся, где уполномоченным должностным лицом производится проверка сведений на предмет нахождения их среди лиц, лишенных права на управление транспортными средствами, наличия у обучающихся медицинских противопоказаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами, а также проверка сведений о лицензировании медицинских организаций, выдавших заключения о пригодности к управлению [11].

Профессиональное обучение завершается сдачей квалификационного экзамена, позволяющего определить соответствие полученных знаний, умений и навыков программе профессионального обучения и установления на этой основе категории по профессии водителя. Экзамен состоит из трёх этапов: проверки теоретических основ управления транспортным средством и Правил дорожного движения, первоначальных навыков управления транспортным средством соответствующей категории на закрытой площадке или автодроме, навыков управления транспортным средством соответствующей категории (кроме категории «А») в условиях дорожного движения. По результатам квалификационного экзамена в случае успешной его сдачи выдаётся свидетельство о профессии водителя [12].

Таким образом, анализ действующего законодательства свидетельствует о том, что на сегодняшний день представляется возможным внедрение повсеместного обучения старшеклассников в общеобразовательных

школах по программам профессиональной подготовки водителей транспортных средств, от которого необоснованно, на наш взгляд, отказались с момента распада СССР.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма как наказание [6].

Таким образом, при наличии в школе одной учебной группы в течение года численностью менее 30 человек, для эффективного выполнения программ будет достаточно одной учебной аудитории и двух транспортных средств. Данные меры, при надлежащем подходе, будут способствовать улучшению качества подготовки водителей и позволят снизить стоимость обучения в связи с тем, что оплата профессиональной деятельности преподавателей и мастеров, а также расходы на содержание автомобилей (мотоциклов) будут осуществляться из средств федерального бюджета, как одно из направлений реализации образовательных программ, предусмотренных в качестве дополнительного образования в средних общеобразовательных школах.

ЛИТЕРАТУРА

1. Амеличкин А.В. Административно-правовые основы защиты прав и законных интересов участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. С. 24

2. Зейналов Ф.Н., Основные тенденции в формировании государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения//Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75). С. 57-59.

3. "Положение о порядке и сроках подготовки и переподготовки (повышения квалификации) водителей автотранспортных средств" (утв. Приказом Госпрофобра СССР N 96, Минавтотранса РСФСР N 48, ЦК ДОСААФ СССР N 304 от 24.05.1985) // "Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств СССР", N 5, 1986.

4. Постановление Совмина СССР от 14.01.1969 N 44 (ред. от 06.11.1986) "Об обучении учащихся старших классов средних общеобразовательных школ автоделу" // "Свод законов СССР", т. 3, с. 281, 1990 г.

5. 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.

6. Былинин И.А. Проблемы исполнения федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения, при несоблюдении обязательных требований участниками дорожного

движения по делам об административных правонарушениях // Российская юстиция. 2018. № 6. С. 58-60.

7. Чарина П. «Водительское» со школьной скамьи [Электронный ресурс] // Федеральный образовательный портал «Учисьучись.рф»: сайт. URL: <https://учисьучись.рф/blog/scholinyu-budni/voditelskoe-so-shkolnoj-skami> (Дата обращения: 14.10.2018).

8. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 27.08.2018) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // "Собрание актов Президента и Правительства РФ", 22.11.1993, N 47, ст. 4531.

9. Постановление Правительства РФ от 28.10.2013 N 966 (ред. от 18.01.2018) "О лицензировании образовательной деятельности" (вместе с "Положением о лицензировании образовательной деятельности") // "Собрание законодательства РФ", 04.11.2013, N 44, ст. 5764.

10. Приказ МВД России от 31.01.2017 N 32 "Об утверждении Порядка определения соответствия условий для проведения теоретического экзамена и (или) экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством, имеющихся у организации, осуществляющей образовательную деятельность, установленным требованиям" // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 16.05.2017.

11. Приказ Минобрнауки России от 26.12.2013 N 1408 (ред. от 19.10.2017) "Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий" // "Российская газета" (специальный выпуск), N 172/1, 01.08.2014.

12. Приказ МВД России от 31.01.2017 N 33 "Об утверждении Порядка взаимодействия с организациями, осуществляющими образовательную деятельность и реализующими основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, и направления экзаменатора" // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 17.05.2017.

13. Федеральный закон от 29.12.2012 N 273-ФЗ (ред. от 03.08.2018) "Об образовании в Российской Федерации" // "Собрание законодательства РФ", 31.12.2012, N 53 (ч. 1), ст. 7598.

14. Калюжный, Ю.Н. Правовые проблемы выявления общих закономерностей обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации [Текст] / Ю.Н. Калюжный // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2017. № 1. С. 9-16.

15. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 34-38.

16. Афонина Е.Г. Актуальные проблемы обеспечения детской дорожной безопасности // Журнал: Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С.44-50.

17. Ляшенко Е.А. Вопросы правового регулирования административной ответственности при нарушении правил дорожного движения // Журнал: Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 271-276.

18. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67-70.

19. Калюжный Ю.Н. Основные направления совершенствования подготовки водителей транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов (проблемы и перспективы) // Полицейская и следственная деятельность. 2018. № 1. С.1-9.

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 4 курса факультета подготовки сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения.

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

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

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, образовательная программа, профессиональная подготовка водителей транспортных средств, школа.

АНДРЕЕВ П.Г.

КОММУНИКАТИВНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ИНСПЕКТОРОВ ДПС ГИБДД И УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья раскрывает понятие категории «взаимодействие» применительно к сотрудникам ДПС ГИБДД. Поясняется, что правильное преподнесение сотрудниками своего статуса регулирует взаимосвязь с участниками дорожного движения и тем самым способствует сокращению дорожно-транспортных происшествий.

Развитие демократического государства и гражданского общества способствует интеграции личностных и социальных интересов в их тесной взаимосвязи с государственными интересами в обеспечение безопасности дорожного движения, безопасности личности и общества [9].

Вопрос взаимодействия сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения является достаточно актуальным, т.к. повышение профессиональной подготовки кадров стоит на особом контроле в связи с реформированием системы МВД России.

Современный человек уже не представляет свою жизнь без каких-либо транспортных средств. Они во многом упрощают жизнь людей, без использования транспортных средств люди не смогут вовремя успеть за современным ритмом жизни. Крайне необходим какой-либо транспорт в большом, густонаселённом городе или пригороде. Лишь благодаря личному транспорту люди могут более эффективно планировать свою жизнь в соответствии с современным динамичным ритмом [1].

Категория «взаимодействие» по своей природе является достаточно сложной, соотносимой с понятием «общение», «отношение», «взаимосвязь». В юридической литературе «взаимодействие» в основном определяется как совместные действия, опосредованные общением. Изучаемые общественные отношения могут урегулировать исключительно нормы права с помощью системы средств и четких требований закона, а в отдельных случаях практически невозможно обойтись без категорических запретов того или иного действия [8]. Коммуникативное взаимодействие выступает в способности человека реально оценивать себя, свое место в обществе, грамотно определять эмоциональные состояния партнеров по общению, прогнозировать проявления межличностных отношений, выбирать и реализовывать оптимальные способы общения с окружающими. Применительно к взаимодействию сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения, их цель едина – минимизация дорожно-транспортных происшествий, а также возможных последствий. Сотрудничество осуществляется по следующим направлениям: агитационно-массовая работа; образовательная деятельность; развитие научной и конструкторской мысли; повышение безопасности дорожного движения [6].

Взаимодействие сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения носит деловой характер, основанный на законодательстве РФ, их гражданских позициях. Однако, вместе с тем, субъекты данного взаимодействия ждут проявления друг от друга позитивных личностных особенностей. Именно активизация личностного потенциала обеспечивает урегулирование формального характера взаимодействия, а также способствует достижению социальных целей, связанных с безопасностью на дорогах.

Анализ результатов, реализации концепции партнерских отношений Госавтоинспекции и общества в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения показывает ежегодное наращивание потенциала, и повышения уровня развития взаимодействия, рассматриваемых субъектов [11].

Являясь должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях в соответствии со статьей 28.3. КоАП РФ, сотрудники органов внутренних дел в соответствии со статьей 27.8. КоАП РФ имеют право осуществить осмотр принадлежащих юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю используемых для осуществления предпринимательской деятельности помещений, территорий и находящихся там вещей и документов [10]. Способность сотрудника ДПС ГИБДД позиционировать себя в глазах водителя или пешехода, поставить себя на их место, подвергать критике свои решения, идти на встречу, а при необходимости, извинившись, признать свои ошибки выступает гарантом повышения качества взаимопонимания и взаимодействия. Данное положение предполагает обращение инспектора к нормам тактического поведения, отраженным в законодательных документах. Однако право не может полностью регулировать данные отношения. Именно в трудных ситуациях взаимодействия, особенно когда необходимо содействие со стороны граждан, сотрудники ДПС ГИБДД вынуждены активизировать свои личностные ресурсы.

Внешний облик, характеризующий имидж сотрудника, во многом определяет степень доверия к нему водителя и пешехода. Как отмечает Е.А. Козловская, именно манеры, жесты, мимика, походка образуют своеобразную знаковую систему, на которой строится диалог инспектора с участником дорожного движения. Во многом благодаря внешнему облику инспектор способен расположить к доброжелательному общению участников дорожного движения [2]. В социальной психологии существует понятие «эффект первичности» предусматривающий способность первоначального впечатления формировать устойчивую позицию по отношению к человеку. Поэтому очень важно сотруднику ДПС ГИБДД уметь представить себя с лучшей стороны, включая правильные манеры общения и внешний опрятный вид. От инспектора ДПС ГИБДД требуется гибкость поведения, способность принимать грамотное решение, проявляя юридическую и психологическую квалификацию. Сочетание принципа законности и человеческого фактора иногда способно порождать противоречия. В данном слу-

чае высокий уровень профессионализма предопределяет умение находить оптимальные решения в рамках закона в сложившейся ситуации.

В современной российской политике предупреждения нарушений правил дорожного движения виктимологическая профилактика является одним из ключевых направлений [3]. Визуальная диагностика состояния и намерения участника дорожного движения как некая способность сотрудника ДПС ГИБДД, в том числе в чрезвычайных ситуациях, имеет определенную значимость, особенно, учитывая положения ст. 18–24 Федерального закона «О полиции», на основании которых сотрудник вправе применить физическую силу, специальные средства и огнестрельное оружие.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма как наказания [5].

Умение пользоваться властными полномочиями, которыми наделены сотрудники ГИБДД является одной из черт, определяющих их компетенцию и профессионализм. Инспектор обладает большим рядом юрисдикционных полномочий, которые не следует пускать в ход для удовлетворения личных потребностей. Как считает Ю.В. Юринова, реализация властных полномочий сотрудниками ГИБДД по своей природе выступает одним из видов правоприменительной деятельности, требующей высокого уровня профессиональной подготовленности и развитых личностных качеств. Автор выделяет виды наиболее значимых отклонений от правомерной реализации властных полномочий сотрудниками ГИБДД (должностные злоупотребления, включающие злоупотребление должностными полномочиями и получение взятки; превышение должностных полномочий; неприменение властных полномочий в ситуациях, в которых это предусмотрено законодательством) и предлагает разработанную и апробированную ею программу профессионально-психологического тренинга реализации властных полномочий сотрудниками ГИБДД [4].

Современные условия таковы, что при совершении дорожно-транспортного происшествия, первой на помощь зачастую приходит служба ДПС ГИБДД, что приводит к необходимости оказания медицинской помощи. Следовательно, очень важно обучать инспекторов ДПС ГИБДД в том числе приемам оказания психологической помощи, пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии, основанным, в частности, на поддержании словесного контакта с пострадавшим и стабилизацию его эмоционального состояния. Это, в свою очередь, будет способствовать эффективному выполнению сотрудниками функциональных обязанностей.

Законодательство всех стран Европы оговаривает ряд условий, которым должны отвечать претенденты на зачисление в резерв на выдвижение. Внутри государственной службы большинства европейских стран в настоящее время действуют кодексы поведения для государственных служащих, детально регламентирующие многие аспекты их деятельности [7].

Таким образом, на сотрудника ГИБДД кроме его непосредственных прямых обязанностей возлагается необходимость владения методами экспресс-диагностики индивидуально-личностных и поведенческих особенностей участников дорожного движения; умение презентовать за ограниченное время образ о себе как о квалифицированном, принципиальном и отзывчивом сотруднике; умение распознавать барьеры в общении и устанавливать психологический контакт; проводить убедительную профилактическую беседу, предвидеть возможную агрессию и противоправное поведение и принять в отношении участников дорожного движения самостоятельное объективное решение, соблюдая его законные права и обязанности. Именно конструктивное коммуникативное взаимодействие формирует у граждан позитивные установки законопослушного поведения на дорогах за счет осознания ими крайней необходимости неукоснительного соблюдения правил дорожного движения. И здесь, многое принадлежит профессионально-психологической подготовленности сотрудников ДПС ГИБДД, владению ими арсеналом средств коммуникативного индивидуально-профилактического воздействия на правосознание и поведение граждан.

ЛИТЕРАТУРА

1. Амеличкин А.В. Особенности и проблемы административно-правового статуса пешеходов на современном этапе развития дорожного движения // *Вестник Административного права и практики администрирования*. 2018. № 3. С. 15.
2. Козловская Е.А. Профессиональное общение и разрешение конфликтных ситуаций в деятельности инспектора ГАИ с участниками дорожного движения: метод. рекомендации. М., 1995. С. 5–7.
3. 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.
4. Юринова Ю.В. Профессиональная психологическая подготовка сотрудников ГИБДД к реализации властных полномочий // *Ученые записки Ун-та им. П.Ф. Лесгафта*. 2010. № 7(65). С. 89–94.
5. Былинин И.А. Проблемы исполнения федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения, при несоблюдении обязательных требований участниками дорожного движения по делам об административных правонарушениях // *Российская юстиция*. 2018. № 6. С. 58–60.
6. Афонин В.В. Особенности взаимодействия ГИБДД со службами органов внутренних дел, государственными и общественными организациями в области обеспечения безопасности дорожного движения // *Сборник «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного*

движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)», 2017. С. 34–39.

7. Жбанова С.А. Опыт зарубежных стран по подготовке кадров подразделений полиции // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 1 (70). С. 34–36.

8. Афонина Е.Г. Актуальные проблемы обеспечения детской дорожной безопасности // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 44–50.

9. Калюжный Ю.Н. Взаимодействие Госавтоинспекции МВД России с институтами гражданского общества и гражданами в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2017. № 6. С. 33–40.

10. Лимарева Е.С. Отдельные вопросы соотношения осмотра и досмотра, применяемые сотрудниками ДПС ГИБДД // Журнал: Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1(1). С. 256–260.

11. Синенко С.А. Основные направления реализации концепции партнерских отношений Госавтоинспекции и общества в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения / С.А. Синенко, Ю.Н. Калюжный // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 377–385.

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

Безопасность дорожного движения; общение; властные полномочия; психологическая помощь.

АФОНИНА Е.Г.

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ НОРМ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В настоящей статье рассматриваются отдельные проблемы применения административных норм в области дорожного движения. Автор анализируется действующее законодательство Российской Федерации об административных правонарушениях и законодательства, регулирующего вопросы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения. Предлагаются пути правового совершенствования данной области.

Принятие в 1993 году Конституции РФ, декларировавшей свободу осуществления предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности, обусловило бурное развитие в Российской Федерации рыночной модели экономической деятельности, следствием которой стал постепенный рост благосостояния граждан Российской Федерации, обусловивший, в свою очередь, рост количества автотранспортных средств, находящихся в собственности граждан и организаций.

Вместе с тем неудовлетворительное состояние автодорожной сети, снижение уровня подготовки для получения водительского удостоверения и излишняя либерализация законодательства об административных правонарушениях обусловили существенный рост дорожно-транспортных происшествий, влекущих за собой гибель людей, причинение тяжкого вреда их здоровью и причинение значительного материального ущерба гражданам и юридическим лицам. К числу же основных факторов, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения, следует отнести эффективность законодательства об административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения, а также его применения на практике. Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожно-транспортных происшествий и требует эффективного правового регулирования отношений в этой сфере [8].

Обеспечение безопасности дорожного движения имеет первостепенное, решающее значение для планомерного развития Российской Федерации. Сфера обеспечения безопасности дорожного движения тесно связана со всеми сторонами функционирования нашего общества, основной задачей которого выступает развитие, увеличение ресурсов человека, общества и государства в различных социальных, технических, экономических, информационных и иных сферах [9].

В этих условиях особую актуальность приобретает изучение проблем административного законодательства в области дорожного движения. Законодательство Российской Федерации, указывая на функциональное назначение предупреждения административных правонарушений, субъекты и механизм реализации не устанавливает его нормативного определения [10].

Основная масса норм, определяющих ответственность за нарушения в области дорожного движения, сконцентрирована в главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [12].

Для формулировки определения административного правонарушения в области дорожного движения необходимо, в первую очередь, сформулировать общее определение административного правонарушения. Нормативное определение административного правонарушения дается законодателем в части 1 статьи 2.1 КоАП РФ, в соответствии с которой под административным правонарушением следует понимать противоправное виновное деяние в форме действия или бездействия, совершенное физическим или юридическим лицом, совершение которого влечет административную ответственность в соответствии с КоАП РФ либо с законодательством субъектов РФ [1].

Административное правонарушение обладает рядом характерных признаков, которые позволяют отграничить его от иных социальных явлений. К числу данных признаков следует отнести: совершение административного правонарушения в виде конкретного деяния, выраженного в форме действия либо бездействия, физическим или юридическим лицом; противоправный характер административного правонарушения; его виновный характер; наказуемость административного правонарушения; его общественная опасность.

Говоря об общественной опасности, следует отметить, что аварийность связана со многими объективными факторами: ростом автомобилизации населения, нарастающей диспропорцией между количеством транспортных средств и не рассчитанной на современную интенсивность движения дорожной сетью, улучшением скоростных качеств автомобилей [7].

Административное правонарушение выражается в форме определенного деяния, под которым следует понимать носящее противоправный характер поведение физического или юридического лица. Данный тезис основывается на том факте, что образовать состав правонарушения, может только имеющий определенное внешнее выражение акт поведения. Инспекторы ДПС ГИБДД, пользуясь незнанием водителями требований Регламента и КоАП РФ, часто подменяют одно понятие другим [11].

Анализ действующего законодательства РФ об административных правонарушениях и законодательства о дорожном движении позволяет констатировать наличие ряда пробелов законодательства и противоречий правовых норм нормативно-правовых актов, регламентирующих дорожное

движение и ответственность за совершение административных правонарушений в области дорожного движения различной юридической силы.

Так, часть 3 статьи 12.23 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за нарушение правил перевозки детей. Данная норма, однако, является бланкетной и отсылает к Правилам дорожного движения РФ, пункт 22,9 которых устанавливает, что перевозка детей в легковых и грузовых автомобилях допускается при условии обеспечения их безопасности с учетом конструктивных особенностей транспортного средства. Перевозка детей в возрасте до 12 лет на оборудованных ремнями безопасности транспортных средствах допускается при использовании детских удерживающих устройств, соответствующих весу ребенка и его росту либо иных позволяющих пристегнуть ребенка предусмотренным и конструкцией транспортного средства ремнями безопасности устройств [2].

В свою очередь, перевозка детей в возрасте до 12 лет на переднем сиденье легкового автомобиля допускается исключительно с применением детских удерживающих устройств. Нормативное закрепление указанных требований обуславливается принципиальной невозможностью удержания ребенка на руках при резком торможении или столкновении и обусловленной данным обстоятельством повышенной опасности такой перевозки [3]. В то же время, как обоснованно отмечает А.Э. Семенов, современные подростки в возрасте 10–11 лет достаточно часто имеют вес и рост, сопоставимые с весом и ростом взрослого человека, что обуславливает фактическую невозможность их перевозки в детских фиксирующих устройствах [4]. В силу изложенного целесообразным видится дополнение статьи 12.23 КоАП РФ указанием на конкретный рост и вес ребенка.

Представляется необходимым дополнить статью 12.30 примечанием, раскрывающим понятие «водитель транспортного средства», для уточнения субъекта административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 12.30 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего», а также для исключения неопределенности при определении субъекта административного правонарушения, предусмотренного статьями 12.24 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего», в следующей редакции: «Водитель транспортного средства – это лицо, управляющее автотранспортным средством с рабочим объемом двигателя более 50 кубических сантиметров и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, подлежащим государственной регистрации, а также трактором, другой самоходной дорожно-строительной и иной машиной, трамваем, троллейбусом».

Кроме того, двенадцатая глава Кодекса Российской Федерации об Административных правонарушениях почти во всех ее статьях предусматривает административную ответственность такого специального субъекта как водитель транспортного средства. Действия специального субъекта непосредственно связаны с управлением транспортным средством, однако само понятие «управление» как дефиниция напрямую законодателем нигде не закрепляется.

Такая ситуация нередко на практике приводит к подмене понятия «управление» на простое нахождение лица на месте водителя с запущенным двигателем либо без такового. К примеру, привлечение лица, находящегося внутри транспортного средства, к административной ответственности по ст. 12.8 КоАП РФ за управление в состоянии алкогольного опьянения при отсутствии движения транспортного средства только лишь на основании нахождения водителя в состоянии алкогольной опьянения в неподвижном транспортном средстве [5].

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма как наказание [6].

Реализация законодателем указанных выше предложений, как представляется, сможет создать определенного рода предпосылки для более эффективного обеспечения уровня безопасности дорожного движения посредством применения мер административной ответственности, равно как и сделает институт самой административной ответственности более совершенным.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс РФ об административных правонарушениях от 30.12.2001 №195-ФЗ (в ред.от 27.06.2018) // СЗ РФ. 07.01.2002. №1. Ст. 1.
2. Правила дорожного движения РФ. Утверждены Постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. №47. Ст.4531.
3. Кузнецов А.П.Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе / А.П.Кузнецов // Транспортное право. 2016. №8. С.29.
4. Семенов А.Э. Административная ответственность в области дорожного движения / А.Э.Семенов // Молодой ученый. 2017. №3. С.695.
5. Зейналов Ф.Н., Губенков О.Е. «Управление транспортным средством»: необходимость внесения дефиниции в административное законодательство России // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2018. №1. С.18–23.
6. Былинин И.А. Проблемы исполнения федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движе-

ния, при несоблюдении обязательных требований участниками дорожного движения по делам об административных правонарушениях // Российская юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.

7. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70.

8. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 34–38.

9. Калюжный, Ю.Н. Факторы (детерминанты), влияющие на состояние и эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / Ю.Н. Калюжный // Юридический мир. 2017. № 9. С. 43–47.

10. Капустина Е.Г. Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С.186–191.

11. Лимарева Е.С. Отдельные вопросы соотношения осмотра и досмотра, применяемые сотрудниками ДПС ГИБДД // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 256–260.

12. Ляшенко Е.А. Вопросы правового регулирования административной ответственности при нарушении правил дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 271–276.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Афониная Евгения Григорьевна. Преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

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

Служебный адрес: 302028, г. Орел, ул. Игнатова, д.2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Административное правонарушение, дорожное движения, детская безопасность, дорожно-транспортное правонарушение, детские удерживающие устройства.

**О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПЕРЕСДАЧИ ЭКЗАМЕНА
НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ
ПРИ ЗАМЕНЕ РОССИЙСКОГО НАЦИОНАЛЬНОГО
ВОДИТЕЛЬСКОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ**

Повышение уровня безопасности на дорогах России уже многие годы остается одной из важнейших социально-экономических и демографических задач. Государственные органы принимают различные меры и средства, которые позволяют не только смягчить последствия дорожно-транспортных происшествий, но и существенным образом повлиять на снижение уровня аварийности на дорогах страны. Тем не менее, не смотря на снижение показателей аварийности за последние годы, количество дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в результате их совершения остается высоким. Согласно статистическим данным, самое большое количество ДТП происходит по вине водителей транспортных средств. В этой связи считаем необходимым, рассмотреть вопрос о целесообразности пересдачи экзамена на право управления транспортным средством при замене российского национального водительского удостоверения, что, по нашему мнению, позволит повлиять на повышение уровня безопасности дорожного движения на дорогах нашей страны.

Повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны. Современный человек уже не представляет свою жизнь без каких-либо транспортных средств. Они во многом упрощают жизнь людей, без использования транспортных средств люди не смогут вовремя успеть за современным ритмом жизни. Крайне необходим какой-либо транспорт в большом густонаселённом городе или пригороде. Лишь благодаря личному транспорту, люди могут более эффективно планировать свою жизнь, в соответствии с современным динамичным ритмом [1].

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб [2].

Несмотря на реализацию мероприятий, предусмотренных федеральными целевыми программами, перспективными планами и стратегическими документами, направленными на снижение аварийности, количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, осуществляющих пассажирские перевозки, наглядно демонстрирует необходимость совершенствования законодательства, связанного с приобретением права на

управление транспортными средствами, профессиональной подготовки водителей транспортных средств [10].

Качество подготовки водителей, уровень их правосознания, рост автомобилизации, состояние улично-дорожной сети, оснащённость сотрудников ГИБДД материально-техническими средствами влияют на состояние дел в сфере безопасности дорожного движения [8].

В Российской Федерации в период с января по август 2018 года произошло 102681 дорожно-транспортных происшествий, в который погибло 10855 человек, а ранение получили 131824 человека [3]. Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет). Около 20 процентов, пострадавших становятся инвалидами.

Важность государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения была продемонстрирована 14 марта 2016 года в городе Ярославле, где под председательством Владимира Путина состоялось заседание президиума Государственного совета, посвящённое вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации [4].

Согласно статистическим данным, наибольшую распространённость в Российской Федерации имеют такие виды дорожно-транспортных происшествий, как наезд на пешехода, препятствие и на стоящее транспортное средство, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий, связаны с нарушениями Правил дорожного движения Российской Федерации водителями транспортных средств. Так, в период с января по август 2018 года по вине водителей транспортных средств, нарушивших правила дорожного движения было совершено 90616 дорожно-транспортных происшествий, что составляет около 88 % от всех случившихся ДТП за указанный период времени [3].

Более того, за последние годы возрастает число дорожно-транспортных происшествий, которые были совершены водителями, стаж управления транспортным средством которых составляет от 10 до 15 лет. Так, за период январь-август 2018 года такой категорией водителей было совершено 12879 дорожно-транспортных происшествий (АППГ 1,7 %, что позволяет говорить о тенденции к увеличению данного показателя), а водителями, стаж управления которых транспортным средством составляет свыше 15 лет, за вышеуказанный период времени было совершено 37936 дорожно-транспортных происшествий (АППГ 0,1 %) [3].

Вышеперечисленные сведения позволяют сделать вывод о необходимости принятия мер, направленных на предотвращение негативной тенденции к увеличению дорожно-транспортных происшествий, совершаемых данными категориями водителей транспортных средств.

К не менее важным профилактическим мероприятиям рассматриваемой категории стоит отнести меры, реализуемые в рамках специальной профилактики. Так, в число таких предупредительных мероприятий, на-

правленных на снижение числа ДТП в России, по мнению Е.Г. Капустиной, целесообразно внести изменения в административное законодательство, касающееся вопроса введения ответственности за управление транспортным средством водителем, находящимся в болезненном состоянии [9].

Для жертв большинства дорожно-транспортных происшествий характерны такие психологические качества как беспечность, легкомысленность, самонадеянность, рассеянность, им присущи правовой нигилизм и игнорирование требований безопасности [7].

В этой связи необходимо обратить внимание на то, что в преддверии 2018 года Российский Союз автошкол внес ряд предложений, касающихся подготовки водителей транспортных средств. 18 декабря 2017 года в Москве состоялся III Конгресс автошкол России, организованный Общественной палатой Российской Федерации и Союзом автошкол. Его целью явилось обсуждение острейших проблем и перспектив развития профессионального обучения водителей транспортных средств [4].

В ходе III Конгресса Автошкол были подняты вопросы, требующие дополнительной проработки и обсуждения профессиональным сообществом в течение года. Одним из таких вопросов было предложение ввести обязательную сдачу экзаменов на право управления транспортным средством для водителей со стажем при замене российского национального водительского удостоверения.

Указанное предложение союз автошкол обосновал тем, что данная категория водителей получала водительские права в то время, когда экзаменационные требования к кандидатам в водители были ниже, чем сейчас. А, кроме того, уровень знаний, полученных в автошколе, с годами существенно снижается, а изменения в дорожном законодательстве и вовсе остаются вне поля зрения таких водителей [4].

На сегодняшний день замена водительского удостоверения по истечении срока его действия, который составляет 10 лет, осуществляется согласно нормам установленным» [5; 6].

Так, согласно п.29 «Правил проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений» выдача водительского удостоверения, взамен ранее выданного российского национального водительского удостоверения производится без сдачи экзаменов при истечении срока действия водительского удостоверения [6].

Считаем, что указанная норма должна быть изменена с учетом указанных выше предложений союза автошкол по сдаче хотя бы теоретического экзамена по правилам дорожного движения, что в значительной степени поможет повысить безопасность дорожного движения на дорогах нашей страны.

Тем не менее, как известно, Государственная Дума Российской Федерации не одобрила предложение Союза автошкол о переэкзаменовке водителей транспортных средств при замене водительского удостоверения.

«Как водитель, конечно, не поддерживаю это предложение. Как законодатель тоже. Так, первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков, являющийся также председателем межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода выбора» прокомментировал: «Право на управление транспортным средством выдается по результатам экзамена и это право бессрочно, с учётом обмена водительского удостоверения и физического статуса. Законом предусмотрена передача экзаменов водителям, лишенным права управления решением суда за ряд грубых нарушений ПДД. Этого достаточно» [7].

Но стоит сказать, что различные источники средств массовой информации сообщают о том, что инициативу обещали рассмотреть в Госавтоинспекции МВД России.

Так или иначе, считаем на сегодняшний день необходимым сдавать теоретический экзамен при замене водительского удостоверения по истечении срока его действия, в основном введение данного метода повышения безопасности на дорогах обусловлено основными причинами:

1. За 10-15 лет управления транспортным средством водители частично забывают правила дорожного движения.

2. Законодательство по своей природе имеет динамичный характер, что обосновано его постоянным изменением и совершенствованием. Этот факт влияет на то, что ранее изученные правила уже не действуют, а о новых правилах дорожного движения водители не узнают.

Таким образом, приходим к выводу, что сдача хотя бы теоретического экзамена на право управления транспортным средством при замене российского национального водительского удостоверения является вполне целесообразным. Данная мера позволит положительным образом повлиять на уменьшения количества дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями стаж управления транспортными средствами которых 10-15 и более лет, что в целом повлияет на повышение безопасности дорожного движения, а также и снижение смертности на дорогах Российской Федерации. Ведь, несмотря на то, что в целом наблюдаются положительные тенденции, дорожно-транспортный травматизм остается одной из острых социально-экономических и демографических проблем в России, требующих активизации усилий государства, бизнес-сообщества и граждан в воздействии на ключевые факторы аварийности, оказывающие влияние на гибель людей в дорожно-транспортных происшествиях [2].

ЛИТЕРАТУРА

1. Амеличкин А.В. Особенности и проблемы административно-правового статуса пешеходов на современном этапе развития дорожного

движения // NB: Административное право и практика администрирования. 2018. № 3. С.15.

2. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства РФ: [от 08.01.2018 N 1-р]: справочная правовая система Консультант Плюс. Режим доступа: [http://: www: consultant: ru](http://www.consultant.ru), свободный [Электронный ресурс]: <http://stat.gibdd.ru>.

3. Резолюция III Конгресса автошкол России. Тема конгресса: Причины массового закрытия автошкол в России. Общественный контроль как ключевая мера для сохранения качественной подготовки водителей. 18.12.2017 года [Электронный ресурс]: http://ds-union.ru/wp-content/uploads/2017/12/Резолюция-III-Конгресса-автошкол_ред-фин-версии.pdf.

4. О допуске к управлению транспортными средствами [Электронный ресурс]: постановление Правительства РФ: [от 24.10.2014 N 1097с имз. от 14.08.2018N 938): справочная правовая система Консультант Плюс. Режим доступа: [http://: www: consultant: ru](http://www.consultant.ru), свободный.

5. Правила проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утв. постановлением Правительства РФ: [от 24.10.2014 N 1097 с имз. от 14.08.2018N 938): справочная правовая система Консультант Плюс. -Режим доступа: [http://: www: consultant: ru](http://www.consultant.ru), свободный [Электронный ресурс]: <https://www.drive2.ru/c/493696939741676289>.

6. Зейналов Ф.Н., Основные тенденции в формировании государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75). С. 57–59.

7. 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.

8. Андреев П.Г. Административное принуждение как метод государственного управления в сфере безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74) С. 6–8.

9. Капустина Е.Г. Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С.186–191.

10. Калюжный Ю.Н. Основные направления совершенствования подготовки водителей транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов (проблемы и перспективы) // Полицейская и следственная деятельность. 2018. № 1. С.1–9.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Афонин Вадим Вячеславович. Старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД. Кандидат юридических наук.

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

Служебный адрес: 302028, г. Орел, ул. Игнатова, д.2.

Линдт Алина Алексеевна. Курсант 4 курса факультета подготовки сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения.

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

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

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Экзамен на право управления транспортного средства, водительское удостоверение, замена водительского удостоверения, получение водительского удостоверения, истечение срока действия водительского удостоверения.

АФОНИН В.В., ПОЦЕЛУЕВА Г.Е.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОГРАММЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАТЕГОРИИ «В»

Основной профессией на автомобильном транспорте является профессия водителя. Именно от водителя, от эффективности и надежности его деятельности зависят в первую очередь эффективность автомобильного транспорта и безопасность движения на улицах и дорогах. Безопасность дорожного движения находится под влиянием множества факторов, входящих в систему «Водитель–автомобиль–дорога–окружающая среда». Причем наибольшее влияние на безопасное дорожное движение оказывает такое звено этой системы, как «водитель».

На сегодняшний день дорожно-транспортные происшествия являются одной из наиболее существенных проблем, которые ставят в опасность не только сохранность имущества граждан, но жизнь и здоровье граждан. Ущерб, который ежедневно причиняется в результате ДТП, значительно превышает ущерб от других транспортных происшествий (самолеты, поез-

да, водные судна). Вопросы обеспечения дорожной безопасности в стране сохраняют высокую социальную значимость и по-прежнему находятся в центре внимания органов государственной власти и общества. Мы можем отметить, что нормотворческая деятельность в области обеспечения дорожного движения в Российской Федерации – это целый комплекс мер, направленный на организацию эффективной работы по снижению дорожно-транспортного травматизма [10].

Государственное управление общественными отношениями, связанными с обеспечением безопасности дорожного движения, представляет собой системное общественное явление, воздействуя на которое государство, с одной стороны, а социум, с другой, стараются обеспечить систему рациональной и эффективной, приемлемой и сбалансированной, направленной на обеспечение законных интересов общества и личности [11].

Анализ многолетних данных и динамики основных показателей аварийности свидетельствует о том, что уровень дорожно-транспортного травматизма в России остается крайне высоким и имеет тенденцию к росту [9]. Дорожно-транспортные происшествия постепенно переходят в угрозу мирового масштаба. Все вышесказанное усугубляется еще и тем, что зачастую, пострадавшими в результате ДТП, являются молодые и здоровые граждане. Современный человек уже не представляет свою жизнь без каких-либо транспортных средств. Они во многом упрощают жизнь людей, без использования транспортных средств люди не смогут вовремя успеть за современным ритмом жизни. Крайне необходим какой-либо транспорт в большом густонаселённом городе или пригороде. Лишь благодаря личному транспорту, люди могут более эффективно планировать свою жизнь, в соответствии с современным динамичным ритмом [1].

Однако, как бы ни казалось на первый взгляд, данные проблемы не всегда возникают из-за недостатков в улично-дорожной сети. Чаще всего это происходит по вине водителей транспортных средств, вследствие невнимательности или низкого уровня профессиональной подготовки.

Кроме того, результаты социологических исследований показывают, что каждый пятый пешеход переходит дорогу там, где ему удобнее, а около 70 % из них признают, что при переходе проезжей части не руководствуются сигналами светофора. Именно виктимное поведение потерпевших часто является непосредственной предпосылкой совершения в их отношении ДТП [2].

Достаточно существенную роль в этом процессе играют молодые водители, стаж вождения у которых не превышает трех лет.

В Российской Федерации процесс обучения водителей состоит из двух этапов. На первом этапе подготовки осуществляется профессиональный отбор. Его основная цель заключается в выявлении лиц, которые в силу своих психических или физических особенностей не могут управлять

транспортными средствами, не создавая при этом опасности для других участников дорожного движения [3].

Конечно для того чтобы процесс обучения был наиболее эффективен, необходимо проводить индивидуальную работу с каждым учеником. Преподавателю автошколы следует учитывать умения и навыки своего обучаемого, потому что некоторые приходят в автошколу, уже умея водить автомобиль, а некоторые даже не знают, как его завести.

Преподаватель должен быть неплохим психологом для того чтобы, практически с первого разговора со своим учеником, создать для себя его психологический портрет и наладить контакт.

На первоначальном этапе обучения необходимо провести тестирование и создать психологическую характеристику кандидата в водители, определить степень его надежности. Эти мероприятия позволят учесть особенности ученика и помогут правильно выстроить учебный процесс.

Второй этап заключается в непосредственном обучении. В основном этот процесс в нашем государстве осуществляется на основе Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», приказа Министерства образования и науки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий».

Сам процесс обучения состоит из теоретической и практической части. Теоретическая часть заключается в изучении определенного ряда дисциплин, которые разделены на три цикла:

- базовый;
- специальный;
- профессиональный.

Практическая часть включает в себя обучение кандидата вождению автомобиля на площадке и в городских условиях.

После успешного освоения всех дисциплин и основных элементов вождения, кандидат изначально сдает внутренний экзамен в автошколе, включающий в себя теоретический экзамен, сдачу элементов площадки и вождение в городских условиях. После успешной сдачи внутреннего экзамена обучаемого допускают к сдаче экзамена в Госавтоинспекции.

Для сравнения можно рассмотреть систему обучения кандидатов в водители за границей.

В Европе преподавателем автошколы может стать любой человек, который прошел обучение. Так же там имеются специальные курсы повышения квалификации лиц, осуществляющих обучение. В Норвегии для того, чтобы обучать вождению необходимо самому пройти специальное обучение по образовательной программе, продолжительность которого составляет 2 года. В нашей же стране инструктором может стать любой желающий, главное, чтобы у него имелось водительское удостоверение и

стаж вождения не менее 3 лет, по той категории, на которую он будет обучать.

В Германии для того, чтобы осуществлять обучение преподавателю необходимо иметь специальное разрешение на обучение, при этом ему самому необходимо пройти специальные курсы, продолжительность которых составляет около 5 месяцев, также помимо обучения они стажировались 4 месяца. Каждые 4 года у них предусмотрены курсы повышения квалификации, которые они обязательно должны пройти. Самостоятельная подготовка учеников в Германии строго запрещена.

В большинстве европейских стран автошколы довольно небольшие и состоят из трех-четырех преподавателей.

В нашем государстве средняя продолжительность обучения составляет около 140 часов. Примерно 56 часов практических занятий и 80 часов теоретических [4].

Для сравнения средняя продолжительность обучения в Германии составляет около 50 часов. В него входит вождение на загородных участках дороги (6 часов), на автомагистрали (4 часа), вождение в ночное время (4 часа), а также езда на участках дороги, где чаще всего совершаются ДТП.

Довольно интересно у них проводится сам экзамен: практическая часть у них сдается в реальных условиях и длится около 45 минут для категории «В», для категории «А» 60 минут, а для категории «С» 70 минут. В Швеции продолжительность практического экзамена для категории «В» составляет около 45 минут. Положительная оценка, полученная на практическом экзамене действительна в течение 3 лет. Теоретический экзамен в зависимости от категории включает в себя от 30 до 70 вопросов.

Практический экзамен проводится в условиях реального дорожного движения. Экзаменуемому заранее не известен маршрут движения, он доводится ему только непосредственно перед началом экзамена. В процессе проведения экзамена, экзаменатор не может давать какие-либо указания кандидату, тем самым проверяя его умение двигаться по заранее заданному маршруту.

После успешной сдачи экзамена кандидату в водители выдается временное удостоверение сроком действия 2 года. Постоянное водительское удостоверение ему будет выдано, только если за этот период им не было допущено грубого нарушения правил дорожного движения.

Если такие правонарушения имели место быть, то ему снова выдается временное водительское удостоверение, также срок действия, которого составляет 2 года. Однако в этот период водителю необходимо посетить специальные занятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения. Такая особенность позволяет не только выявлять лиц склонных к нарушению ПДД, но и она также обеспечивает регулярное изучение законодательства водителями [5].

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод, что необходимо детально разрабатывать образовательные программы и внимательно относиться к процессу отбора кандидатов.

В настоящее время в России имеется ряд существенных проблем связанных с подготовкой водителей транспортных средств. В связи с тем, что сейчас происходит массовая автомобилизация населения, автошколы просто не в силах на достаточном уровне справиться с огромным количеством лиц, желающих получить водительское удостоверение.

Обучение в автошколах до сих пор осуществляется по старым образовательным программам, которые не могут в полной мере удовлетворить современным условиям.

Также еще одной проблемой является низкий уровень подготовки педагогических кадров. Для подготовки и переподготовки преподавателей автошкол в нашей стране не предусмотрены образовательные проблемы.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма как наказание [6].

Так же еще одним из проблемных вопросов является то, что в нашем государстве отсутствует специальная система контроля за квалификации водителей. Водитель, который получил права, может несколько лет не садиться за руль, потерять навыки вождения, а потом он выезжает на дорогу. По моему мнению, следует установить контроль за знаниями водителей, получивших водительское удостоверение. Можно ввести программу повышения квалификации водителей, и, хотя бы раз в 4-5 лет устраивать семинары, а потом проводить экзамены.

Таким образом, можно подвести итог, что следует ужесточить систему наказаний за несоблюдение правил дорожного движения, установить перечень требований, предъявляемых к инструкторам, обучающим вождению, создать систему повышения квалификации как самих водителей, так и преподавателей автошкол, а также не игнорировать опыт зарубежных стран в данной области.

ЛИТЕРАТУРА

1. Амеличкин А.В. Особенности и проблемы административно-правового статуса пешеходов на современном этапе развития дорожного движения // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2018. № 3. С. 15.

2. 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.

3. Рыжкина Е.С., Пирожков Р.В. Совершенствование программы подготовки водителей транспортных средств категории в // ИВД. 2012. № 4-1. С. 2.
4. Золотых Н. В., Черняева А. В. Оценка биофизической и информационной совместимости человека и системы на примере подготовки водителей // Известия НВ АУК. 2014. № 4. С. 3.
5. Лутов Д.А., Бондаренко А.В., Ушаков А.И., Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет; ООО «НПИКЦ-ПЛЮС», «Совершенствование программы профессиональной подготовки водителей транспортных средств категории «В» в Российской Федерации» 2017. С. 3.
6. Былинин И.А. Проблемы исполнения федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения, при несоблюдении обязательных требований участниками дорожного движения по делам об административных правонарушениях // Российская юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.
7. Федеральный закон № 196-ФЗ от 10.12.1995 «О безопасности дорожного движения» // Доступ из справ. -правовой системы «Консультант-Плюс».
8. Приказ Министерства образования и науки РФ от 26 декабря 2013 г. N 1408 "Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий".
9. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 34–38.
10. Жбанова С.А. Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 163–168.
11. Калюжный, Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки / Ю.Н. Калюжный // Российская юстиция. 2016. № 12. С. 48–51.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Афонин Вадим Вячеславович. Старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД. Кандидат юридических наук.

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

Служебный адрес: 302028, г. Орел, ул. Игнатова, д. 2.

Поцелуева Галина Евгеньевна. Курсант 4 курса факультета подготовки сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения.

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

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

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Подготовка водителей, дорожно-транспортная аварийность, качество подготовки водителей, совершенствование программы подготовки водителей категории «В».

БЫЛИНИН И.А.

К ВОПРОСУ ПРИМЕНЕНИЯ НЕКОТОРЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ, СВЯЗАННЫХ С ПОВЫШЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Предметом исследования послужили некоторые особенности повышения безопасности дорожного движения в современных условиях развития России. Объектом исследования выступили общественные отношения, возникающие между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции. Автором статьи были исследованы особенности повышения безопасности дорожного движения в целях снижения количества дорожно-транспортных происшествий. Методологическую основу исследования составили диалектический метод познания, фундаментальные положения научного мировоззрения, система философских знаний, выступающих в качестве всеобщего метода познания реальной действительности. В ходе исследования применялись методы, сравнительно-правового, конкретно-социологического, статистического анализа. Автором сделаны предложения, которые направлены на активизацию усилий в воздействии на аварийность, используя современные информационные ресурсы, профилактику и пропаганду безопасности дорожного движения среди участников дорожного движения. Предлагаемые в статье особенности повышения безопасности дорожного движения позволят сотрудникам Госавтоинспекции более эффективно влиять на участников дорожного движения.

В современных условиях проблема безопасности дорожного движения является важной не только в мире, но и в Российской Федерации. Во-

просы повышения безопасности дорожного движения обозначены в резолюции Генеральной ассамблеи ООН, провозгласив 2011–2020 годы Десятилетием безопасности на дорогах [1].

Обеспечение безопасности дорожного движения имеет первостепенное, решающее значение для планомерного развития Российской Федерации. Сфера обеспечения безопасности дорожного движения тесно связана со всеми сторонами функционирования нашего общества, основной задачей которого выступает развитие, увеличение ресурсов человека, общества и государства в различных социальных, технических, экономических, информационных и иных сферах [13].

Развитие различных видов транспортных средств напрямую связано с темпом и уровнем развития экономики государства. Правильное и безопасное функционирование транспортной системы возможно только при наличии продвинутой сети путей сообщения, обладающей необходимым набором свойств, в целях безопасного движения [2]. Качество подготовки водителей, уровень их правосознания, рост автомобилизации, состояние улично-дорожной сети, оснащенность сотрудников ГИБДД материально-техническими средствами влияют на состояние дел в сфере безопасности дорожного движения [12].

28 февраля 2018 года проведено расширенное заседание коллегии МВД России, на котором присутствовал Президент Российской Федерации В.В. Путин. Глава государства обратил внимание на вопросы обеспечения безопасности дорожного движения. «...В прошлом году сохранилась тенденция сокращения общего числа зарегистрированных ДТП, однако количество пострадавших в автокатастрофах по-прежнему значительно...». Однако, Владимир Путин отметил, что в последнее время выросло число ДТП, с участием водителей автобусов [3].

Количество гибели пешеходов на дорогах и улицах России к 2024 году должно быть сокращено более чем в 2 раза, такое заявление сделал министр Российской Федерации по вопросам открытого правительства в ходе проведения публичного обсуждения Плана по обеспечению безопасности на пешеходных переходах. К 2024 году человеческая гибель на дорогах должна сократиться более чем в 2 раза. В последние годы количество зарегистрированного транспорта значительно выросло. Смертность на дорогах России сократилась с 33 тыс. до 20 тыс. человек, но это все равно высокий показатель. «Перед нами поставлена задача до 2014 года сократить уровень смертности более чем в 2 раза» [4]. Существующие проблемы безопасности дорожного движения в последнее время привлекли внимание, как руководителей страны, так и общественности [5]. Социально-экономическое и политическое развитие государства выдвигает новые задачи в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Из представленного Госавтоинспекцией анализа аварийности на дорогах и улицах страны за последние 3 года прослеживается устойчивая

тенденция к уменьшению количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). В 2015 году на дорогах и улицах России совершено 184000 ДТП, в которых погибло 23114 и ранено 231197 человек, в 2016 году – 173694 ДТП, в которых погибло 20308 и ранено 221144 человека, по данным на 2017 года зарегистрировано 169432 ДТП, в которых погибло 19088 и ранено 215374 человека [6].

Преобладающим нарушением, совершаемым пешеходами и влекущим тяжкие последствия, является переход через проезжую часть в неустановленном месте и вне пешеходного перехода. Нарушения правил дорожного движения данной категорией пешеходов представляют собой серьезные общественно опасные явления, сочетающие в себе как стечение неблагоприятных объективных условий и обстоятельств, так и свойства личности тех, кто совершает данные правонарушения [7].

Необходимо отметить, что высокий уровень смертности на автомобильных дорогах страны, заставляет нас задуматься о причинах их возникновения и выработать пути решения возникшей проблемы современности. Бесспорно, аварийность связана со многими объективными факторами: ростом автомобилизации населения, нарастающей диспропорцией между количеством транспортных средств и не рассчитанной на современную интенсивность движения дорожной сетью, улучшением скоростных качеств автомобилей [11].

Проанализировав показатели аварийности, обращая внимание на причины, сказать однозначно, что сегодня является основной причиной происшествий нельзя, хотя в своем большинстве представители государственных органов выдвигают мнение, что одной из главных причин является «человеческий фактор». Водитель, управляющий транспортным средством, в большинстве случаев является виновником в ДТП, причины могут быть различными, как осознанное нарушение правил дорожного движения (далее – ПДД), так и нарушения, допущенные из-за невнимательности. Так, необходимо отметить, что показатель состояние безопасности дорожного движения во многом зависит от дисциплины и уровня профессионального мастерства водителей.

На сегодняшний день более 85 % дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) допущено по причине нарушения ПДД водителями транспортных средств. На долю таких ДТП приходится более 80 % погибших и более 90 % раненых. Из анализа аварийности учитывая стаж управления транспортным средством выделим группу риска водителей, имеющих право на управление транспортными средствами менее 2 лет, которая требует особого внимания, для того чтобы определить причину нарушений и с учетом сделанных выводов подготовить комплексную программу обучения и приема экзаменов. Итак, из-за нарушений ПДД водителями-новичками совершено каждое тринадцатое ДТП (7,9 %), в которых погибли 1154 человека и получили ранения различной степени тяжести 16953.

В современных условиях механизм обеспечения безопасности дорожного движения в России, представляет собой сложный механизм, который состоит из широкого спектра субъектов, но он так же и упорядочен множеством правовых норм, а его функционирование осуществляется при помощи огромного количества человеческих ресурсов. На сегодняшний день законодатель и хозяйствующие субъекты по оказанию транспортных услуг, принимают комплекс мер по созданию благоприятных условий труда. Невыполнение предъявляемых требований по соблюдению режима труда и отдыха водителями транспортных средств приводит к тяжелым последствиям на дороге, на что и обратил внимание Владимир Путин, присутствуя на заседании коллегии МВД России.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из основных направлений государственной политики в Российской Федерации. Количество дорожно-транспортных происшествий напрямую связано с такими обстоятельствами, как дисциплина участников дорожного движения, качество подготовки и воспитания водительских кадров, конструкция и техническое состояние транспортных средств, содержание улиц и дорог, их благоустройство [8].

Транспортная дисциплина и сложившиеся годами традиции поведения участников дорожного движения на дорогах, связаны прежде всего с проблемой повышения безопасности в целом и могут быть так же одной из причин аварийности. Вследствие того, что дорожное движение носит массовый характер, оно может стать частью работы по укреплению транспортной дисциплины среди участников дорожного движения их цивилизованных форм поведения, которые должны соответствовать уровню развития правовой культуры современного государства [9].

Важное место в работе по стабилизации аварийности на дорогах страны играет пропаганда безопасности дорожного движения, которая активно воздействуют на процесс развития правового сознания водителя.

Профилактика дорожно-транспортных происшествий является комплексной задачей как государственных и муниципальных органов, так и институтов гражданского общества, основная цель которой – предупреждение и предотвращение нарушений правил дорожного движения, а также формирование устойчивого правомерного поведения в рассматриваемой сфере [15].

Пропаганда безопасности дорожного движения представляет целенаправленную деятельность, которая направлена на распространение информации, по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, и включает комплекс мер направленных на разъяснение законодательства и иных нормативных актов, устанавливающих поведение участников дорожного движения.

Главными субъектами, на которые направлена пропаганда безопасности дорожного движения, выступают владельцы транспортных средств,

они составляют большую массу участников дорожного движения в России и чаще среди других выступают нарушителями ПДД.

В настоящее время к актуальным мерам, направленным на снижение аварийности и выполнение указаний первых лиц страны, можно предложить следующее:

1) донести до сознания водителей и других участников дорожного движения понимания того, что безопасность дорожного движения является проблемой не только государства, но и общества в целом. Помимо социальной рекламы в СМИ, необходимо в дошкольных и образовательных учреждениях увеличить количество практических занятий по обеспечению безопасности дорожного движения в реальных уличных условиях, показывая значимость всей опасности дорожных происшествий. В решении проблемы безопасности дорожного движения должны принимать участие: государственные органы, структуры и ведомства, хозяйствующие субъекты, граждане участники дорожного движения. Проблема безопасности дорожного движения должна пропагандироваться не только государственными органами, но и общественными организациями. Хозяйствующий субъект, оказывающий услуги по перевозке грузов и пассажиров автомобильным транспортом, с учетом проводимой профилактической работы, должны анализировать работу каждого водителя и по итогу годовой работы проводить допуск к управлению служебным автотранспортом, применяя поощрительные меры за отсутствие нарушений ПДД и безаварийное управление. На рабочих собраниях в организациях и предприятиях, не имеющих в эксплуатации автомобильный транспорт в обязательном порядке проводить разъяснительную работу с персоналом по теме «Безопасность дорожного движения», информацию о проведенных мероприятиях размещать на имеющихся информационных ресурсах. Решение проблемы безопасности дорожного движения необходимо выдвинуть как одну из главных и сделать ее всеобщей. Для её решения необходимо централизовать управление со стороны государственных органов, а не распределение проблемы между различными ведомствами. Принимая меры надо учитывать, что автопарк в стране увеличивается, и поэтому должно быть равное соотношение мер и проблем;

2) посредством социальной рекламы пропагандировать не только наступление общественно опасных последствий ДТП, но и культура безопасности дорожного движения должна быть в основе профилактической работы среди участников дорожного движения, стать одним из важнейших направлений в государственной пропаганде. Для достижения поставленных целей необходимо создание в средствах массовой информации цикла специальных программ, подготовленных с использованием психологического и педагогического воздействия. Надо понимать, что в данной работе основной акцент должен быть сделан на понимании участниками дорожного движения личной заинтересованности в решении возникшей проблемы безопасности дорожного движения, необходимость культуры вожде-

ния, взаимоуважительного и дисциплинированного поведения между участниками дорожного движения, добрых советов, примеров образцового поведения от сотрудников Госавтоинспекции и самих участников дорожного движения; образец поведения должен преобладать и в рекламе на дорогах;

3) первоочередной задачей необходимо концентрировать усилия на решение наиболее острых проблем – это устранение первопричин. Необходимо переработать подход к предоставлению права управления транспортными средствами. Предоставленные гражданину права и свободы в области управления транспортным средством не могут быть безграничными, так как они затрагивают права и свободы других граждан и могут представлять реальную угрозу для их жизни и здоровья. Право на управление транспортным средством необходимо предоставлять гражданину не только учитывая его состояние здоровья, технику вождения, но необходимо изучить его психологические особенности личности, способность реагировать в разных стрессовых ситуациях, осознание гражданином, что он водитель, лицо управляющее источником повышенной опасности. Поэтому, прежде чем давать право управлять транспортным средством надо убедиться, что гражданин не способен угрожать благополучию и безопасности других участников дорожного движения. В порядке выполнения контрольных функций обратить особое внимание на автошколы, предоставляющие услуги по обучению водителей в наиболее короткие сроки, в целях исключения формального подхода к обучению. Развивать опыт приема экзамена по управлению транспортными средствами с использованием автодромов работающих в автоматическом режиме с последующим обязательным применением;

4) для большинства владельцев транспортных средств любовь к своему «железному коню» и нежелание повредить его и не понести материальные затраты преобладает, поэтому со стороны пропаганды важно усилить актуализацию мотива материальной выгоды и самосохранения. У лиц, повторно совершивших нарушение управления транспортным средством в состоянии опьянения, деяние, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ, автомобиль как орудие преступления необходимо изымать, чтобы исключить возможность продолжения противоправных действий;

5) пересмотреть организацию дорожного движения на отдельных участках дорог и улиц, сократить, где возможно, зоны действия запрещающих знаков;

6) уделить особое внимание местам проведения дорожных ремонтных работ: своевременный перенос и съем временных знаков;

7) пересмотреть нормы приказа Минтранса РФ от 13 февраля 2013 г. № 36, в части невыполнения обязательных требований по оснащению прибором учета труда и отдыха водителей (тахограф) отдельных категорий транспортных средств, принадлежащих сельскохозяйственным то-

варопроизводителям при движении в границах муниципального района и районах, граничащих с ним. Необходимо учитывать протяженность муниципальных районов, поэтому целесообразно дополнить вышеуказанное положение допустимым расстоянием, преодолев которое водитель не нарушит режим труда и отдыха. В Федеральном законе от 8.11.2007 г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» необходимо обязать владельцев автомобильных дорог предусмотреть места стоянок для транспортных средств, движущихся с учетом прибора режима труда и отдыха, оценивая расстояния преодолеваемое транспортным средством.

В связи с развитием в современных условиях информационных технологий необходимо использовать их возможности и внедрить в практическую деятельность для повышения безопасности дорожного движения.

Для эффективного решения проблем, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, необходимо создание единой организационно-правовой системы профилактики и предупреждения дорожно-транспортных происшествий. Сущность указанных мер заключается в том, чтобы убедить, а при необходимости принудить, опираясь на силу государственной власти, всех участников дорожного движения соблюдать требования правовых норм, регулирующих данную сферу общественных отношений [14]. Полагаем, что такая система позволит не только сохранить накопленный потенциал и привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации, а также сформировать предпосылки для достижения стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на перспективу.

ЛИТЕРАТУРА

1. Официальный сайт Министерства иностранных дел Российской Федерации «О принятии Генеральной Ассамблеей ООН резолюции по безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.mid.ru/general_assembly/asset_publisher/lrzZMhfoyrUj/content/id/66110 (дата обращения 22.03.2018).
2. Амеличкин А.В. Особенности и проблемы административно-правового статуса пешеходов на современном этапе развития дорожного движения // *Вестник Административного права и практики администрирования*. 2018. № 3. С.16.
3. Официальный сайт Президента Российской Федерации [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://kremlin.ru/events/president/news/56949>.

4. Публичное обсуждение плана по обеспечению безопасности на пешеходных переходах [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://pressmia.ru/pressclub/20171003/951697522.html>.
5. Антонов С.Н., Федеральный государственный надзор в области безопасности дорожного движения: проблемы нормативного правового регулирования. Административное право и процесс. №1-2017. С. 25–30.
6. Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 05.09.2018).
7. 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.
8. Зейналов Ф.Н., Основные тенденции в формировании государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75). С. 57–59.
9. Кравченко Т.А., Поспеев К.Ю. Проблемы пропаганды безопасности дорожного движения // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. 2017. № 18-3. С. 90–92.
10. Декларация прав человека и гражданина 1789 год.
11. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70.
12. Андреев П.Г. Административное принуждение как метод государственного управления в сфере безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 6–8.
13. Калюжный, Ю.Н. Факторы (детерминанты), влияющие на состояние и эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / Ю.Н. Калюжный // Юридический мир. 2017. № 9. С. 43–47.
14. Кочеткова Н.Д. Административно-правовое принуждение, как средство обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 221–228.
15. Павлова Е.В. Профилактика и пропаганда как основные элементы обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 327–333.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Былинин Игорь Александрович. 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, пропаганда безопасности дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие.

ЖБАНОВА С.А.

СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Рассматриваются некоторые важнейшие решения по дальнейшей оптимизации государственного управления в области ОБДД, формированию и реализации государственной политики в данном направлении.

Проблемам обеспечения безопасности дорожного движения уделяется значительное внимание на всем международном пространстве, она не является национальной, а охватывает все государства. Данное обстоятельство подтверждается пристальным вниманием со стороны Организации Объединенных Наций к решению задач по снижению количества дорожно-транспортных происшествий и, как следствие, смертности на дорогах [26].

Важным элементом в деле обеспечения безопасности дорожного движения является четкое определение масштабов и характера этого социального явления, выработка стратегии, образование специальных органов и консолидация усилий в масштабах страны в целях решения проблемы дорожно-транспортного травматизма. Каждая страна должна разработать политику обеспечения безопасности дорожного движения. Национальная политика в данной области должна ставить перед собой реалистичные цели на достаточно протяженный временной период и предусматривать результаты, которые поддаются измерению. Разработка такой национальной политики должна стать основой для определения общенационального плана конкретных действий в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения имеет первостепенное, решающее значение для планомерного развития Российской Федерации. Сфера обеспечения безопасности дорожного движения тесно связана со всеми сторонами функционирования нашего общества, основной задачей которого выступает развитие, увеличение ресурсов человека, общества и государства в различных социальных, технических, экономических, информационных и иных сферах [25].

Сложившаяся дорожно-транспортная обстановка и низкий уровень безопасности дорожного движения значительно влияет на национальную безопасность Российской государственности, затрагивает конституционные права и свободы граждан, представляет собой государственную проблему [22]. Административно-правовые отношения – это общественные отношения, урегулированные нормами административного права, наряду со всеми присущими любому правоотношению атрибутами имеют некоторое свойства, отражающее их отраслевые особенности [23]. В понятие государственной политики в области безопасности дорожного движения наряду с законодательными и иными нормативными правовыми актами, регламентирующими общественные отношения в этой области входят и документы стратегического характера (стратегии, концепции, федеральные целевые программы, плановые мероприятия по ОБДД, международные договоры и т.п.).

Основу национальной стратегии по обеспечению безопасности дорожного движения составила ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» [4]. Ее реализация позволила достичь определенных позитивных результатов (количество погибших снизилось с 34506 человек в 2004 году до 27991 человека в 2012 году). Также констатировалось сокращение по таким важным индикаторам, как тяжесть последствий ДТП (на 19 %), социальный и транспортный риски (на 17,6 % и 41 % соответственно).

В октябре 2013 года принята новая Федеральная целевая программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [5], ставшая основой стратегии по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий. Ее главной целью задекларировано снижение числа погибших к 2020 году на 28,8 % по сравнению с 2012 годом.

Важнейшие решения по дальнейшей оптимизации государственного управления в области ОБДД были приняты на заседании президиума Государственного совета Российской Федерации 14 марта 2016 г.

Во исполнение решений Госсовета по вопросам ОБДД на МВД России было возложено полномочие по формированию государственной политики в сфере безопасности дорожного движения. В свою очередь Минтранс России был определен как федеральный орган исполнительной власти, ответственный за формирование и реализацию государственной политики в сфере организации дорожного движения.

Кроме того, были внесены изменения в законодательство по ряду актуальных вопросов ОБДД, и в частности, – установление административной ответственности перевозчиков за нарушение режима труда и отдыха водителей при осуществлении перевозок пассажиров и грузов; усиление ответственности за нарушение правил проезда пешеходных переходов и др.

Важнейшим предназначением административной ответственности является её превентивная (предупредительная) функция. Действующая редакция главы 12 КоАП РФ с учетом изложенного вряд ли может претендовать на полноценное выполнение предназначения. Это подтверждается тем, что ежегодно сотрудниками Госавтоинспекции России фиксируется почти 50 миллионов административных правонарушений среди участников дорожного движения, фактически это треть населения страны [24].

Заседание Госсовета и принятые решения еще раз продемонстрировали особое внимание руководства страны к вопросам сохранения жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении.

В России в начале 2018 года утверждена Стратегия безопасности дорожного движения, определившая приоритеты работы на период до 2024 года. Целевым показателем на предстоящий период стало снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза. Кроме того, Стратегия провозгласила идеологию стремления к нулевой смертности на дорогах к 2030 году.

Реализация такой амбициозной задачи требует принципиального нового подхода к деятельности Госавтоинспекции. Принятие и реализация Стратегии позволит сократить социально-экономический ущерб от ДТП и их последствий в Российской Федерации.

Федеральный проект «Безопасность дорожного движения», в который интегрированы мероприятия Стратегии, продолжает придерживаться принципов комплексного подхода и достижения максимальной эффективности от предлагаемых решений, – прежде всего, с точки зрения влияния на основные причины смертности от автомобильных аварий.

Проект включает в себя ряд ключевых направлений, – таких как повышение требований к уровню профессиональной подготовки водителей, развитие нормативно-правового регулирования, системы оказания помощи пострадавшим в ДТП.

Еще одной из основных задач проекта, является снижение детской смертности на дорогах. Только в 2017 году число детей, погибших в результате ДТП, превысило 700 человек. «Прививать навыки безопасного участия в дорожном движении необходимо начинать с детства. Для этого должны быть созданы условия, – разработаны программы, обучены педагоги, организована внеклассная работа, в том числе в отрядах юных инспекторов движения и детско-юношеских автошколах», – подчеркнул руководитель российской Госавтоинспекции на всероссийском семинаре-совещании в Сочи.

В конце октября в Сочи прошел Всероссийский семинар-совещание, в ходе которого были рассмотрены вопросы реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения». В мероприятиях приняли участие руководители ГУОБДД МВД России, начальники всех региональных подразделений Госавтоинспекции, а также журналисты, общественные деятели и представители экспертного сообщества. Участники мероприятия оценили существующее положение дел в области обеспечения безопасности дорожного движения, обсудили наиболее актуальные проблемы в этой сфере, рассмотрели принятые государственные стратегические программы и выработали планы по их реализации.

Открытые дискуссионные площадки позволили руководителям ГИБДД регионов обменяться опытом участия в реализации как федеральных, так и региональных программ, обсудить проблемные вопросы и выработать механизмы реализации стратегических программ.

Реализация поставленных задач потребует от региональных руководителей ГИБДД активной позиции и компетентности, тесного взаимодействия с другими заинтересованными органами власти на местах.

Активно развивается и международное сотрудничество, имеющее непосредственное отношение к формированию и реализации государственной политики в области ОБДД.

Под эгидой Совета Федерации и Межпарламентской Ассамблеи государств-участников Содружества Независимых Государств, в городе Санкт-Петербурге, начиная с 2007 года по настоящее время проведены 5 международных конгрессов «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». В работе конгрессов приняли участие руководители органов государственной власти, парламентарии, руководители Госавтоинспекции и дорожной полиции государств-участников СНГ, представители международных транспортных организаций, образовательных и научно-исследовательских учреждений, средств массовой информации.

Учитывая особую важность проблемы безопасности дорожного движения, как в национальном, так и в международном плане, участники конгресса согласились с необходимостью совершенствования национальных законодательств в данной сфере деятельности, приведением их в соответствие с международными стандартами.

В итоговой декларации Первого конгресса поддержана инициатива о проведении в 2009 году в России под эгидой ООН Первой министерской конференции по безопасности дорожного движения. Окончательное решение о проведении конференции в г. Москве принималось на заседании 62-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН.

Главным итогом состоявшейся в 2009 году конференции стало принятие Московской декларации. Данный документ знаменовал собой начало новой эпохи – эпохи согласованных усилий в борьбе за безопасность дорожного движения при активном участии правительств всех стран мира.

Следующим этапом стало принятие в 2010 году на 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН резолюции № 64/255 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире».

В целях стабилизации, а затем сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате ДТП во всем мире путем расширения деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях, период с 2011 по 2020 год был определен «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения». С учетом рекомендаций этого важного документа всем странам было предложено подготовить свои национальные планы мероприятий на ближайшие 10 лет.

Был разработан «Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 г.», в котором официально провозглашено начало Десятилетия с 11 мая 2011 г. Акция проходит под лозунгом «Вместе мы можем спасти миллионы жизней».

Общая цель Десятилетия – стабилизация, а затем сокращение к 2020 г. прогнозируемого уровня случаев смерти в результате ДТП. Это должно быть достигнуто путем:

- разработки и осуществления устойчивых стратегий и программ обеспечения безопасности дорожного движения;
- установления целевого ориентира для сокращения к 2020 г. количества несчастных случаев со смертельным исходом, опираясь на существующие системы региональных целевых ориентиров по жертвам несчастных случаев;
- укрепления инфраструктуры управления и потенциала для технического осуществления мероприятий в области безопасности дорожного движения на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- повышения качества сбора данных на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- мониторинга прогресса и результатов деятельности по ряду заранее определенных показателей на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- стимулирования роста финансирования безопасности дорожного движения и улучшения использования существующих ресурсов, в том числе путем обеспечения элемента безопасности дорожного движения в проектах в области дорожной инфраструктуры.

Перечень рассмотренных мероприятий по ОБДД стратегического характера не является исчерпывающим, поскольку государственная политика в этой области общественных отношений весьма сложна и многообразна в своих проявлениях. Главной целью ее реализации является сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения за счет оптимального планирования и реализации целого комплекса противоаварийных мероприятий (повышение дисциплины на дорогах, качества дорожной ин-

фраструктуры, организации дорожного движения, качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и т.д.) и, как следствие, сокращения демографического и социально-экономического ущерба от ДТП и их последствий, что согласуется с приоритетными задачами социально-экономического развития Российской Федерации в долгосрочной и среднесрочной перспективе.

Таким образом, под обеспечением безопасности дорожного движения можно понимать целенаправленную, системную, межведомственную деятельность по реализации органами государственной власти и местного самоуправления во взаимодействии с институтами гражданского общества правовых, организационных, социально-экономических, информационных и иных мер, направленных на достижение состояния защищенности участников дорожного движения от рисков возникновения ДТП и их последствий [16].

ЛИТЕРАТУРА

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 дек. 1993 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Конвенция о дорожном движении 1968 года и Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию. Издание ООН, 2007; Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию и Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению. Издание ООН, 2007.
3. Федеральный закон от 10.12.1995 года №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» // СЗ РФ. 27.02.2006. № 9. Ст. 1020.
5. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864.
6. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р.
7. Концепция развития здравоохранения в Российской Федерации до 2020 года. Государственная программа Российской Федерации «Развитие образования» на 2013 – 2020 годы, утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 мая 2013 г. №792-р.

8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

9. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» // СЗ РФ. 17.12.2001. № 51. Ст. 4895.

10. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий, утв. Председателем Правительства Российской Федерации 4 августа 2015 г.

11. Постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения».

12. Приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 678 «Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

13. Антонов С.Н., Кузин В.В., Левченко А.Л., Якимов А.Ю. Законодательство Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения (состояние, перспективы) /журнал Административное право и процесс, М: Юрист. № 4. 2007.

14. Бахаев А.А. Административно-правовое регулирование дорожного движения: вопросы безопасности и ответственности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2009.

15. Дмитриев С.Н. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения - миф или реальность? // Законодательство и экономика. №10. 2002.

16. Калюжный Ю.Н. Административно-правовые подходы к определению понятия «обеспечение безопасности дорожного движения» // Вестник Краснодарского университета МВД России . № 1 (35). 2017. С.73–77.

17. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М., 1974.

18. Государственная политика [Электронный ресурс] URL: <http://http://works.doklad.ru/view/otycIx9IzaM.html>. (дата обращения: 20 сентября 2017 г.).

19. <http://www.vedu.ru/expdic/31844>.

20. <http://www.putin-today.ru/archives/22194>.

21. История развития дорожного движения. [Электронный ресурс] URL: <http://www.auto-dnevnik.com/docs/index-2702.html> (дата обращения: 1 сентября 2017 г.).

22. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70.

23. Кочеткова Н.Д. Административно-правовое принуждение, как средство обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1(1). С.221–228.

24. Ляшенко Е.А. Вопросы правового регулирования административной ответственности при нарушении правил дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1(1). С. 271–276.

25. Калюжный, Ю.Н. Факторы (детерминанты), влияющие на состояние и эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / Ю.Н. Калюжный // Юридический мир. 2017. № 9. С. 43–47.

26. Павлова Е.В. Профилактика и пропаганда как основные элементы обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 327–333.

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

Безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, Госавтоинспекция, стратегия.

ЗАТОЛОКИН А.А., ВИСЛОГУБОВА О.И.

ПРОБЛЕМА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕМ ГИРОСКУТЕРОМ (СЕГВЕЕМ), ЭЛЕКТРОСАМОКАТОМ

Научная статья посвящена рассмотрению отдельных проблем нормативного правового регулирования государственного контроля за управлением гироскутером (сегвеем), электросамокатом и правового статуса лиц, управляющих гироскутерами (сегвеями), электросамокатами.

В настоящее время широко используется как понятия гироскутер (сегвей) и электросамокат, так и транспортные средства, обозначаемые этими понятиями. Данные средства передвижения и развлечения массово заполнили площади, скверы, парки, стадионы, тротуары и даже проезжие части. Возраст лиц управляющих этим атрибутом современной жизни находится в диапазоне от 3 до 70 лет.

Дети дошкольного и школьного возраста используют подобные средства для развлечения, совершая поездки в парках и на площадях, молодые люди более старшего возраста зачастую передвигаются на них со спортивным интересом (объезжая фишки, маневрируя в ограниченном пространстве), кроме того не редки случаи использования гироскутеров для передвижения (в том числе и по проезжей части) к месту работы и обратно.

Интерес к подобным средствам вполне оправдан и вызывается их не дорогой ценой, простотой в эксплуатации, возможностью преодолевать значительные расстояния, не затрачивая при этом денег на топливо, мобильностью и сравнительно высокой скоростью передвижения, компактностью и самое главное это отсутствием каких-либо правил, регулирующих данные поездки.

Казалось бы, все перечисленные факторы предопределяют успех в конкурентной борьбе гироскутеров (сегвеев) и электросамокатов с мопедами, велосипедами и тем более с пешим передвижением, однако имеется один и довольно серьезный фактор, который может выступать как в пользу подобного рода передвижения, так и против – это фактор, связанный с отсутствием должной регламентации подобных поездок. Именно отсутствие правил передвижения на гироскутерах (сегвеех) и электросамокатах представляет опасность не только для лиц управляющих таким транспортом, но и для окружающих.

Вызывает также вопрос законодательного закрепления понятия «управление» транспортным средством. Нигде в российском законодательстве оно не закреплено, однако, исходя из нормативного материала, управление транспортных средств правоприменители определяют как активное действие субъекта дорожно-транспортных правоотношений, заключающееся в пользовании транспортным средством, то есть извлечении его полезных свойств [5].

Приобретая техническую новинку, которая по своему определению не подпадает ни под одно из имеющихся определений, содержащихся в Правилах дорожного движения люди, наивно предполагают вседозволенность в использовании такого рода транспортного средства, что приводит к трагическим последствиям.

Поверхностный анализ новостных лент информационных Интернет – ресурсов, дает представление о масштабах проблемы отсутствия правового регулирования передвижения на гироскутере (сегвее), электросамокате.

Так, на одной из набережных острова Русский маленькая девочка получила травмы и была госпитализирована в больницу после того, как во время прогулки ее сбил гироскутер [1].

Следующий случай произошел в г. Ялта, где гироскутерист сбил женщину, причинив ей многочисленные травмы и переломы [2].

Другой случай произошел на новой набережной Саратова, где мужчина на электромопеде столкнулся с девушкой на гироскутере, оба получили травмы [3].

К сожалению, это далеко не полный перечень происшествий, участниками которых стали лица, управляющие гироскутерами (сегвеями) и электросамокатами. Проблема гораздо масштабнее, чем может показаться на первый взгляд, ведь данные происшествия (при отсутствии второго участника-водителя транспортного средства) даже не рассматриваются сотрудниками полиции как дорожно-транспортные, поскольку в Правилах дорожного движения официально отсутствует понятие гироскутера (сегвея) или электросамоката. Многие правоохранители ошибочно относят лиц, управляющих подобными техническими средствами к пешеходам.

Попробуем разобраться кем, на самом деле, является гироскутерист или лицо управляющее электросамокатом. Обращаясь к основному документу, регулирующему правовые вопросы организации дорожного движения в Российской Федерации - Постановление Совета Министров - Правительства РФ «О правилах дорожного движения» можно установить, что под пешеходом в нашей стране понимается: «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]. При этом, лицо управляющее рассматриваемыми транспортными средствами, как видно, не подпадает под определение «Пешеход» по целому ряду причин.

Во-первых, в отличие от пешехода, водитель (оператор) гироскутера находится на транспортном средстве.

Во-вторых, гироскутер (сегвей) или электросамокат, в отличие от инвалидной коляски обладает двигателем и зачастую довольно мощным, позволяющим развивать скорость до 40 км/ч. Мощный двигатель данных технических средств наряду с его бесшумностью делает гироскутер (сегвей) и электросамокат средством повышенной опасности.

В-третьих, в отличие от лиц, передвигающихся на роликовых коньках, самокатах и, как правило использующих эти средства для развлечения и на специально отведенных для этого площадках (ролледром, рол хол и прочее), лица, использующие для передвижения гироскутеры (сегвеи) или

электросамокаты двигаются как по тротуарам, велодорожкам, так и по проезжей части и не только в целях развлечения.

Таким образом, исходя из всего изложенного выше, напрашиваются следующие выводы:

1. Лиц управляющих гироскутерами (сегвеями) и электросамокатами необходимо выделить в отдельную группу участников дорожного движения;

2. Ввести следующие дефиниции в Правила дорожного движения:

- «Современное техническое средство передвижения – транспортное средство, кроме велосипеда, имеющее одно и более колесо, приводимое в движение с помощью электродвигателя и позволяющее развивать скорость не более 40 км/ч».

- «Гироскутерист – лицо, управляющее современным техническим средством передвижения».

3. Уравнять в правовом статусе гироскутеристов и велосипедистов.

Предложенные изменения в правовые регулирования вопросов управления гироскутером (сегвеем) и электросамокатом обеспечат дальнейшее развитие нормативно-правовой базы в рассматриваемом направлении, позволят выработать единый подход к данной проблеме и способствуют организации государственного контроля в данной сфере общественных отношений, что в свою очередь приведет к снижению потенциальной опасности для участников дорожного движения со стороны гироскутеристов.

ЛИТЕРАТУРА

1. URL: <https://www.newsvl.ru/accidents/2017/05/22/159443> (дата обращения: 02.11.2018).

2. URL: <https://primechaniya.ru> (дата обращения: 02.11.2018).

3. URL: <https://fn-volga.ru/news/view/id/70197> (дата обращения: 02.11.2018).

4. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О правилах дорожного движения» [Электронный ресурс] Система ГАРАНТ: <http://base.garant.ru> (дата обращения: 02.11.2018).

5. Зейналов Ф.Н., Губенков О.Е. «Управление транспортным средством»: необходимость внесения дефиниции в административное законодательство России // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2018. №1. С.18–23.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Затолокин Александр Александрович. Старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД. Кандидат юридических наук. Краснодарский университет МВД России.

Служебный адрес: 350005 г. Краснодар ул. Ярославская, д.128.

Вислогубова Оксана Игоревна. Слушатель 5-го курса факультета по подготовке специалистов для подразделений полиции.

Краснодарский университет МВД России.

Служебный адрес: 350005 г. Краснодар ул. Ярославская, д.128.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспорт, уличный транспорт, правовое регулирование, государственный контроль, управление гироскутером, сегвей, электросамокат.

ЗЕЙНАЛОВ Ф.Н.

О ЗАКОНОПРОЕКТЕ, КОРРЕКТИРУЮЩЕМ ПОРЯДОК ДОПУСКА ГРАЖДАН К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

В статье рассмотрены некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения, связанные с деятельностью регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции в контексте обсуждения изменений действующего порядка принятия экзаменов на право управления транспортным средством.

В последние годы государством придается большое значение организации и осуществлению мероприятий, направленных совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения [3]. Важность государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения была продемонстрирована 14 марта 2016 года в городе Ярославле, где под председательством Владимира Путина состоялось заседание президиума Государственного совета, посвящённое вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации [1]. Развитие различных видов транспортных средств напрямую связано с темпом и уровнем развития экономики государства. Анализ многолетних данных и динамики основных показателей аварийности свидетельствует о том, что уровень дорожно-транспортного травматизма в России остается крайне высоким и имеет тенденцию к росту [4]. Правильное и безопасное функционирование транспортной системы возможно только при наличии продвинутой сети путей сообщения, обладающей необходимым набором свойств, в целях безопасного движения [2].

Обеспечение соблюдения правил безопасности дорожного движения является решающим фактором уменьшения травматизма в результате ДТП.

Как показывает опыт промышленно развитых стран, эффективность мер, призванных изменить модель поведения участников дорожного движения, в значительной степени зависит от того, насколько строго власть требует их соблюдения [5].

Несмотря на реализацию мероприятий, предусмотренных федеральными целевыми программами, перспективными планами и стратегическими документами, направленными на снижение аварийности, количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, осуществляющих пассажирские перевозки, наглядно демонстрирует необходимость совершенствования законодательства, связанного с приобретением права на управление транспортными средствами, профессиональной подготовки водителей транспортных средств [6].

По итогам 2017 года отмечается увеличение ряда показателей, в том числе таких важных, как дорожно-транспортные происшествия с участием детей и подростков, автобусов и т.д. Следует учесть, что руководство государства постоянно мониторит ситуацию, связанную с безопасностью дорожного движения, своевременно реагирует на меняющиеся общественные отношения в рассматриваемой сфере путем издания соответствующих норм [7].

Главным управлением обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, разработан законопроект, которым предлагается внести изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами»).

Данный законопроект призван скорректировать порядок допуска граждан к управлению транспортным средством. Согласно разработанному поправкам планируется изменить процедуру приема экзаменов в Госавтоинспекции, отменив второй этап испытаний (площадку) по проверке первоначальных навыков вождения.

В соответствии с действующими Правилами сдачи квалификационных экзаменов в Госавтоинспекции на право управления транспортным средством соответствующей категории, кандидаты в водители после обучения в автошколе сначала сдают теоретический экзамен, затем практический экзамен на закрытой площадке, а уже потом курсант автошколы вместе с инспектором выезжает в город для проверки практических навыков вождения на дорогах общего пользования, где сотрудник экзаменационного подразделения Госавтоинспекции контролирует не только навыки вождения, но и соблюдение кандидатами Правил дорожного движения.

В случае если поправки будут приняты, в скором времени для обучающихся управлять некоторыми категориями транспортных средств будут отменены практические экзамены на площадке. Согласно предложению ГУОБДД, планируется объединить часть упражнений, с помощью ко-

торых которые ранее проверяли навыки вождения на площадке, с практическим экзаменом в городе.

То есть предлагается вместо трех этапов квалификационного испытания сделать два. Предлагается также исключить «площадку» из программ обучения в автошколах, которые сегодня обязаны включать в свои программы обучение этим навыкам для сдачи экзаменов на площадке (эстакада, заезд в гараж, парковка, маневрирование в ограниченном пространстве и т.д.).

Кроме этого, обширные изменения порядка приема экзаменов на получение права управления автотранспортными средствами касаются и ряда других правил. Так, предлагается скорректировать временные рамки пересдачи экзаменов в случае неуспешной попытки.

Проанализировав основные положения предлагаемых изменений можно попытаться ответить на возможные вопросы участников системы подготовки водителей транспортных средств, касающиеся основных изменений существующего порядка квалификационных испытаний. Так, отмена этапа так называемой «площадки» ни в коей мере не означает проверку первоначальных навыков вождения, согласно имеющегося законопроекта предлагается изложить пункт 6 Федерального закона «О допуске к управлению транспортными средствами» следующим образом: «6. Экзамены состоят из теоретического экзамена и практического экзамена на право управления транспортным средством (далее – практический экзамен)».

В настоящий момент шестой пункт звучит следующим образом: «6. Экзамены состоят из теоретического и практических экзаменов – экзамена по первоначальным навыкам управления транспортным средством и экзамена по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения».

Как можно убедиться, ГУОБДД приняло решение объединить два практических экзамена в один, что, конечно, с одной стороны может обрадовать кандидатов в водители, поскольку это будет экономить их время, но с другой стороны, приведет к неизбежному их напряжению во время процедуры приема практических навыков вождения.

Согласно законопроекта немного меняется порядок приема экзаменов для получения права управления в зависимости от категории и подкатегории, а также в случае переподготовки водителя на другую категорию или подкатегорию.

Предусматривается следующий порядок экзаменов для различных категорий:

- теоретический экзамен и практический экзамен – на категории «А», «В», «С», «D», «М», «BE», «CE» и «DE» и подкатегории «A1», «B1», «C1», «D1», «C1E» и «D1E»;

- для лиц, имеющих право на управление транспортным средством категории «А», «В», «С», «D», «М», «BE», «CE» и «DE» и подкатегории

«А1», «В1», «С1», «D1», «С1Е» и «D1Е» с автоматической трансмиссией и освоивших программы повышения квалификации водителей транспортных средств соответствующей категории или подкатегории с автоматической трансмиссией, и для лиц, получивших право на управление транспортным средством указанных категорий или подкатегорий с автоматической трансмиссией после освоения программ профессиональной подготовки или переподготовки водителей транспортных средств соответствующих категорий или подкатегорий с механической трансмиссией и сдачи экзаменов по своему волеизъявлению на транспортном средстве с автоматической трансмиссией, проводится только практический экзамен (на транспортном средстве соответствующей категории или подкатегории с механической трансмиссией).

Законопроектом предполагается введение обязательной аудио- и видеофиксации проведения экзаменов в экзаменационном подразделении Госавтоинспекции. Согласно предлагаемым поправкам в порядок приема экзаменов в Госавтоинспекции, планируется сделать процесс приема теоретического экзамена и процесс проверки навыков вождения в условиях города более прозрачным, обязав инспектора фиксировать процедуру приема экзаменов с применением средств аудио- и видеорегистрации.

Помимо объединения экзамена по первоначальным навыкам вождения с экзаменами в условиях города, ГУОБДД предлагает изменить срок пересдачи экзаменов, в случае если кандидаты в водители не справились с квалификационным испытанием и провалили проверку.

Так, в частности, планируется установить, что повторная пересдача теоретического экзамена должна осуществляться не ранее чем через 7 дней, но не позднее 30 дней.

Повторный практический экзамен в случае вступления законопроекта в законную силу будет проводиться не ранее чем через 7 дней, но не позднее 60 дней с момента последней неудачной попытки.

Согласно предлагаемым изменениям срок, пока успешные результаты сдачи теоретического экзамена будут действительны для допуска к экзаменам в городе, останется тот же, то есть 6 месяцев.

Однако для кандидатов в водители, не сдавших один из экзаменов с третьей и последующих попыток, повторный соответствующий экзамен будет проводиться не ранее чем через 1 месяц и не позднее 3 месяцев со дня проведения предыдущего экзамена.

Если же кандидат в водители не явится в назначенный день для сдачи экзамена, сроки назначения повторного экзамена будут исчисляться со дня подачи заявления кандидата в водители в ГИБДД.

Согласно законопроекту ГУОБДД после вступления нового порядка допуска водителей к управлению транспортными средствами приступить к обучению вождения для подкатегории «А1», или мопеде (Категория «М»,) необходимо, чтобы кандидату в водители было не менее 15 лет.

Для начала обучения вождению легковым или грузовым автомобилем, будущему водителю должно исполниться 16 лет. Для начала обучения в автошколе на категорию «А» (мотоцикл) кандидату в водители должно быть не менее 17 лет. Для обучения на автобусе будущему водителю должно быть не менее 20 лет.

ГУОБДД планирует отменить действующий в настоящий момент запрет на учебную езду по автомагистралях. По мнению Главного управления, в настоящий момент автодороги в России достаточно развились, что привело к тому, что существующая улично-дорожная сеть по своим характеристикам практически перестала отличаться от автомагистралей.

Стоит отметить, что экзамены на площадке отменяются не для всех категорий транспортных средств. Так, согласно новым правилам приема экзаменов в Госавтоинспекции, практическая проверка навыков вождения на закрытых автодромах будет осуществляться для будущих водителей транспортных средств категорий «М» и подкатегорий «А1» и «В1».

В настоящий момент водители, временно проживающие либо временно пребывающие на территории нашей страны, могут сдавать экзамены и получать водительские удостоверения, а также обменивать свои иностранные водительские удостоверения только в пределах того субъекта Российской Федерации, где они официально временно проживают (временная регистрации по месту пребывания или проживания).

Новые же правила заметно упростят для временно проживающих и временно пребывающих получение российских водительских удостоверений, разрешив им обращаться за получением водительского удостоверения в любое подразделение Госавтоинспекции в Российской Федерации.

Согласно положениям законопроекта, новые правила должны вступить в силу по истечении 6 месяцев с момента их официальной публикации. Анализируемый документ вступит в силу как минимум через год, с учетом того, что законопроект будет принят осенью 2018 года.

Подробнее с предлагаемыми изменениями в процедуру приема экзаменов в ГИБДД и выдачи водительских удостоверений можно прочитать на едином портале правовых актов, где в настоящий момент законопроект проходит общественное обсуждение.

ЛИТЕРАТУРА

1. Зейналов Ф.Н., Основные тенденции в формировании государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75). С. 57–59.

2. Амеличкин А.В. Особенности и проблемы административно-правового статуса пешеходов на современном этапе развития дорожного

движения // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2018. № 3. С.16.

3. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70.

4. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 34–38.

5. Жбанова С.А. Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 163–168.

6. Калюжный Ю.Н. Основные направления совершенствования подготовки водителей транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов (проблемы и перспективы) // Полицейская и следственная деятельность. 2018. № 1. С.1–9.

7. Павлова Е.В. Профилактика и пропаганда как основные элементы обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 327–333.

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

Административно-правовое; регулирование безопасности дорожного движения; проблемы обеспечения безопасности дорожного движения; совершенствование законодательства.

КАЛЮЖНЫЙ Ю.Н.

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ)

В статье рассматриваются отдельные вопросы, характеризующие систему профессиональной подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении. В результате анализа научной литературы и нормативных правовых актов автор характеризует современную систему профессиональной подготовки водителей транспортных средств, высказывает предложения по совершенствованию нормативно-правовой основы и правоотношений, связанных с профессиональной подготовкой водителей транспортных средств.

Огромное социальное значение и социальная роль общественного транспорта, значительный ежегодный объем перевозки пассажиров транспортом общего пользования, наиболее многочисленным из которых выступают автомобильные (автобусные) перевозки (5260,2 миллионов человек за 6 месяцев 2018 года) [1], наглядно показывают необходимость совершенствования надзорной деятельности в отношении пассажирских перевозок, повышение качества обслуживания и обеспечению их безопасности, особое место среди которых занимают вопросы профессиональной подготовки водителей автотранспорта.

В целях реализации положений Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», Правительством Российской Федерации для осуществления прорывного и социально-экономического развития включен в качестве основного направления деятельности вопрос, связанный с проработка механизмов формирования безопасных и качественных автомобильных дорог в Российской Федерации [2]. Кроме того, подготовлен Проект Паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», в составе которого выделяется федеральный проект «Безопасность дорожного движения» предусматривающего отдельные направления совершенствования профессиональной подготовки водителей транспортных средств.

Повышение уровня безопасности дорожного движения и транспортной системы, рассматривается комплексно и является одним из элементов реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Государством в течение последних пяти лет предприняты существенные меры, направленные на совершенствование общественных отношений, связанных с обеспечением профессиональной подготовки водителей транспортных средств, приняты примерные программы профессио-

нальной подготовки и переподготовки водителей автотранспорта, ужесточены требования к содержанию материально-технической базы автошкол и методическому обеспечению, реализуемых образовательных программ, утвержден профессиональный стандарт «Мастер производственного обучения вождению транспортных средств», но вместе с тем, статистические данные автоаварий, допускаемые водителями автотранспорта со стажем управления менее двух лет, демонстрируют необходимость поиска дальнейших направлений совершенствования профессиональной подготовки водительских кадров.

Так за 9 месяцев 2018 года водителями транспортных средств со стажем управления менее двух лет совершено 6771 дорожно-транспортное происшествие, в которых погибло 555 человек, и получили ранения 9674 человек [3]. Анализ статистических данных аварийности показывает, что каждое пятнадцатое дорожно-транспортное происшествие произошло по вине водителей, рассматриваемой категории, что позволяет утверждать о недостаточной профессиональной подготовки водителей автотранспорта и необходимости дальнейшей модернизации всего процесса образования.

Современные показатели состояния безопасности дорожного движения способствуют поиску и выработке новых, наиболее эффективных способов и мер обеспечения безопасности в структуре государственной политики обеспечения безопасности дорожного движения, направленных на сокращение дорожно-транспортного травматизма [4].

Для совершенствования профессиональной подготовки водителей транспортных средств и, в целом, состояния обеспечения безопасности дорожного движения Правительством России реализуется комплекс мер экономического, социального, организационного и правового воздействия направленных на изменение ситуации с аварийностью. Крайне низкая дорожно-транспортная дисциплина участников дорожного движения является одним из наиболее существенных факторов, влияющих на состояние аварийности в России.

Существующая система государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения характеризуется наличием противоречащих друг другу нормативных актов и пробелов в нормативном правовом регулировании. Во многих случаях нормативный акт, устанавливая права и обязанности участников правоотношений, не определяет орган, который обязан осуществлять контроль за их надлежащим соблюдением.

Административные наказания, установленные Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, не всегда соразмерны тяжести последствий, которые могут наступить в результате совершения правонарушения.

Сложившаяся картина усугубляется неэффективностью административных рычагов воздействия на автошколы, современный механизм профессиональной подготовки водителей автотранспорта и, как следствие, си-

туацию с аварийностью. Меры, предпринимаемые субъектами обеспечения безопасности дорожного движения, не носят целенаправленного характера и не подчинены единой задаче.

Воздействие государства и общества на участников дорожного движения с целью формирования общественно значимых стереотипов транспортной культуры и повышения правосознания осуществляется недостаточно. Ситуация усложняется из-за правового нигилизма отдельных участников дорожного движения, индифферентного отношения к возможным рискам возникновения дорожно-транспортных происшествий, недопонимания участниками дорожного движения причин и условий возникновения автоаварий, несформированных умений прогнозирования рисков возникновения ДТП, недостаточного привлечения общественности и институтов гражданского общества к деятельности по предупреждению автоаварий.

На расширенном заседании коллегии МВД России Президентом нашей страны было обращено дополнительное внимание на качество профессиональной подготовки водителей автотранспорта, особенно общественного транспорта [5].

Состояние безопасности дорожного движения во многом определяется дисциплиной и уровнем профессионального мастерства водителей. Эти данные свидетельствуют о необходимости комплексного совершенствования процесса допуска водителей к участию в дорожном движении, главным образом с точки зрения подготовки и приема экзаменов.

Приведенные данные однозначно указывают на недостатки в существующей системе предоставления гражданам права на управление транспортными средствами и профессиональной подготовки водителей транспортных средств. В значительной степени это относится и к деятельности по приему у граждан квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений, осуществляемой подразделениями Госавтоинспекции.

Правительством нашей страны выстроены стратегические ориентиры, направленные на изменение ситуации с аварийностью, стремлению к стабилизации состояния обеспечения безопасности дорожного движения и достижении количественного показателя социального риска равному не более четырех погибшим на сто тысяч человек. Также, подготовлен межотраслевой документ стратегического планирования на среднесрочный период [6], определяющий основные задачи, связанные с совершенствованием организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении, которыми являются:

совершенствование требований к уровню знаний и навыков управления транспортными средствами, необходимых для получения права на управление транспортными средствами соответствующих категорий;

совершенствование форм и методов учебного процесса в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по профессиональному обучению водителей, в максимальной степени учитывающих опыт

стран развитой автомобилизации и обеспечивающих качественную подготовку кандидатов в водители, в полной мере адаптированных к участию в дорожном движении;

формирование эффективного механизма обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств, в отношении автотранспорта автошкол.

Несмотря на реализацию мероприятий, предусмотренных федеральными стратегическими, перспективными планами и документами, направленными на снижение аварийности, количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, в том числе и управляющих автотранспортом менее двух лет, наглядно показывает необходимость совершенствования организационно-правовых аспектов, связанных с приобретением права на управление транспортными средствами, профессиональной подготовки водителей транспортных средств.

Изложенное позволяет утверждать, что современные тенденции в области безопасности дорожного движения под влиянием политических, экономических, технических, информационных, международных и правовых преобразований побуждают к развитию и совершенствованию нормативно-правовой основы и как следствие правоотношений, связанных с профессиональной подготовкой водителей транспортных средств [7], которые, прежде всего, должны быть направлены на модернизацию следующих аспектов:

- законодательное разграничение подготовки водителей транспортных средств по видам образовательных программ: дополнительные общеразвивающие (с целью личного управления транспортом) от профессионального обучения (подготовки) водителей осуществляющих предпринимательскую или трудовую деятельность (связанную с перевозками пассажиров или грузов) в дальнейшем совершенствовать профессиональное обучение с присваиваемым классом;

- необходимость пересмотра условия получения права на управления транспортными средствами и введения обязательных требований и ограничений к минимальному водительскому стажу, для управления транспортными средствами категорий D, D1;

- представляется целесообразным разработку профессиональных стандартов по профессиям водителей в зависимости от уровня обучения (присваиваемого класса) и конкретизация профессий водителей;

- в целях эффективного функционирования системы профессиональной подготовки водителей транспортных средств необходимо развивать административные и экономические рычаги стимулирования предоставления автошколами качества профессионального обучения;

- совершенствование системы лицензирования и деятельности автошкол в отношении обеспечения качества подготовки водителей;

- совершенствование форм и методов учебного процесса в автошколах и требований к уровню знаний и навыков управления транспортными средствами.

Таким образом, необходимость совершенствования профессиональной подготовки водителей транспортных средств, как никогда является своевременной и востребованной, что, безусловно, положительно отразится на стабилизации состояния аварийности, уменьшении количестве погибших и раненных в автоавариях и тем самым достижении стратегических целей и задач развития Российской Федерации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь-июнь 2018 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mintrans.ru/ministry/results/180/documents>.
2. «Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2024 года» (утв. Правительством РФ 29.09.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств, январь - сентябрь 2018. [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru>.
4. Калюжный, Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения / Ю.Н. Калюжный, А.Г. Елагин // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.
5. Расширенное заседание коллегии МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/56949>.
6. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» // Консультант Плюс: [Электронный ресурс]. <http://www.consultant.ru>.
7. Калюжный Ю.Н. Основные направления совершенствования подготовки водителей транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов (проблемы и перспективы) // Полицейская и следственная деятельность. 2018. № 1. С. 1–9.

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

Дорожное движение, безопасность дорожного движения, обеспечение безопасности дорожного движения, водители транспортных средств, профессиональная подготовка водителей, программа профессиональной подготовки, профессиональное обучение.

КАПУСТИНА Е.Г., ЛИМАРЕВА Е.С.

СТРАТЕГИЮ ГОСУДАРСТВА ПО БОРЬБЕ С АВАРИЙНОСТЬЮ ОПРЕДЕЛЯЕТ ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА

В статье сформулированы положения, позволяющие осознать, что согласно ст. 2 Конституции Российской Федерации «признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства» в лице уполномоченных органов государственной власти всех уровней. Авторами отмечается, что к числу сфер, в которых жизнь человека может подвергнуться опасности, относится сфера дорожного движения. В обстановке, характеризующейся высокой интенсивностью дорожного движения, в которую вовлечены огромные массы людей и транспортных средств, деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения является многоплановой и многообразной.

Одним из основных приоритетных направлений государства является принятие мер, направленных на усиление контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Государство достаточно делает для повышения эффективности мер безопасности в этой сфере, в частности органы внутренних дел в последние годы предпринимают значительные шаги для улучшения законодательной основы в этой области и усиливают предупредительные меры, позволяющие постепенно снижать негативные показатели, характеризующие состояние общественной безопасности, на чем акцентируют внимание авторы.

Современное общество не может существовать и развиваться без пространственного перемещения людей, средств и продуктов их труда. Основанный процесс удовлетворения данной общественной потребности организован таким образом, что его конечным результатом является не только достижение позитивной цели, но и транспортный травматизм, огромные убытки от повреждения техники и грузов [1].

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, проведения государственной политики в рассматриваемой области, осуществления государственного управления системой обеспечения безопасности дорож-

ного движения, находятся под пристальным вниманием представителей отечественной науки [15].

Обеспечение соблюдения правил безопасности дорожного движения является решающим фактором уменьшения травматизма в результате ДТП. Как показывает опыт промышленно развитых стран, эффективность мер, призванных изменить модель поведения участников дорожного движения, в значительной степени зависит от того, насколько строго власть требует их соблюдения [14].

Важность государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения была продемонстрирована 14 марта 2016 г. в городе Ярославле, где под председательством Владимира Путина состоялось заседание президиума Государственного совета, посвящённое вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации [2].

Основой федеральных, региональных и местных программ повышения безопасности дорожного движения, опирающихся на Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», считается ликвидация участков концентрации дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах [13]. Масштабы потерь от аварийности в нашей стране таковы, что о деятельности, направленной на повышение безопасности дорожного движения, можно говорить, как о решении задач по защите таких гарантированных Конституцией Российской Федерации [3] прав человека и гражданина, как право на жизнь, на охрану здоровья, на условия труда, отвечающие требованиям безопасности. Для ликвидации последствий большей части ДТП достаточно усилий сотрудников дорожной патрульной службы ГИБДД МВД России [16]. Однако ДТП, при которых в России ежегодно гибнет порядка 30 тыс. человек, требуют привлечения сил и средств различных ведомств (МВД России, МЧС России, Минздрава России, Минтранса России). Ключевым моментом по преодолению кризисной ситуации стала разработка и принятие национальной стратегии дорожной безопасности и плана действий по ее реализации. Правительством Российской Федерации 20 февраля 2006 г. была утверждена программа «Правительство Российской Федерации 2006 г. была утверждена программа» [4], целью которой являлось сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза в 2012 году по сравнению с 2004 годом (в 2004 году произошло свыше 208 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 34,5 тыс. человек).

В 2006 году по сравнению с 2005 годом зарегистрировано на 5798 ДТП больше, а число погибших сократилось на 1233. В 2008 году произошел существенный перелом ситуации. Почти на 15,5 тысячи уменьшилось количество ДТП, на 21,3 тысячи меньше стало пострадавших в ДТП, а погибших в них – на 3372 человека. В 2009 число ДТП сократилось на 14,7 тысяч по сравнению с 2008. Данная тенденция сохранилась и в 2010 году. С 2011 года число ДТП незначительно выросло, а в 2012 году данные показатели достигли уровня 2009 года и составили 203 597 тысячи. Бесспор-

но, аварийность связана со многими объективными факторами: ростом автомобилизации населения, нарастающей диспропорцией между количеством транспортных средств и не рассчитанной на современную интенсивность движения дорожной сетью, улучшением скоростных качеств автомобилей [12].

27 октября 2012 г. Распоряжением Правительства РФ № 1995-р утверждена Концепция Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [5], которая позволит привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях к 2020 году, гармонизации системы обеспечения безопасности дорожного движения в целях конституционной защиты прав и свобод человека и гражданина России.

Достижение заявленной цели предполагает использование системного подхода к установлению взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения (рис. 1):



Рис. 1.

Федеральная целевая программа определяет стратегию государства по борьбе с аварийностью, ее задачи призваны обеспечить (рис. 2) [6]:

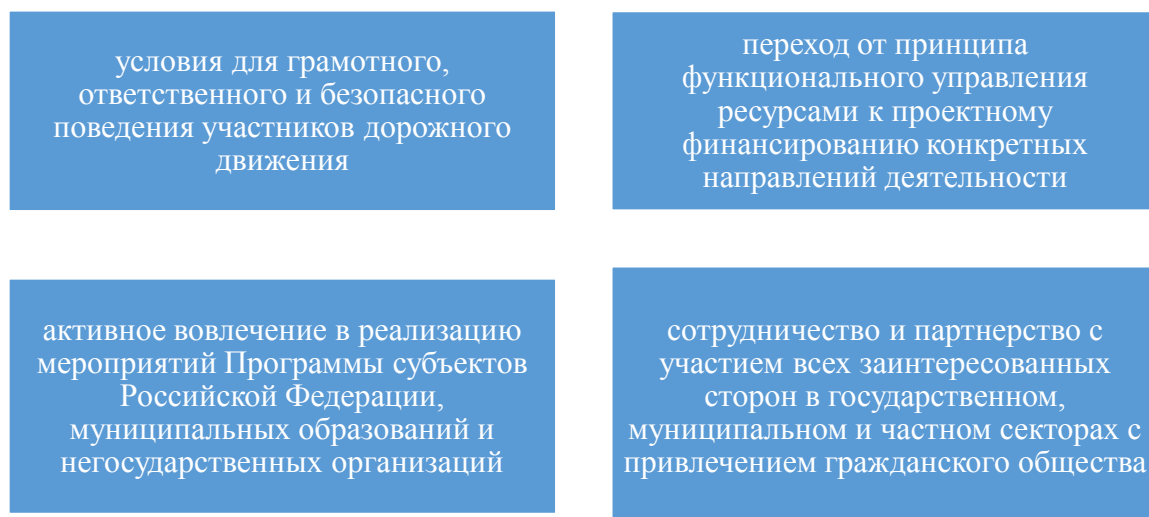


Рис. 2.

Изложенное свидетельствует, что на 1-м этапе (2013–2015 годы) [7] ее реализации произошло сокращение влияния наиболее весомых факторов, вызывающих дорожно-транспортную аварийность и снижающих возможность и качество оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; изменение общественного отношения к проблемам безопасности дорожного движения; стимулирование ответственности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов и органов местного самоуправления за снижение дорожно-транспортной аварийности; совершенствование механизмов работы с субъектами Российской Федерации.

На 2-м этапе, начиная с 2016 года (и до ее окончания – 2020 годы) – реализуются мероприятия, которые направлены на продолжение поступательного достижения целевого состояния аварийности на российских дорогах и преодоление дисбаланса в ситуации, связанной с аварийностью в регионах, и основаны на дифференцированном подходе к задачам по снижению дорожно-транспортного травматизма для каждого субъекта Российской Федерации и экономически выгодных механизмах софинансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации.

Необходимо отметить, что анализ статистических данных уже в первый год реализации мероприятий 2 этапа (2016 год) подтверждает положительную динамику в указанном направлении деятельности.

Российская Федерация			
Наименование показателя	ДТП – всего	погибло	ранено
2015 г.	184000	23114	231197
2016 г.	173694	20308	221140

Тенденция к сокращению аварийности в Российской Федерации сохраняется с 2013 года, а количество раненных и пострадавших, с 2014 года. Общее количество дорожно-транспортных происшествий за отчетный период на 5,6 % меньше АППГ, а раненных меньше на 4,3 %, погибших в ДТП сократилось на 12,1 % (рис. 3).



Рис. 3.

Главными нарушителями правил дорожного движения остаются водители транспортных средств, из общего количества аварий ими было совершено 86,9 %. Самым «популярным» нарушением, ведущим к тяжелым травмам и смертельным исходам, остается вождение в нетрезвом виде. Согласно опубликованной статистике 9,7 % ДТП и 23,9 % смертей на дорогах связано с нахождением водителя в состоянии алкогольного опьянения. С января по декабрь 2017 года произошло 169 тыс. дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Это на 2,5 % меньше, чем за аналогичный период 2016 года, что говорит о продолжении снижения количества аварийности на дорогах страны.

Количество погибших на дорогах остается на очень высоком уровне. На данный момент смертность на дорогах страны, согласно статистическим данным, выше, чем в странах Европы в 3-4 раза! По данным ГИБДД, только за один год страна потеряла погибшими 19 тыс. человек! -6 %, снижение смертности, но эта цифра отнюдь не радует. Для сравнения: черная страница современной России, Чеченские компании 90-х, начала нулевых, по разным данным унесла жизни 9000-10000 военнослужащих РФ и разных силовых ведомств. Это более 10 лет ведения контртеррористической операции на Северном Кавказе (график 1).

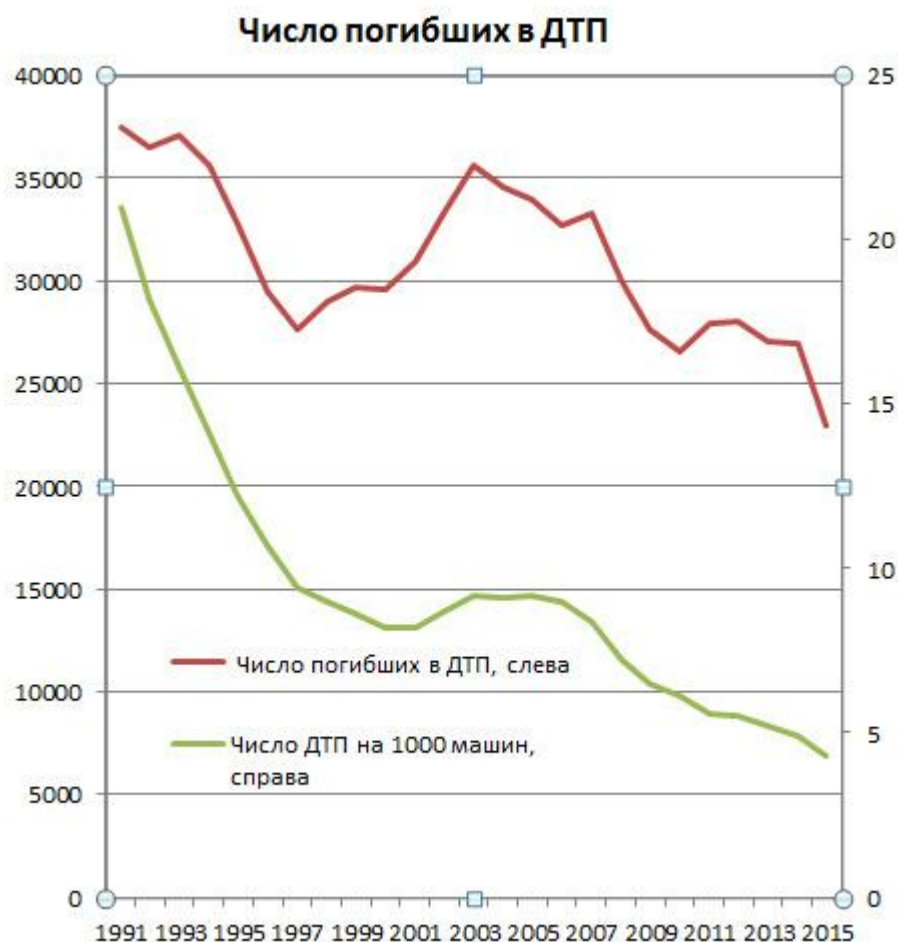


График 1.

На дорогах РФ за 365 календарных дней было ранено более 215 тыс. человек. Минус 2,6 %.

С особо тяжкими последствиями было совершено 223 ДТП. Их количество увеличилось на 15,5 % по сравнению с АППГ. Погибло 552 человека, что на 17,7 % больше, ранено на 36 % больше, более 2,3 тыс. человек.

По вине водителей в 2017 году было совершено 143 тыс. ДТП. Что на 4,9 % меньше чем годом ранее. При этом важно рассмотреть аварийность среди самих водителей. Наибольшее количество ДТП приходится на автомобилистов, управляющих легковыми машинами, более 116 тыс. ДТП.

При этом пьяными за рулем было выявлено 12 тыс. человек. Чаще всего это и было причиной дорожной аварий.

Из-за нарушения правил водителями грузовых автомобилей было совершено на порядок меньше ДТП, 10986, если быть точным. При этом в состоянии опьянения из данного количества происшествий, по итогам года было выявлено на 12,2 % меньше, чем за год до этого.

Водители менее распространенных на дорожной сети РФ транспортных средств, естественно реже попадали в ДТП по собственной вине.

Таким образом водители автобусов были признаны виновными в дорожном происшествии 5,6 тыс. раз в 2017 году, мотоциклисты – 4,3 тыс.

Среди всех статистических данных, именно водители автобусов показали отрицательную динамику. Это и увеличение на 5,9 % ДТП по вине автобусников, и возросшее на 8,6 % количество водителей в состоянии опьянения. Особенно много таких водителей среди собственников пассажирского транспорта. Что говорит о необходимости подготавливаемых государством мер по ужесточению контроля за автотранспортными пассажирскими перевозками.

При 10 тыс. происшествий за указанный период, было совершено на 14,1 % меньше ДТП среди водителей, получивших права менее 2 лет назад.

Пешеходы за годовой период стали участниками 53 тыс. ДТП (-0,4 %). Погибло на 2,6 % и ранено на 0,2 % меньше чем в 2016 году. Наезды, совершаемые на пешеходов чаще всего, совершаются по вине водителей. По статистике было совершено 31 тыс., в которых были обвинены именно водители (+4,3 %). Пешеходы были признаны виноватыми в 20 тыс. случаев (-4,1 %).

Стоит отметить, что нерегулируемые пешеходные переходы нередко сложно обнаружить водителям, разметка «зебра» может быть значительно стерта, знаки не всегда хорошо просматриваются, особенно в темное время суток. Поэтому полностью перекладывать вину на автомобилистов было бы неправильно, за дорожным хозяйством нужно следить.

Автомобильные аварии из-за неудовлетворительного состояния, содержания и обустройства улично-дорожной сети были зафиксированы в количестве 67 тыс. происшествий. Это на 5,1 % меньше, чем в прошлом году. На пешеходных переходах в причинах наезда НДУ фигурировали 15 тыс. раз, +2,9 %.

Детский травматизм на дороге возрос. На 1,6 % стало больше ДТП с участием детей с января по декабрь 2017 года. Всего было совершено 19,5 тыс. подобных ДТП. 8,8 тыс. аварий было совершено с участием детей-пассажиров. 8,6 тыс. с участием детей-пешеходов. В статистике отмечается, что из-за нарушения ПДД водителями было совершено 15 тыс. аварий, в 4,5 тыс. ДТП виноваты либо сами дети, либо стечение обстоятельств [8].

Статистика ДТП в России с пострадавшими детьми в возрасте до 18 лет представлена в виде диаграммы на графике 2.

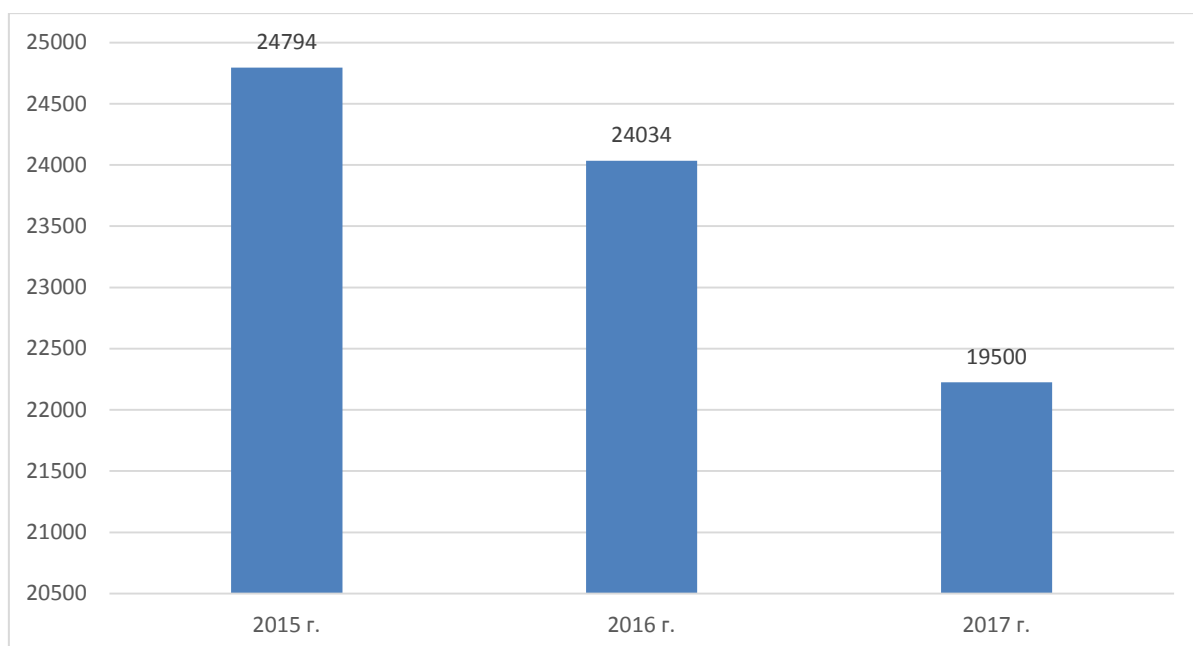


График 2. Статистика ДТП в России с пострадавшими детьми в возрасте до 18 лет.

Необходимо отметить, что на территории Российской Федерации осуществляются и другие федеральные целевые программы, аналогично направленные на эффективное повышение безопасности на дорогах.

Например, в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» [9], утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848, входит подпрограмма «Автомобильные дороги», ожидаемые результаты которой - снижение ограничения пропускной способности автомобильных дорог федерального значения, строительства и реконструкции таких дорог, включая строительство платных автомобильных и скоростных дорог в составе международных транспортных коридоров.

Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения также решаются в рамках реализации государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» [10] на 2011–2020 годы, которая ставит цель по созданию правовых, экономических и институциональных условий, способствующих интеграции инвалидов в общество и повышению уровня их жизни, формированию условий для обеспечения равного доступа инвалидов к транспорту, информации и связи, а также объектам и услугам, предоставляемым населению.

Хотя, в ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» не уделено должного внимания таким важным аспектам как: оценке структуры смертности в ДТП; анализу изменений интенсивности детской смертности в ДТП; оценке масштабов и интенсивности травматизма в ДТП как по всему населению, так и по детям и др. однако в ито-

ге проведенных мероприятий в 2016 году только на территории одного отдельно взятого субъекта (Орловской области) достигнуты определенные положительные результаты (в регионах Российской Федерации реализуются аналогичные программы). Так, на территории Орловской области по сравнению с 2016 годом наблюдается положительная динамика. Всего на территории области за 2017 год зарегистрировано более 9 тыс. ДТП, что почти на 17 % ниже, чем в 2016 году. С пострадавшими зарегистрировано 893 ДТП, в которых 112 человек погибли и 1082 получили ранения. Опять же в 2016 году число погибших было выше на 12 %, а число пострадавших – почти на 17 %.

По вине водителей с признаками опьянения в 2017 году в области зафиксировано 109 ДТП (на 19 % меньше, чем в 2016 г.). Количество наездов на пешеходов также уменьшилось почти на 8 % и составило 245 [11].

Таким образом, приоритетным направлением государственной политики на всех уровнях является непрерывное развитие государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. Многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в сфере безопасности дорожного движения, обуславливают наличие множества нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность в данной сфере. Ведение конструктивного диалога с участниками дорожного движения является одним из ключевых условий для снижения количества ДТП, а также числа погибших и пострадавших в них людей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Развитие и современное состояние мировой автомобилизации: Учеб. пособие / А.И. Шутов, И.А. Новиков, П.А. Воля. Белгород: Изд-во БГТУ им. В.Г.Шухова, 2012. С. 85.
2. Зейналов Ф.Н., Основные тенденции в формировании государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75) С. 57–59.
3. Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 (с учетом поправок от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ, 04.08.2014, № 31, ст. 4398.
4. Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» // Собрание законодательства Российской Федерации от 27 февраля 2006 г. № 9 ст. 1020.
5. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движе-

ния в 2013 - 2020 годах» КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Сайт: <http://www.consultant.ru>.

6. Распоряжение Правительства Российской Федерации «Об утверждении Концепции Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»» от 27.10.2012. № 1995-р // Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. № 45. Ст. 6282.

7. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах» КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Сайт: <http://www.consultant.ru>.

8. <http://www.1gai.ru/autonews/520130-gibdd-opublikovala-godovuuyu-statistiku-dtp-za-2017-god.html>.

9. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Сайт: <http://www.consultant.ru>.

10. Постановление Правительства РФ от 01.12.2015 № 1297 (ред. от 25.05.2016) "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Доступная среда" на 2011 - 2020 годы" КонсультантПлюс [Электронный ресурс]. Сайт: <http://www.consultant.ru>.

11. <http://www.gibdd.ru/r/57/news>.

12. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70.

13. Андреев П.Г. Транспортно-эксплуатационные основы безопасности движения на автомобильных дорогах // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75) С. 10-12.

14. Жбанова С.А. Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 163–168.

15. Калюжный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.

16. Кузминова Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России // Журнал: Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 228–232.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

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.

Лимарева Елена Станиславовна. 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

Безопасность, дорожно-транспортный травматизм, федеральная целевая программа.

КОРОЛЕВА Е.Г.

ОСНОВНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ФОРМЫ И НАПРАВЛЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГИБДД И СРЕДСТВ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

В статье рассматриваются вопросы взаимодействия ГИБДД и средств массовой информации на современном этапе.

В большом количестве исследований отмечается тот факт, что на сегодняшний день более свыше 95 % населения России имеет доступ к теле- и радиоканалам.

Наличие подключений к сети Интернет растет с каждым днем. По данным социологического опроса, проведенного в сентябре 2018 года Всероссийским центром изучения общественного мнения, около 80 % российских граждан регулярно пользуются интернетом, а свыше 65 % делают это ежедневно [4].

При этом, уровень использования печатных средств массовой информации (далее – СМИ), как первоисточников информации, постепенно снижается. Это связано с тем, что есть возможность прочитать и найти ту же самую информацию в Интернет пространстве в открытом доступе.

Электронное коммуникативное пространство Интернета почти не имеет пределов в отличие от печатного листа или эфирного времени. Объем расположенной информации не регулируется и чаще всего подготавливается для широкого круга аудитории. Все это играет огромную роль для повышения эффективности пропагандистской деятельности в области профилактики безопасности дорожного движения. Актуальность также подчеркивается тем, что в современной российской политике предупреждения нарушений правил дорожного движения виктимологическая профилактика является одним из ключевых направлений [5].

Для этого сотрудникам Госавтоинспекции, прежде всего пропагандистам, необходимо постоянно совершенствовать формы и методы взаимодействия со СМИ для планомерной, качественной профилактической работы. Отмечаем, что в настоящее время, ни одно пропагандистское или профилактическое мероприятие, проводимое Госавтоинспекцией, не обходится без приглашения представителей печатных изданий, телевидения, радиоредакций и интернет-изданий.

Каждый день на интернет-страницах, в газетах, журналах мы видим работу пропагандистов. Так, за девять месяцев текущего года на территории Московской области вышло свыше 27 тыс. тематических материалов в федеральных, региональных и местных СМИ. Причем, в интернет-изданиях размещено свыше 14 тыс. материалов.

Согласно Федеральной целевой программе «Деятельность ... по развитию системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения предусматривает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дороге» [1].

Для достижений этих целей запланированы различные мероприятия, направленные на развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения, среди которых и проведение различных информационно-пропагандистских мероприятий, и подготовка целевых телерадиопрограмм на тему безопасности дорожного движения, и организация в СМИ специальных тематических рубрик.

Результативность информационного воздействия на массовую аудиторию предполагает осуществление на практике таких принципов, как актуальность, оперативность, информационная насыщенность для удовлетворения потребностей участников дорожного движения, грамотное разъяснение фактов.

Важным направлением виктимологической профилактики является работа с лицами, которые уже были потерпевшими в дорожно-транспортных происшествиях [5].

СМИ – это средоточие ежедневной новостной и аналитической информации, а также и один из основных носителей рекламы. СМИ – один из ключевых каналов влияния на общественность, средство управления общественным мнением. Другими словами, СМИ обеспечивают расширенную форму человеческой коммуникации и могут выступать социальными партнерами в достижении целей и задач, стоящих перед Госавтоинспекцией [2].

Особенность деятельности подразделений пропаганды безопасности дорожного движения заключается в необходимости тесного взаимодействия со СМИ по любым вопросам службы ГИБДД, в том числе для осуществления деятельности по снижению и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Начинать воспитывать будущего участника дорожного движения нужно с раннего возраста. Ребенок, который перевозился в автокресле, переходил дорогу на зеленый сигнал светофора по пешеходному переходу, априори должен вырасти в законопослушного гражданина, который не станет рисковать своей и чужими жизнями, нарушая Правила дорожного движения [5].

Взаимодействие со СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется по нескольким направлениям, среди которых можно выделить основные:

- анализ информации, размещенной в СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения,
- подготовка ежедневных обзоров и аннотаций к критическим выступлениям с предложениями по решению затрагиваемых проблем и мерами, принятыми по критическим выступлениям.

Данная работа проводится чаще всего инспектором по пропаганде, либо работником аналитического отдела службы ГИБДД. Отметим, что большую роль в создании положительного имиджа службы играет и подготовка опровержений по недостоверной или искаженной информации в области безопасности дорожного движения.

- выражение в СМИ официальной позиции руководства Госавтоинспекции и распространение информации о деятельности ГИБДД, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения.

Чаще всего данная форма работы заключается в проведении с представителями СМИ встреч, пресс-конференций, брифингов, круглых столов, «прямых линий».

- подготовка ежедневных информационных материалов для СМИ об изменениях в организации, условиях дорожного движения, наличии препятствий, автомобильных заторов и других проблемах безопасности дорожного движения.

- привлечение представителей СМИ для осуществления информационного обеспечения мероприятий, организованных Госавтоинспекцией, в том числе и тематических рейдов, различных акций.

Немаловажную роль играет организация в СМИ специальных тематических рубрик. Это необходимо для постоянного освещения проблемных вопросов, положительного опыта работы Госавтоинспекции, проведения конкурсов, фотовыставок, телевизионных и радиопередач по безопасности дорожного движения и работе Госавтоинспекции.

Участие представителей СМИ в пропагандистских мероприятиях (пресс-конференциях, брифингах, круглых столах, акциях и рейдах, и т.п.) требует тщательной предварительной работы.

Отметим необходимость оказывать СМИ поддержку в их работе, так как это помогает создавать положительный имидж организации и появлению материалов, где она будет представлена в подходящем ракурсе. Именно поэтому, следует уделить должное внимание подготовке сопроводительных материалов для прессы (подготовка и рассылка пресс-релизов и т.п.), в которых будет содержаться исчерпывающая информация о проводимом мероприятии.

ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864 (ред. от 13.12.2017) «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах"» // <https://www.consultant.ru>.

2. Миронов В.Л. Использование интернет-ресурсов МВД России в целях информационного взаимодействия с гражданами // Проблемы государственно-правового строительства Сборник статей. Редколлегия: С.В. Клевцов [и др.]. Орёл, 2017.

3. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России <http://www.gibdd.ru>.

4. Официальный сайт Всероссийского центра изучения общественного мнения <https://wciom.ru/index.php?id=238&uid=9323>.

5. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Королева Екатерина Геннадьевна. Преподаватель кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий. Кандидат филологических наук.

Московский областной филиал Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя.

Служебный адрес: 143100, Московская область, Рузский район, п. Старотеряево.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

ГИБДД, безопасность дорожного движения, СМИ, взаимодействие, Интернет.

КОЧЕТКОВА Н.Д.

К ВОПРОСУ ОБ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОМ СТАТУСЕ ОРГАНОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В статье рассматриваются отдельные вопросы деятельности государственных органов, осуществляющих свою деятельность в сфере обеспечения общественной безопасности. Автором анализируются основные принципы деятельности сотрудников ГИБДД, используемые ими функции и методы деятельности.

Создаваемая в стране государственная система обеспечения безопасности дорожного движения основывается на принципах современной концепции, приоритетным направлением которой является защита жизни и здоровья граждан-участников дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью обеспечения безопасности Российской Федерации, обеспечения национальной безопасности нашего государства [6].

В Российской Федерации создан определенный механизм контроля за деятельностью государственных органов, осуществляющих свою деятельность в сфере обеспечения общественной безопасности, направленный на укрепление и формирование требуемой степени безопасности объектов и субъектов, подлежащих охране. В этих целях в стране созданы государственные органы обеспечения безопасности, в функции которых входит обеспечение безопасности государства, общества и личности. Для непосредственного выполнения функций по обеспечению безопасности личности, общества и государства привлекаются также органы местного самоуправления, судебной и представительной власти, общественные объединения, граждане и иные организации, на которые возложены обязанности и права по обеспечению безопасности. Наиболее важное содействие в обеспечении общественной безопасности оказывает государство путем усиления социальной и правовой защиты общественных и иных объединений, оказывающих содействие в обеспечении безопасности.

Сложившаяся дорожно-транспортная обстановка и низкий уровень безопасности дорожного движения значительно влияет на национальную безопасность Российской государственности, затрагивает конституционные права и свободы граждан, представляет собой государственную проблему [4].

Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожно-транспортных происшествий и требует эффективного правового регулирования отношений в этой сфере [5]. Одной из причин превышения показателей тяжести последствий ДТП является несвоевременное оказание помощи пострадавшим, которое в свою очередь, связано, прежде всего, с нечетким взаимодействием подразделений и служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим на месте ДТП [7]. Общественная безопасность является одной из межотраслевых областей управления, в этом случае социальные взаимоотношения, складывающиеся в данной области, носят управленческий характер и в большей степени регулируются общепризнанными нормами административного права. Административно-правовые нормы определяют систему безопасности и ее функции, их административно-правовой статус, устанавливают порядок организации органов, непосредственно обеспечивающих их безопасность.

В систему общественной безопасности Российской Федерации входят органы законодательной, исполнительной и судебной власти, государственные органы субъектов Российской Федерации, общественные и иные организации и объединения, органы местного самоуправления, граждане, которые оказывают содействие в обеспечении безопасности в соответствии с законодательством.

К основным функциям органов, обеспечивающих безопасность, относятся: предотвращение нападения (разрыв дистанции, уклонение, маскировка, заключение пакта о ненападении); повышение устойчивости к деструктивным воздействиям (выработка и укрепление иммунитета); создание системы защиты; создание системы ликвидации последствий деструктивных воздействий; уничтожение (изоляция) источников угроз.

Организация дорожного движения, как одно из направлений единой государственной политики, имеет основной целью обеспечение безопасности личности, общества и государства в указанной сфере. Одной из важнейших составляющих профессиональной деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ДПС ГИБДД) выступают взаимоотношения с участниками дорожного движения. Безопасность дорожного движения является составной частью общественной безопасности, что обуславливает возрастание роли права в ее обеспечении [1]. Это объясняется тем, что как основной нормативный регулятор общественных отношений право играет решающую роль в становлении правового государства, основная цель которого –

защита прав и законных интересов личности. Обладая большим объемом прав и законных интересов, личность нуждается в возможности их безопасной реализации. Причем безопасная реализация прав и интересов граждан должна обеспечиваться во всех сферах жизнедеятельности общества и государства. Только при таком условии можно вести речь о достижении целей государства как инструмента политической организации общества. Субъективное право каждого гражданина на участие в дорожном движении не является исключением и должно быть реализовано с соблюдением требований безопасности. Эффективность правового обеспечения безопасности дорожного движения зависит от ряда факторов: наличия политической воли государства, правовых средств обеспечения безопасности дорожного движения, реальной и адекватной оценки угроз безопасности дорожного движения, оперативности правового регулирования, реагирования законодателя на изменения условий, оказывающих влияние на состояние безопасности дорожного движения.

Основную роль в обеспечении общественной безопасности, общественного порядка в государственной системе, а также в борьбе с преступностью занимает полиция. В системе Министерства внутренних дел Российской Федерации – полиция является составной частью единой централизованной системы федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел.

Основы правового положения Министерства внутренних дел Российской Федерации заложены в Федеральном законе от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» [2]. В данном федеральном законе определены полномочия Министерства внутренних дел Российской Федерации, функции, задачи, права и обязанности, методы и формы, принципы их деятельности. Из данного нормативного правового вытекают основные задачи, возложенные на ГИБДД: пресечение и предупреждение административных правонарушений и преступлений в области дорожного движения, охрана имущества, жизни, здоровья всех участников дорожного движения, а также охрана государства и общества, защита интересов, законных прав граждан Российской Федерации, обеспечение бесперебойного и безопасного движения транспортных средств.

Государственные служащие ГИБДД строят свою деятельность на основе таких принципов, как уважение прав и свобод человека и гражданина; гласности; гуманизма; законности.

ГИБДД при осуществлении своей деятельности используют различные формы, которые могут производиться скрыто или гласно (открыто): регулирование дорожного движения; осуществление контроля дорожного движения как в пешем порядке, так и на патрульном транспортном средстве, в стационарном положении или движении; сопровождение транспортных средств; реализация надзорных функций на контрольно-пропускных пунктах и стационарных постах ДПС.

Исходя из вышеизложенного вытекают методы Государственной инспекции безопасности дорожного движения, посредством которых сотрудники осуществляют контроль за дорожным движением: на стационарном автомобиле движение в потоке транспортных средств; на стационарном автомобиле движение впереди транспортного потока со скоростью, не превышающей установленную скорость; на стационарном автомобиле остановка у опасных в аварийном отношении мест; остановка патрульного автомобиля в местах наилучшей его видимости для всех участников дорожного движения с одновременным пешим перемещением инспектора к наиболее напряженным по интенсивности движения участкам. При этом следует согласиться с мнением Л.Д. Матросовой, проводя такую работу, сотрудники полиции должны шире использовать в своей деятельности имеющиеся автоматизированные базы данных [3, с. 134].

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод о том, что в своей деятельности дорожно-патрульная служба руководствуется контрольными, надзорными и разрешительными функциями в обеспечении порядка дорожного движения, тем самым пресекает административные правонарушения и преступления, реализует охрану общественного порядка и общественной безопасности в целом, розыск похищенных и угнанных транспортных средств, а также водителей, скрывшихся с места дорожно-транспортного происшествия.

ЛИТЕРАТУРА

1. Борисова С.Е., Зейналов Ф.Н. О Стратегии провокационного поведения водителей транспортных средств и профессиональные действия инспекторов дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения. Вестник московского университета МВД России. 2018;(2):131-5.
2. Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 29.07.2018) «О полиции» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. Ст. 900.
3. Матросова Л.Д. Использование автоматизированных баз данных в учебном процессе // Наука и практика. 2016. № 2 (67). С 133–135.
4. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70.
5. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 34–38.

6. Калюжный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.

7. Кузминова Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1(1). С. 228–232.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кочеткова Наталья Дмитриевна. Доцент 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

Полиция, дорожно-патрульная служба, общественный контроль, безопасность дорожного движения.

КУЗМИНОВА Е.Ю.

ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ГИБДД С МИНЗДРАВОМ РОССИИ И МЧС РОССИИ

В статье рассматриваются особенности взаимодействия сотрудников ГИБДД с Министерством здравоохранения и МЧС при ликвидации ДТП.

Обеспечение безопасности дорожного движения имеет первостепенное, решающее значение для планомерного развития Российской Федерации. Сфера обеспечения безопасности дорожного движения тесно связана со всеми сторонами функционирования нашего общества, основной задачей которого выступает развитие, увеличение ресурсов человека, общества и государства в различных социальных, технических, экономических, информационных и иных сферах [4].

Решение проблем, связанных с негативным воздействием автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье человека, а также с обеспечением безопасности дорожного движения, требует координации работы всех органов власти на федеральном и региональном уровнях. Для

ликвидации последствий большей части ДТП достаточно усилий сотрудников дорожной патрульной службы ГИБДД МВД России. Однако ДТП, при которых в России ежегодно гибнет порядка 30 тыс. человек, требуют привлечения сил и средств различных ведомств (МВД России, МЧС России, Минздрава России, Минтранса России). К сожалению, в настоящее время отсутствует статистика, позволяющая в полном объеме оценить масштабы совместных работ. Однако имеющиеся данные свидетельствуют о значительной части ДТП, в которых необходимо совместное участие различных служб. Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожно-транспортных происшествий [3].

В ликвидации последствий ДТП, оказании помощи пострадавшим участвуют подразделения органов внутренних дел России, службы скорой помощи Минздрава России, а также привлекаемые поисково-спасательные службы МЧС России и аварийно-спасательные формирования органов исполнительной власти и местного самоуправления.

Одной из причин превышения показателей тяжести последствий ДТП является несвоевременное оказание помощи пострадавшим, которое в свою очередь, связано, прежде всего, с нечетким взаимодействием подразделений и служб, участвующих в оказании помощи пострадавшим на месте ДТП.

Тяжесть последствий ДТП напрямую связана с оперативностью оказания помощи пострадавшим. В последние годы идет рост ДТП, связанных с блокированием пострадавших в деформированных автомобилях, а также количества происшествий с тяжелыми травмами позвоночника, таза, грудной клетки пострадавших. Это особенно характерно для больших городов. В этом случае кроме службы скорой медицинской помощи требуется привлечение аварийно-спасательных формирований МЧС России для разборки автомобилей с целью оперативного обеспечения доступа к пострадавшим и их безопасного извлечения.

В начале второго тысячелетия в МЧС России проводилась масштабная научно-практическая работа, целью которой было проанализировать участие служб МЧС России в ликвидации последствий ДТП. В результате этого анализа были установлены факторы, препятствующие эффективному спасению пострадавших в ДТП. Наряду с такими факторами, как отсутствие аварийно-спасательного инструмента, низкая подготовка спасателей особенно выделяется низкий уровень взаимодействия служб различных ведомств на всех стадиях ликвидации последствий ДТП от обнаружения и оповещения до непосредственного проведения аварийно-спасательных работ.

Следующее направление, где обязательно требуется привлечение сил и средств спасателей, – это ликвидация последствий ДТП с опасными грузами. В этих случаях необходимо не только срочное оказание помощи пострадавшим, но и проведение работ, направленных на локализацию и нейтрализацию источников опасности.

Только комплекс мер, оперативно и согласованно выполняемых службами разных ведомств, позволяет ликвидировать последствия ДТП с минимальными человеческими и материальными затратами. Для обеспечения согласованности действий сил и средств необходимо создание системы ликвидации последствий ДТП, основной целью которой является спасение пострадавших при ДТП с тяжелыми последствиями.

Одним из основных направлений по созданию такой системы является совершенствование взаимодействия служб различных ведомств при проведении мероприятий по спасению пострадавших в ДТП. Сотрудничество осуществляется по следующим направлениям: агитационно-массовая работа; образовательная деятельность; развитие научной и конструкторской мысли; повышение безопасности дорожного движения [2].

В настоящее время Госавтоинспекция МВД России осуществляет свою деятельность в период оптимизации штатной численности, внедрения новых информационных технологий фиксации результатов дорожно-транспортных происшествий и новых правовых институтов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [1].

Для проработки проблемы взаимодействия органов управления, сил и средств различных ведомств, участвующих в ликвидации последствий ДТП на примере Курской области и Краснодарского края, был проведен эксперимент, цель которого заключалась в уточнении проекта «Положения о взаимодействии органов управления, сил и средств различных ведомств, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий» на основе имеющейся практики по организации и поддержанию взаимодействия при проведении работ по ликвидации последствий ДТП в субъектах Российской Федерации с последующей доработкой Положения, его согласованием и утверждением заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

Основными задачами эксперимента были:

- оценка соответствия проекта «Положения...» результатам, полученным в ходе изучения опыта организации взаимодействия органов управления, сил и средств различных ведомств при ликвидации последствий ДТП в субъектах Российской Федерации;

- оценка соответствия требованиям нормативно-правовой документации, регламентирующей организацию и поддержание взаимодействия органов управления, сил и средств различных ведомств в ходе ликвидации последствий ДТП;

- подготовка предложений по дальнейшему совершенствованию нормативно-правовой базы регламентирующей организацию взаимодействия органов управления, сил и средств различных ведомств, участвующих в ликвидации деструктивных последствий дорожно-транспортных происшествий;

- подготовка согласованного решения по проекту нормативного документа, регламентирующего взаимодействие органов управления, сил и средств различных ведомств, участвующих в работах по ликвидации отрицательных последствий ДТП.

В ходе эксперимента изучались особенности взаимодействия органов управления, сил и средств различных ведомств, участвующих в работах по ликвидации последствий ДТП, по следующим основным направлениям.

Взаимодействие МЧС России с МВД России, Минздравом России и Минтрансом России при ликвидации последствий ДТП:

- взаимодействие органов управления МЧС России с органами управления МВД России, Минздрава России, Минтранса России на уровне субъектов Российской Федерации и на местном уровне;

- взаимодействие дежурных диспетчерских служб и дежурных подразделений МЧС России со службами других ведомств;

- взаимодействие поисково-спасательной службы, органов внутренних дел и службы скорой помощи на месте ДТП.

Наличие и использование нормативно-технических и организационно-методических документов, регламентирующих взаимодействие федеральных органов исполнительной власти при ликвидации последствий ДТП:

- наличие и использование положений, уставов, инструкций должностных лиц для конкретных поисково-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований и других документов, регламентирующих их работу;

- наличие и использование совместных с другими ведомствами документов (приказов, указаний, планов), регламентирующих вопросы взаимодействия при ликвидации последствий ДТП.

Практическая деятельность структурных подразделений МЧС России:

- сбор, анализ и обобщение статистических и других информационных данных об опыте работы поисково-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований;

- подготовка рекомендаций по совершенствованию организации и технологии проведения работ по ликвидации деструктивных последствий ДТП.

Состав участников определялся с учетом обстановки, возникающей вследствие ДТП и уровня чрезвычайной ситуации.

Участниками проработки проблемы явились: МЧС России, МВД России, Минздрав России, Минтранс России (дорожно-ремонтные строительные управления).

Был сделан вывод о том, что формы и методы взаимодействия указанных министерств на месте ДТП еще находятся в стадии формирования и во многом определяются особенностями совместной работы в зависимости от структурной организации сил и средств МЧС России и МВД России, сложившимся опытом совместной работы, а также наработанным организационным механизмом, и в связи с этим издание нормативного правового акта на федеральном уровне не состоялось.

Сотрудники поисково-спасательных служб МЧС укомплектованы техникой, необходимой для оказания помощи пострадавшим, в том числе для эвакуации их из поврежденных транспортных средств. На местах сотрудники МЧС не только оказывают помощь в извлечении раненых и погибших людей, но и осуществляют погрузочно-разгрузочные работы, буксировку поврежденных транспортных средств на места охраняемых стоянок.

Сейчас взаимодействие складывается практически при выезде и проведении спасательных работ на местах ДТП. Вызов спасателей на места ДТП поступает из подразделений ГИБДД или дежурных частей территориальных органов внутренних дел по инициативе руководства этих подразделений в соответствии с оценкой им ситуации и решением о необходимости привлечения формирований спасателей.

Таким образом, очевидно, что необходимо работать над законодательством в области обеспечения безопасности дорожного движения, разграничивая при этом полномочия ведомств, ставить перед ними конкретные задачи, которые не будут дублироваться в других службах. И, как было сказано ранее, для достижения поставленных целей главное действовать сообща.

ЛИТЕРАТУРА

1. Зейналов Ф.Н. Оформление ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции: реалии, проблемы и перспективы // Российская юстиция. 2018. № 9. С. 65–67.

2. Афонин В.В. Особенности взаимодействия ГИБДД со службами органов внутренних дел, государственными и общественными организациями в области обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования), 2017. С. 34–39.

3. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 34–38.

4. Калюжный, Ю.Н. Факторы (детерминанты), влияющие на состояние и эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / Ю.Н. Калюжный // Юридический мир. 2017. № 9. С. 43–47.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузминова Елена Юрьевна. Старший преподаватель 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

Охрана общественного порядка, обеспечения общественного порядка, государственные организации.

КУЗНЕЦОВ А.С.

ПРИМЕНЕНИЕ АВТОМАТИЗИРОВАННОГО СТАТИСТИЧЕСКОГО АНАЛИЗА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ

В статье автором анализируется эффективность решения задач интеллектуальной поддержки принятия управленческих решений с помощью методов статистического анализа. Приведен вариант постановки и решения задачи оптимального определения проблемных участков.

Одной из наиболее острых проблем безопасности человека в современном обществе является безопасность дорожного движения. Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из основных направлений деятельности значительного количества стран. Выполнение указанного направления, в полной мере зависит от проводимой государством политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также современных тенденций, складывающихся с аварийностью в конкретных регионах [4].

Решение проблем, связанных с негативным воздействием автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье человека, а также с обеспечением безопасности дорожного движения, требует координации работы всех органов власти на федеральном и региональном уровнях [3]. Ввиду этого актуальность задачи снижения общего количества и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий в России и мире находится на высоком уровне. Внедрение и использование современных информационных технологий в повседневной деятельности органов отвечающих за решение задач в области безопасности дорожного движения позволяет более эффективно и качественно построить их работу.

Важной задачей статистики является разработка методики статистической оценки социальных явлений, которая осложняется тем, что многие социальные явления не имеют количественной оценки. Но, исследуя явления в самых различных областях, статистика сталкивается с зависимостями как между количественными, так и между качественными показателями, признаками. Так, существует сильная взаимосвязь между параметрами и характеристиками движения автотранспорта, технической исправности транспортных средств, состояния дорожной сети, технических средств организации дорожного движения, состояния подъездных путей, пешеходных переходов, погодных условий, культуры водителей и других данных [1].

Оперативность принятия управленческих решений порой является ключевым фактором успешного выполнения поставленной задачи. Внедрение многопараметрической информационно-аналитической системы моделирования прогнозирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС) позволило более эффективно решать следующие задачи [2]:

- 1) проводить мониторинг сложившейся ситуации в области безопасности дорожного движения в субъектах Российской Федерации и в России в целом;
- 2) анализировать динамику показателей административной практики, количества транспортных средств и других показателей сферы безопасности дорожного движения;
- 3) анализировать комплексную информацию по основным характеристикам (условиям, причинам, факторам, участникам и т.д.) дорожно-транспортных происшествий;
- 4) осуществлять анализ и формирование перечня наиболее проблемных направлений аварийности на автотранспорте;
- 5) выполнять мониторинг и анализ мест концентрации ДТП на федеральных автодорогах, а также определять перечень причин концентрации происшествий, в том числе неудовлетворительных дорожных условий на выбранном отрезке дороги.

Расчет аналитических показателей характеризующих аварийность в конкретном регионе за различные периоды времени позволяет руководителю оценить и скорректировать работу подчиненных. Однако на сегодняшний день не существует автоматизированной системы принятия управленческих решений. Руководитель должен самостоятельно оценить работу подчиненных исходя из ряда аналитических показателей, учитывая ряд внешних факторов.

Система интеллектуальной поддержки принятия управленческих решений может осуществлять формулировку выводов на основе полученных аналитических показателей и анализа внешних факторов без участия руководителя.

Одной из наиболее ответственных задач возлагаемых на ГИБДД является контроль за строительством и реконструкцией дорог и улиц, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта. При использовании МИАС оператор может получать данные о состоянии аварийности на различных участках федеральных автодороги, а также количество денежных средств потраченных на ремонт или создание каждого такого участка. Часто приходится вычислять какой из участков дороги наиболее сильно нуждается в ремонте или установке дополнительных знаков и на каком из них проведение данных работ наиболее целесообразно с экономической точки зрения. Подготовка такого решения исходя из личных убеждений соответствующего руководителя не всегда является оптимальной.

Нахождение оптимального решения описанной выше задачи может выполняться системой интеллектуальной поддержки управленческих решений в автоматическом режиме, при этом необходимо учитывать следующие факторы:

- 1) средняя цена ремонта участка дороги;
- 2) относительный показатель аварийности на данном участке дороги.

Среднюю цену ремонта можно вычислить как нахождение простого среднего по предыдущим показаниям.

Относительный показатель аварийности необходимо рассчитать, как отношение ДТП на конкретном участке дороги к сумме ДТП по всем участкам одной дороги в зоне ответственности конкретного субъекта управления.

Требуемым результатом является нахождение участка с наиболее высоким показателем аварийности и наиболее приемлемой ценой реконструкции.

Решение этой задачи можно выполнить путем применения метода неопределенных множителей Лагранжа для нахождения условного оптимума, который и будет являться искомым участком дороги.

Система интеллектуальной поддержки должна включать в себя ряд модулей ответственных за расчет и формулировку выводов в конкретной области управления. Представленная выше задача является только одним примером области, в которой использование автоматизированных систем анализа нескольких показателей позволяет оптимально выработать управленческое решение.

ЛИТЕРАТУРА

1. Матросова Л.Д. Вопросы использования статистических взаимосвязей в целях оптимизации деятельности Госавтоинспекции // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 1 (70). С. 124–127.

2. Семенов Е.Ю. Перспективы использования новых возможностей МИАС ГИБДД // Наука и практика Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова. 2016. № 1. С. 95.

3. Кузминова Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 228–232.

4. Калюжный, Ю.Н. Современные тенденции обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / Ю.Н. Калюжный // Вестник Воронежского института ФСИН России. 2016. № 4. С. 133–137.

5. Вестник Воронежского института ФСИН России. 2016. № 4. С. 133–137.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузнецов Андрей Сергеевич. Преподаватель кафедры информационных технологий в деятельности ОВД. Кандидат технических наук.

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

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

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Автоматизированные информационные системы, система информационно-аналитического обеспечения, специальное программное обеспечение.

КУРГУЗОВ А.В.

ЭФФЕКТИВНОСТЬ СРЕДСТВ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В БОРЬБЕ С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОИСШЕСТВИЯМИ

В статье рассматриваются вопросы эффективности работы комплексов автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения. Проводится проверка того факта, что увеличение количества правонарушений, зафиксированных с использованием средств фотовидеофиксации снижает аварийность на дорогах. Показатели для анализа взяты для территории Омской области.

За последние 5-6 лет доля правонарушений выявленных с использованием средств фотовидеофиксации постоянно увеличивается. Изначально средства автоматической фиксации административных правонарушений

были призваны снизить количество ДТП, а также снизить тяжесть последствий от них. Постоянно расширяется перечень видов административных правонарушений, которые можно зафиксировать с использованием фото-видеоаппаратуры.

В России первые комплексы фотовидеофиксации позволяли обнаружить только нарушения скоростного режима. Этот вид нарушения является самым распространенным и является одним из основных факторов способствующих совершению ДТП.

Еще один вид нарушений, который может привести к тяжким ДТП – это выезд на полосу, предназначенную для движения встречного автотранспорта. В случае ДТП при совершении обгона – последствия самые тяжкие. Доля нарушений связанных с выездом на «встречку» зафиксированных с использованием комплексов фотовидеофиксации очень маленькая. Это связано, в первую очередь, с трудностью фиксации этого вида нарушения. Для того чтобы зафиксировать выезд на полосу встречного движения необходимо чтобы совпали два события: место установки камеры и место где произошел выезд на встречную полосу. Так как на снимок должна попасть разделительная полоса, то камера должна быть установлена над дорогой. Таким образом, такой комплекс обязательно должен быть стационарным.

Недавно было предложено автоматически фиксировать еще один вид нарушений – в автоматизированном режиме проверять наличие в единой базе информации об ОСАГО, а также отсутствия технического осмотра. Отсутствие полиса ОСАГО никак не влияет на стиль вождения водителя, на то, как часто он нарушает правила дорожного движения. На наш взгляд фиксация нарушений связанных с отсутствием полиса ОСАГО (ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ) не окажет никакого влияния на снижения количества ДТП. Введение это новшества направлено в первую очередь на сбор штрафов.

Нами было произведено исследование с целью выявления зависимости между работой камер и количеством ДТП, а так же количеством погибших в этих ДТП. Исследование проводилось для территории Омской области. Первоначально было предположение, что никакой зависимости между увеличением количества камер и изменением количества ДТП нет.

В Омской области комплексы фотовидеофиксации административных правонарушений стали появляться в 2011 году. В этом же году и появился Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД УМВД России по Омской области (далее ЦАФАП ГИБДД УМВД России по Омской области), который стал обрабатывать материалы, полученные с этих камер.

Сведения для проведения исследования были получены в ЦАФАП ГИБДД УМВД России по Омской области. Была получена информация о количестве постановлений, которые были вынесены этим подразделением. Информация об общем количестве постановлений по региону за последние 7 лет была получена с официального сайта Государственной статистики

[2]. Анализируя эти сведения можно заметить, что доля постановлений, оформленных центром автоматической фиксации, постоянно растет. В 2017 году их доля уже составляла 81%. В то же время общее число постановлений постоянно менялось. Это связано с тем, что постоянно изменяется количество постановлений вынесенных в автоматическом режиме.

На официальном сайте ГИБДД в разделе статистика [3] доступны сведения о дорожно-транспортных происшествиях начиная с 2004 года. Так как комплексы фотовидеофиксации в Омской области работают с 2011 года, то и сведения о ДТП были проанализированы, начиная с 2011 года.

Для того чтобы выяснить, являются ли две величины: количество погибших и количество постановлений, вынесенных подразделениями ЦАФАП ГИБДД УМВД России по Омской области, зависимыми друг от друга, найдем коэффициент корреляции. Если коэффициент корреляции принимает отрицательное значение, то зависимость обратная. Если коэффициент корреляции принимает положительное значение, то зависимость прямая. Если модуль коэффициента корреляции больше 0,5, то зависимость есть, если от 0 до 0,5 то зависимость слабая, если близок к 0, то зависимости нет.

В нашем случае, после вычисления, получаем значение – 0,53 (вычисление производились с использованием MSExcel). Таким образом, есть обратная зависимость количества погибших в ДТП и количества вынесенных постановлений с использованием фотовидеофиксации. Иными словами, чем больше за год вынесено постановлений – тем меньше погибших, чем меньше вынесено постановлений – тем больше погибших. Зависимость есть, но она слабая (так как коэффициент очень близок к -0,5).

Если произвести аналогичный анализ для количества ДТП по Омской области, то получится несколько другой результат. Коэффициент корреляции между количеством ДТП и количеством штрафов, оформленных с использованием фотовидеофиксации, равен -0,89. Это означает, что зависимость между количеством ДТП и количеством постановлений обратная. Она очень высокая.

Таким образом, в ходе исследования выявилась очень высокая закономерность между увеличением количества постановлений и снижением количества ДТП. Это свидетельствует о высокой эффективности работы камер видеофиксации на территории Омской области по снижению количества ДТП.

ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 27.08.2018) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»). Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС). Режим доступа: <https://fedstat.ru/indicator/36228> (дата обращения: 01.10.2018).

3. Показатели состояния безопасности дорожного движения. Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 01.10.2018).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кургузов Антон Владимирович. Преподаватель.
Омская академия МВД России.
Служебный адрес: 644092, г. Омск, пр. Комарова, 7.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Фотовидеофиксация, ДТП, правонарушение, коэффициент корреляции, пострадавшие, погибшие.

ЛЕОНОВА Е.Р., ЗВЕРТАЕВА Ю.Ю.

К ВОПРОСУ ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ПО ДЕЛАМ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

В статье анализируется возможность применения беспилотных летательных систем, в частности, квадрокоптеров при производстве осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных происшествиях.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из основных направлений деятельности значительного количества стран. Выполнение указанного направления, в полной мере зависит от проводимой государством политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также современных тенденций, складывающихся с аварийностью в конкретных регионах [8].

В автокатастрофах на территории Российской Федерации ежегодно гибнут десятки тысяч человек. Количество пострадавших, в частности, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (далее по тексту – ДТП), во много раз превышает количество погибших в результате различных авиакатастроф и иных трагических ситуаций. Статистика имеет отрицательную динамику по ДТП, но результаты все же не утешительны, поскольку число погибших на территории Российской Федерации в ре-

зультате ДТП лишь с января по октябрь 2018 года составило 12 886 тыс. человек [1].

Высокий уровень аварийности на автомобильных дорогах нашей страны является актуальной социально-экономической проблемой России. Дорожно-транспортные происшествия приводят не только к негативным последствиям в части демографических аспектов, но и к экономическим потерям, равным 2-3 % ежегодного валового национального продукта.

Одним из неперенных условий эффективного управления безопасностью дорожного движения является определение и устранение влияния факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий [7].

Важность государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения была продемонстрирована 14 марта 2016 года в городе Ярославле, где под председательством Владимира Путина состоялось заседание президиума Государственного совета, посвящённое вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации [2].

Одним из первоначальных следственных действий, которые позволяют получить информацию о событии совершенного деяния для последующего принятия решения о возбуждении, либо отказе в возбуждении уголовного дела, является осмотр места происшествия. Как правильно заметил Р.С. Белкин, «осмотр места происшествия выступает как средство получения именно поисковой и в целом первоначальной информации, источниками которой служат как обстановка места происшествия, так и конкретные её элементы – носители такой информации» [3].

Практика показывает, что действия территориальных органов МВД России не всегда бывают своевременными и результативными, что в свою очередь может негативно сказываться, в том числе и на своевременности прибытия сотрудников органов внутренних дел на место происшествия, а также на эффективности их дальнейших действий. Одним из главных недостатков этого зачастую является «отсутствие мобильности и оперативности, большая протяженность обслуживаемых территорий, сложные климатические условия отдельных регионов, а также отсутствие возможности получения полной и своевременной информации о состоянии оперативной обстановки на месте происшествия» [4].

Одним из решений рассматриваемой проблемы, на наш взгляд, является использование в системе МВД России аэромобильных комплексов, что может позволить сократить время и значительно повысить качество производства осмотра места происшествия при выезде членов следственно-оперативной группы на место совершенного ДТП.

Аэромобильные комплексы в настоящее время широко применяются МЧС России. Кроме того, навигация является неотъемлемой частью технологического процесса, а также транспортной безопасности. Беспилотные летательные аппараты (далее по тексту – БПЛА) широко используются для

производства различных работ, фото- и видеосъемки местности, доставки предметов и товаров, в спасательных операциях и так далее. Квадрокоптеры, относящиеся к разновидности БПЛА, завоевали прочные позиции на рынке товаров для потребителей и их количество с каждым годом растет. При этом стоит помнить, что квадрокоптер относится к категории воздушного судна, на использование которого распространяются соответствующие авиационные правила.

К преимуществам применения квадрокоптеров сотрудниками органов внутренних дел в целях фото- и видеофиксации осмотров мест происшествий при совершении ДТП, можно отнести следующие:

- возможность маловысотной, а также высотной фото-, видеофиксации места происшествия;
- высокое разрешение получаемого фото- и видеоизображения;
- возможность детальной съемки по размеру объектов;
- высокая оперативность получения результатов работы и иные.

Таким образом, вышеназванные позиции могут быть положены в основу возможности применения квадрокоптеров при осмотре места происшествия на местах, совершенных ДТП на участках местности обширной площади, границы осмотра которой определены следователем или ограничены высотой и дальностью полета, используемого беспилотника, а также в труднодоступной местности. К последней можно отнести болотистые местности, высокогорные участки, лесные массивы. Кроме того, использование рассматриваемых аэромобильных комплексов наиболее актуально при проведении осмотров мест происшествий по делам о дорожно-транспортных происшествиях на сложных участках дорог, в сложных погодных условиях, при большом скоплении пострадавших машин [5].

Использование квадрокоптеров возможно положить в основу решения таких проблем, как: трудность для передвижения по участку дороги, где ограничена одна из полос движения в целях производства осмотра места происшествия; невозможность передвижения по участку дороги в случае ограничения всего участка дороги для проведения осмотра места происшествия; проведение осмотра места происшествия в сложных погодных условиях (туман, снегопад и т.д.), когда необходима фиксация общей обстановки места происшествия, положения автомобилей, удаленно расположенных от места фотографирования (в случае наличия дорожных ограждений, играющих очень важную роль при ДТП, предотвращая вылет автомобиля с дороги на обочину, а также с мостов и мостовых сооружений), детальной фиксации повреждений при кучном скоплении автомобилей.

При всех вышеперечисленных объективных условиях использование квадрокоптеров, оснащенных фото-, видеоаппаратурой способствует успешному и качественному проведению осмотра места происшествия по делам о дорожно-транспортных происшествиях и достоверной фиксации деталей столкновения, в то время как общепринятые приемы съемки не-

достаточно отражают обстановку мест происшествий, имеющих значительные размеры площади.

Ввиду специфики таких мест происшествий, применение беспилотных летательных аппаратов для аэрофото -, видеосъемки деталей происшествия может быть не только дополнительным к традиционным технико-криминалистическим средством фиксации места происшествия, но и единственно возможным самостоятельным средством в конкретной оперативной ситуации, способным выполнять традиционные виды фотосъемки, применяемые при осмотре места происшествия:

- ориентирующую - для фиксации общего вида места происшествия с привязкой к окружающей территории;
- обзорную - для фиксации непосредственно самого места происшествия;
- узловую - для фиксации крупным планом места соприкосновения столкнувшихся транспортных средств в момент удара;
- детальную - для фиксации непосредственно самих следов столкновения.

Подводя итог вышесказанному, следует подчеркнуть, что в решении многообразных и трудоемких задач обеспечения безопасности дорожного движения важнейшая роль принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России [6], а так же тот факт, что высокая актуальность и необходимость использования квадрокоптеров экспертами-криминалистами при проведении такого следственного действия, как осмотр места происшествия по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Преимущества их использования выражаются в возможности производства с их применением в кратчайшие сроки качественной фото- и/или видеосъемки на любой местности, независимо от ее масштабов, рельефа и растительного покрытия, а также труднодоступности объекта, подлежащего фото-, видеосъемке, при условии минимальных затрат усилий со стороны сотрудников органов внутренних дел.

ЛИТЕРАТУРА

1. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России: <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 13 октября 2018 г.).
2. Зейналов Ф.Н. Основные тенденции в формировании государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75). С. 57–59.
3. Белкин Р.С. Очерки криминалистической тактики: учеб. пособие. Волгоград, 1993. С. 150–151.

4. Бецков А.В. Применение аэромобильных комплексов МВД России при противодействии преступности: методические рекомендации. М., 2015.

5. Михайлова П.В., Степанова А.В. Квадрокоптеры в современной жизни // Старт в науку: инновационные технологии в технике и дизайне сборник материалов I Ежегодной научной конференции студентов среднего профессионального образования Технологического университета. 2016.

6. Афонин В.В. Особенности взаимодействия ГИБДД со службами органов внутренних дел, государственными и общественными организациями в области обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования), 2017. С. 34–39.

7. Жбанова С.А. Проблема оценки эффективности управления и качества анализа аварийности в деятельности Госавтоинспекции // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России, 2016. С. 4–7.

8. Калюжный Ю.Н. Современные тенденции обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Вестник Воронежского института ФСИН России. 2016. № 4. С. 133–137.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Леонова Елизавета Руслановна. Курсант 3 курса факультета обеспечения безопасности на транспорте.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Служебный адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71.

Звертаева Юлия Юрьевна. Старший преподаватель кафедры управления и административной деятельности ОВД.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Служебный адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Осмотр места происшествия, беспилотные летательные системы, квадрокоптер, аэромобильный комплекс, ДТП.

КОНТРОЛЬ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ГИБДД – НЕОБХОДИМОЕ УСЛОВИЕ ПОДДЕРЖАНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ И ЗАКОННОСТИ, СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ ГРАЖДАН

Статья посвящена анализу организационно-правовых основ осуществления контроля за деятельностью сотрудников ГИБДД. Применительно к осуществлению сотрудниками ГИБДД своих задач и функций, следует говорить об обязанности неукоснительного следования принципам соблюдения законности и служебной дисциплины. Автор приходит к выводу, что именно эти принципы способны обеспечить требуемую эффективность полицейской деятельности.

Государство предпринимает немало усилий для повышения эффективности мер безопасности в этой сфере, в частности органы внутренних дел в последние годы предпринимают значительные шаги для улучшения законодательной основы в этой области и усиливают предупредительные меры, позволяющие постепенно снижать негативные показатели, характеризующие состояние общественной безопасности [9]. Естественное соблюдение принципов законности и служебной дисциплины в деятельности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) невозможно без наличия отлаженной системы средств их обеспечения. Контроль в деятельности сотрудников ГИБДД – это система наблюдения и проверок, результатом которых становится определение соответствия функционирования объекта тем решениям, которые были приняты. Он выступает в качестве самостоятельной функции процесса управления, а также является элементом организации исполнения решения [1].

Выделяют государственный и общественный виды контроля (рис. 1).

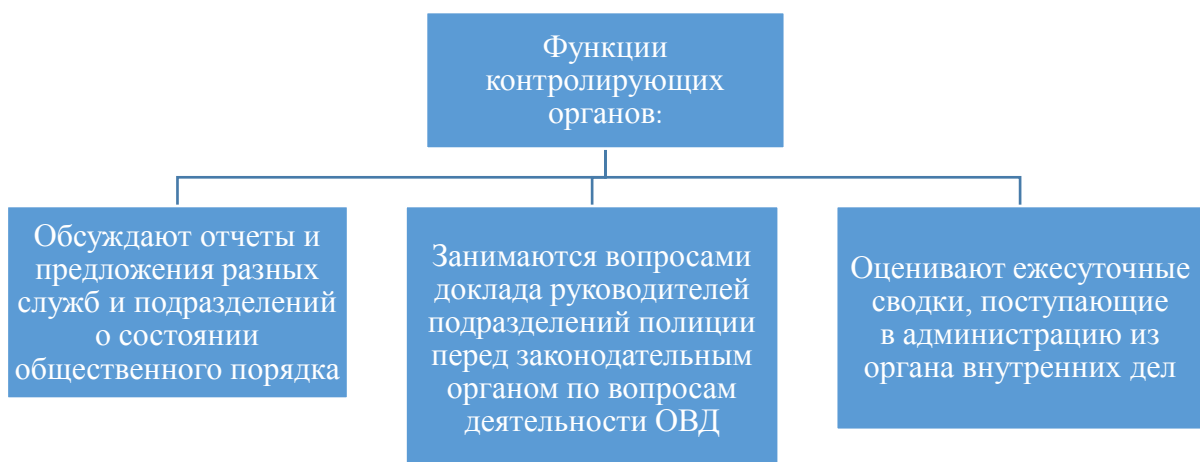


Рис. 1.

Основные задачи контроля: обеспечение грамотного выполнения принимаемых решений; обеспечение строгого соблюдения законов и других правовых актов в сфере внутренних дел; своевременное выявление отдельных недостатков в работе; повышение общего уровня организаторской и оперативно-служебной деятельности; повышение уровня служебной дисциплины сотрудников; внедрение позитивного опыта других государственных органов; улучшение кадровой политики.

Так, контроль судебных органов за административной деятельностью сотрудников ГИБДД заключается в рассмотрении судьями большого количества материалов (дел) об административных правонарушениях: о нарушении ПДД, о неповиновении законному распоряжению сотрудника полиции. Следует согласиться с мнением М.В. Давыдова, который утверждает, что, рассматривая дела или материалы, жалобы и заявления граждан, протесты прокурора, суд проверяет правомерность принимаемых руководителями и другими сотрудниками подразделения полиции решений, исправляет ошибки и упущения и тем самым активно способствует укреплению законности [2].

В вопросах управления деятельностью сотрудников ГИБДД, воспитания высокого уровня правовой культуры, добросовестного отношения к делу имеет также значение правильная организация контроля служебной деятельности подчиненных [3]. Одной из важнейших составляющих профессиональной деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ДПС ГИБДД) выступают взаимоотношения с участниками дорожного движения. Среди наиболее сложных оказываются условия, сопровождающиеся провокационным поведением водителей транспортных средств и требующие от сотрудников полиции высокого уровня профессиональной компетентности [4]. Это позволит руководителю вовремя подметить положительный опыт того или иного сотрудника, обобщить и внедрить его в практику работы всего коллектива и одновременно предупредить ошибки и отступления от установленного порядка несения службы и правил поведения, т.е. от правовых предписаний. Речь идёт о ведомственном контроле [5], который выступает важнейшим средством по совершенствованию деятельности ГИБДД, способствующим укреплению законности и служебной дисциплины. Гарантией объективности деятельности сотрудников ГИБДД и автономии правоохранительного механизма при осуществлении данного контроля является принцип недопустимости вмешательства в производство по делам об административных правонарушениях.

Важной группой субъектов, наделенных правом осуществления контроля за деятельностью ГИБДД, выступают общественные советы при МВД России и его территориальных органах, которые вправе: посещать занимаемые органами внутренних дел, а также места принудительного содержания подозреваемых и обвиняемых в совершении преступления, за-

держанных лиц, лиц, подвергнутых административному аресту; запрашивать и получать в установленном порядке необходимую информацию; вносить руководителям предложения по совершенствованию деятельности ОВД; заслушивать информацию должностных лиц о работе по профилактике преступлений, охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности и т.д.

Наконец, необходимо охарактеризовать такой вид контроля за деятельностью сотрудников ГИБДД, как прокурорский надзор. Современный прокурорский надзор за их деятельностью – это особый вид государственных полномочий прокурора, при котором прокуратура контролирует соблюдение требований Конституции РФ и других законов сотрудниками полиции (подразделениями полиции, ОВД) МВД России в целях недопущения нарушения прав и свобод участников правоотношения и обеспечения верховенства законов. Для осуществления своих функций ныне прокуроры используют особые полномочия, собственные формы и методы деятельности, которые по своему характеру не могут применяться другими органами госвласти. Актами прокурорского реагирования на нарушения закона сотрудниками ГИБДД являются протесты, представления, требования, постановления и предостережения [6].

Наиболее действенным и актуальным способом обеспечения реализации надзорных функций является осуществление приема граждан и рассмотрение их обращений, заявлений и жалоб граждан на противоправные действия полиции. Они должны осуществляться в соответствии с требованиями приказа Генпрокуратуры России от 30 января 2013 г. № 45 «Об утверждении и введении в действие Инструкции о порядке рассмотрения обращений и приема граждан в органах прокуратуры Российской Федерации» [7].

Нельзя не согласиться с мнением Ю.Н. Калюжного, Е.Г. Капустиной, которые полагают, что контроль за деятельностью сотрудников ГИБДД (в каком бы виде он не осуществлялся) призван сделать эту деятельность не только более эффективной, но и более открытой. Кроме того, в обязательном порядке необходимо учитывать, что лица, которые осуществляют подобный контроль, должны соответствовать самым высоким моральным и профессиональным требованиям. Всеобщее проникновение коррупции зачастую делает анализируемую деятельность совершенно бессмысленной. Любой результат контроля, особенно негативный, должен также подлежать проверке. Это обеспечит беспристрастность, комплексность проводимого контроля, поможет преодолеть многие негативные тенденции [8].

Таким образом, несмотря на наличие различных видов и уровней контроля за деятельностью сотрудников ГИБДД, не стоит говорить о чрезмерном регулировании этой деятельности. Основная задача такого контроля – обеспечение соблюдения в деятельности ГИБДД принципа законности, уважения и защиты прав и свобод граждан.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральный закон Российской Федерации от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» // СЗ РФ. 2011. № 1. Ст. 2.
2. Давыдов М.В. Проблемы борьбы с коррупцией в подразделениях ГИБДД//Наука и практика. 2015. №2 (63). С. 42.
3. Капустина Е.Г., Лимарева Е.С. Профилактика Безопасности дорожного движения как важнейшее условие формирования правовой культуры современного общества // Транспортное право. 2017. №1. С. 25.
4. Борисова С.Е., Зейналов Ф.Н.О. Стратегии провокационного поведения водителей транспортных средств и профессиональные действия инспекторов дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения // Вестник московского университета МВД России. 2018;(2):131-5.
5. Приказ МВД РФ от 03.02.2012 г. №77 «Об основах организации ведомственного контроля за деятельностью органов внутренних дел Российской Федерации» // Консультант Плюс: [Электронный ресурс]. <http://www.consultant.ru>.
6. Шалумов М.С. Прокурорский надзор и государственный контроль за исполнением законов: разграничение компетенции и ответственности // Государство и право. 1999. № 1. С. 85.
7. Приказ Генпрокуратуры России от 30.01.2013 № 45 (ред. от 08.09.2016) «Об утверждении и введении в действие Инструкции о порядке рассмотрения обращений и приема граждан в органах прокуратуры Российской Федерации» // Консультант Плюс: [Электронный ресурс]. <http://www.consultant.ru>.
8. Калюжный Ю.Н., Капустина Е.Г. Отдельные аспекты профилактики нарушений дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками органов внутренних дел // Научный портал МВД России. №2 (34). 2016. С. 88.
9. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Лимарева Елена Станиславовна. 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, контроль, дисциплина, законность.

ЛИНЬКОВ В.В.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ АВТОМАТИЗАЦИИ ЗАДАЧ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье рассматриваются основные направления автоматизации задач подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения имеет первостепенное, решающее значение для планомерного развития Российской Федерации. Сфера обеспечения безопасности дорожного движения тесно связана со всеми сторонами функционирования нашего общества, основной задачей которого выступает развитие, увеличение ресурсов человека, общества и государства в различных социальных, технических, экономических, информационных и иных сферах [4].

Вместе с тем, около 250 тысяч человек каждый год оказываются пострадавшими в результате дорожно-транспортных происшествий. Столь внушительные числа способствовали разработке федеральных целевых программ повышения безопасности дорожного движения, целью которых является снижение смертности в дорожно-транспортных происшествиях.

В связи со сложившейся ситуацией требуется комплексный подход к решению поставленных задач в области обеспечения безопасности дорожного движения. Одной из составляющих является автоматизация ключевых направлений деятельности Госавтоинспекции. На текущий момент в деятельность ГИБДД внедрены автоматизированные информационные системы и в будущем они будут лишь большую долю задач решать и получат существенное развитие.

Оперативный сбор информации о дорожно-транспортных происшествиях реализуется с помощью АИУС Госавтоинспекции. Данная система не только собирает данные, но и позволяет провести общий анализ отдельного ДТП на предмет условий совершения происшествия. АС УДТП обеспечивает автоматизированный сбор, обработку и хранение информации о ДТП с пострадавшими и дальнейшего включения в государственную статистическую отчетность.

В МИАС формируется единое информационно-аналитическое пространство статистических показателей деятельности Госавтоинспекции. В частности, проводится анализ причин, фактов, сопутствующих условий

совершения ДТП. Мониторинг показателей, содержащихся в системе, позволяет сформировать наиболее полные характеристики происшествия и нарушителя правил дорожного движения [1].

МИАС позволяет принимать более обоснованные управленческие решения, в основе формирования которых лежат информационные технологии, реализующие аналитические выводы из массива статистических данных.

МИАС включает в себя следующие программные модули: «Картограмма», «Аналитические панели», «Отчеты», «Конструктор запросов».

Картограмма накладывает показатели аварийности на карту Российской Федерации, что позволяет визуально анализировать ситуацию в сфере безопасности дорожного движения по регионам в сравнении.

Аналитические панели дают инструментарий для оценки пороговых уровней показателей, характеризующих ситуацию в области обеспечения безопасности дорожного движения как с учетом оперативной и годовой информации, так и посредством использования методов многомерного статистического анализа.

Модуль «Отчеты» позволяет обрабатывать статистическую информацию в удобном для восприятия виде. Средства анализа информации, содержащиеся в функционале системы, обеспечивают возможность ранжирования регионов Российской Федерации по показателям безопасности дорожного движения, составлять паспорта субъектов по основным показателям безопасности дорожного движения, производить оценку эффективности деятельности подразделений ГИБДД.

С помощью модуля «Конструктор запросов» имеется возможность составлять запросы с несколькими параметрами. Данные для них формируются на основании карточек учета ДТП. Для наглядности представления информации и формирования выводов, результаты поисковых запросов могут накладываться на карту или получать графическое представление.

МИАС позволяет оценивать ситуацию в области обеспечения безопасности дорожного движения как с учетом информации в целом, так и посредством детального статистического анализа с целью повышения качества принимаемых управленческих решений в подразделениях ГИБДД[2].

Автоматизированные информационные системы обмениваются между собой данными. Первичный сбор информации производится с помощью АИУС Госавтоинспекции. В ней формируется база данных электронных карточек учета, которые содержат общее описание происшествия, фотографии с места происшествия и все детали совершения ДТП. Выгрузка собранных данных осуществляется в АС УДТП для формирования реестра карточек с пострадавшими и включения в государственную статистическую отчетность. После чего данные передаются в МИАС, где формируется единое информационно-аналитическое пространство показателей для

статистического анализа ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения [3].

В настоящее время в ликвидации последствий ДТП участие экстренных служб отражается в карточке учета ДТП. Но механизма оперативного в автоматизированном режиме взаимодействия между службами не существует. Совершенствование информационного обмена в этом направлении позволит организовать своевременное взаимодействие экстренных служб, что позволит сократить время прибытия на место ДТП и повысит эффективность оказания помощи пострадавшим.

Отдельно следует отметить возможности использования Геоинформационных систем (ГИС) в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Сегодня выделяются несколько направлений развития современных ГИС:

- интеграция GPS/ГЛОНАСС и ГИС;
- разработка версий ГИС для мобильных устройств;
- веб-картографирование.

В подразделениях Госавтоинспекции технологии геолокации находят применение в ГИС ЦСН БДД МВД России и Единой системе контроля передвижения транспортных средств по территории Российской Федерации, которые способствуют своевременному получению оперативно значимой информации [3].

Таким образом, автоматизация основных направлений деятельности подразделений Госавтоинспекции обеспечивает повышение качества процессов сбора, обработки и хранения информации о ДТП. Аналитические возможности автоматизированных систем дают возможность пользователям проводить более глубокий статистический анализ и формировать обоснованные управленческие решения, которые позволят снизить тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий, повысив безопасность на дорогах страны. Дальнейшим улучшением этого показателя может стать внедрение системы взаимодействия экстренных служб при ликвидации последствий ДТП.

ЛИТЕРАТУРА

1. Прогнозирование показателей безопасности дорожного движения на основе статистического анализа / Матросова Л.Д., Семенов Е.Ю. // Среднерусский вестник общественных наук. Издательство: Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Москва). С. 55–60.

2. Линьков В.В. Основные аспекты повышения эффективности хранения цифровых изображений в автоматизированных информационных системах Госавтоинспекции // Известия ОрелГТУ. Серия «Информацион-

ные системы и технологии». Орел: Изд-во ОрелГТУ, 2015. № 2(88). С. 31–34.

3. Информационные технологии в деятельности правоохранительных органов: проблемы использования и пути повышения эффективности / Кузнецов А.С., Машурова О.Ю. // Сборник научных статей. Редколлегия: Л.Д. Матросова [и др.]. Орел, 2016. С. 62–65.

4. Калюжный Ю.Н. Факторы (детерминанты), влияющие на состояние и эффективность функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Юридический мир. 2017. № 9. С. 43–47.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Линьков Вадим Вячеславович. Преподаватель кафедры информационных технологий в деятельности органов внутренних дел. Кандидат технических наук.

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

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

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Автоматизированные информационные системы, система информационно-аналитического обеспечения, специальное программное обеспечение.

ЛЯШЕНКО Е.А.

ВОПРОСЫ ЭКЗАМЕНА НА ПОЛУЧЕНИЕ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ МОТОТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

Рассмотрены особенности и сложности сдачи практического этапа экзамена на право управления мотоциклом.

В настоящее время проблема повышения безопасности дорожного движения продолжает оставаться одной из наиболее актуальных для российской действительности [2]. Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожно-транспортных происшествий [3]. Важность государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения была продемонстрирована 14 марта 2016 г. в городе Ярославле, где под председательством Владимира Путина состоялось заседание президиума Государственного совета, посвящённое вопросам безопасности до-

рожного движения в Российской Федерации. Глава государства отметил, что «уровень безопасности дорожного движения напрямую влияет и на устойчивость социально-экономического развития, на эффективную работу всей транспортной инфраструктуры России [1].

Несмотря на реализацию мероприятий, предусмотренных федеральными целевыми программами, перспективными планами и стратегическими документами, направленными на снижение аварийности, количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, осуществляющих пассажирские перевозки, наглядно демонстрирует необходимость совершенствования законодательства, связанного с приобретением права на управление транспортными средствами, профессиональной подготовки водителей транспортных средств [4].

Изменение порядка приема квалификационных экзаменов на право управление транспортным средством обосновывает актуальность вопроса реализации нормативных правовых актов, касающихся приема экзаменов на получение права на управление транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений. В обществе сформировалось впечатление, что законотворческая деятельность Госавтоинспекции направлена на то, чтобы сделать максимально сложной возможность получения права управления транспортными средствами.

Приказом МВД России от 06.09.2017 № 707 «О внесении изменений в нормативные правовые акты МВД России по вопросам регистрационно-экзаменационной деятельности» в Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, утвержденном приказом МВД России от 20 октября 2015 г. № 995 (далее – Регламент) изменены условия выполнения упражнений экзамена по первоначальным навыкам управления транспортными средствами и схем экзаменационных упражнений, в том числе категории А.

В процессе подготовки обозначенного Регламента, участие в разработке схем и рассмотрении испытательных упражнений на получение права управления мототехникой, активное участие принимали представители мотосообществ, инструкторы, обучающие мотоциклистов (в том числе и мотогонщиков), рассматривался как отечественный, так и за рубежный опыт.

Активно данная проблематика обсуждалась на форумах мотоциклистов.

В результате проведенной работы, первая принятая редакция Регламента, учитывала концептуальные предложения по обустройству новых упражнений экзамена, особенно маневрирования в ограниченном пространстве, безопасной парковке, а также, что особенно важно, по скоростному маневрированию, разработанные на основе экзаменационных тестов передового зарубежного опыта.

Здесь необходимо понимание, что управление двухколесным транспортным средством отличается от управления транспортными средствами, имеющими более устойчивую колесную базу. Органы управления и порядок воздействия на них также отличается от трех и четырех колесных механических средств передвижения. По-разному воздействуют на эти транспортные средства и физические силы: сила инерции, силы сопротивления, вызванные трением качения, потоком встречного воздуха, сила инерции при разгоне и торможении и центробежная сила при прохождении поворота.

Упражнение «Скоростное маневрирование» по своей сути позволяет оценить наиболее значимые, навыки управления мототранспортным средством среди которых умение плавно изменять скорость с переключением передач, способность руления и удержания равновесия при наклоне транспортного средства, маневрирования на повышенных скоростях, умение входа в поворот, удержания траектории поворота и выхода из него с ускорением, способность ухода от внезапно появляющегося препятствия, способность произвести остановку с применением обеих тормозов, исключения заноса или потери равновесия.

Отсутствие этих навыков в условиях реального дорожного движения, при высоких скоростях и ограниченном времени могут привести к тяжким последствиям как для самого водителя, так и для окружающих. Поэтому время выполнения упражнения ограничено.

Отработанные и проверенные схемы по не понятным причинам не устроили авторов Регламента и через два года были приняты изменения, в результате которых упражнение «Скоростное маневрирование» по сути своей перестало быть скоростным.

Во-первых, вместо разметочных конусов высотой до 0,5 м., устанавливаемых в секторе упражнения, имитирующего скоростное маневрирование при объезде препятствия, авторы изменений сочли целесообразным устанавливать разметочные стойки высотой не менее 1 метра.

Такое изменение не учитывает, что уклонение от препятствия при движении на скоростях выше 15-20 км/час невозможно без наклона мотоцикла в сторону поворота. Плавно повернуть, без наклона мотоцикла, возможно только на малой скорости. Специалисты описывают, что с возрастанием скорости увеличивается центробежная сила и, если поворачивать руль, не нарушая вертикального положения, из-за вылета передней вилки пятно контакта шины смещается относительно продольной оси и центра тяжести (рис. 1) и вследствие этого появляется дополнительная сила, которая стремится наклонить мотоцикл в сторону поворота – момент этой силы называют опрокидывающим.

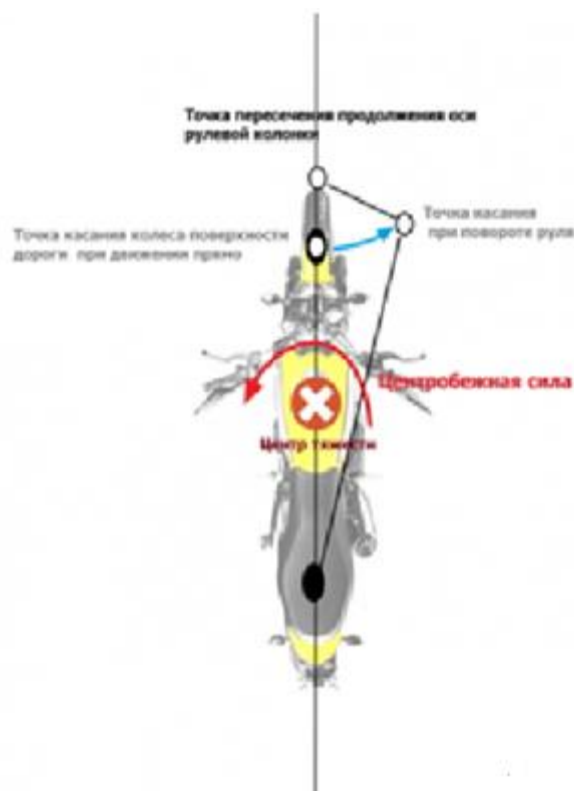


Рис. 1.

Как только центробежная сила, зависящая от радиуса поворота и скорости, превысит силу сцепления шин с землей, мотоцикл с водителем потеряет устойчивость, что неизбежно приведет к падению.

Чтобы падения не допустить, необходимо наклонить мотоцикл внутрь поворота с помощью тела, как показано на рисунке 2 и, чем больше скорость, тем большим должен быть угол наклона относительно вертикальной оси. Существуют различные методики «руления телом» и не зная их безопасно управлять мототранспортным средством невозможно.

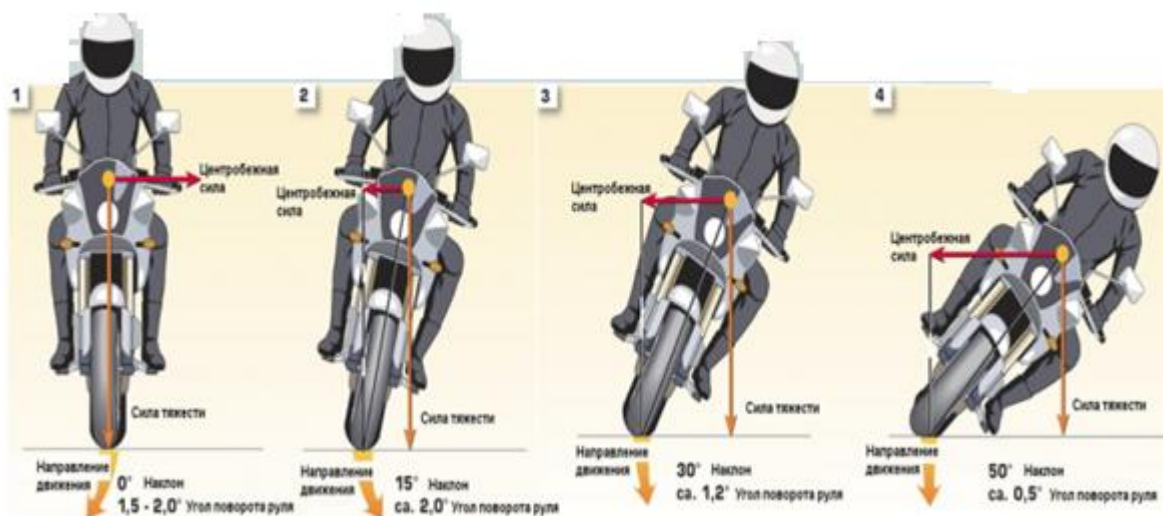


Рис. 2.

При наклоне мотоцикла его проекция седоком на дорожное покрытие гораздо больше, чем того же мотоцикла, но вертикально расположенного. Таким образом попасть в габаритные ворота шириной 1 метр, обозначенные стойками более 1 метра, не задев их, можно только при движении на малых скоростях, то есть перед проездом фигуры упражнения необходимо максимально замедлиться (рис. 3).

Такое положение убирает смысл упражнения, и только использование разметочных конусов позволяет сделать указанное упражнение максимально эффективным.

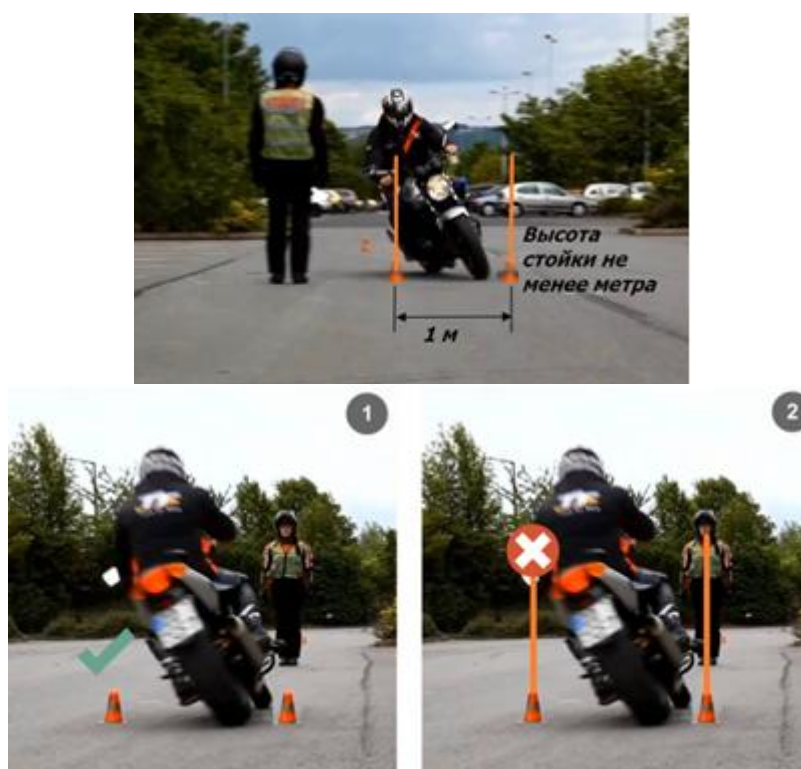


Рис. 3.

В Регламент включена некая «Схема Б», которая применяется «в случае невозможности размещения элемента упражнения в пределах габаритных размеров автодрома, автоматизированного автодрома или закрытой площадки в соответствии со схемой «А».

В этом случае выполнение скоростного маневрирования становится затруднено, а то и невозможно по следующим причинам.

Перед скоростным прохождением змейки необходимо разогнать мотоцикл, но тогда выполнить объезд первой стойки невозможно, так как согласно схеме движения, ее необходимо объехать, практически развернувшись (рис. 4) и сразу после этого войти в правый поворот. Такой маневр возможен исключительно на минимальной скорости.

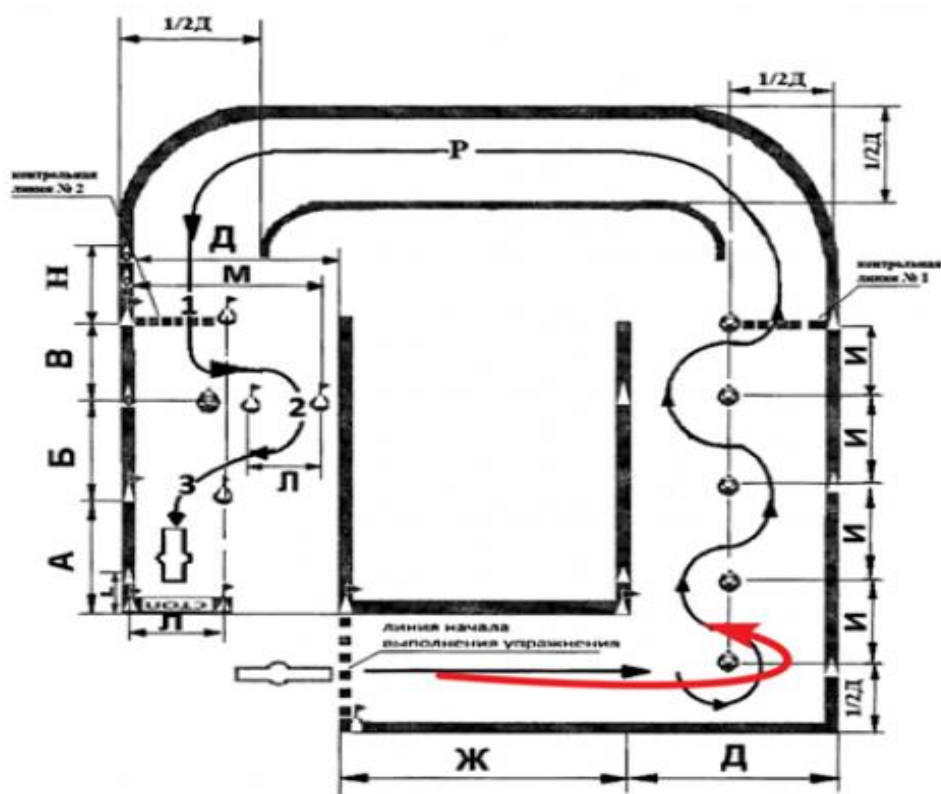


Схема "Б" элемента упражнения N 1 -
"Скоростное маневрирование".

Рис. 4.

В итоге вышеперечисленные изменения схемы экзаменационного упражнения «Скоростное маневрирование», исказили его суть и сделали его выполнение при оценке навыков будущего водителя бессмысленным и невозможным.

В завершении необходимо обозначить необходимость рассмотрения возможности корректировки положений по приему квалификационных экзаменов категории А, которые направлены на оценку умения управлять мотоциклом в сложных режимах, а по сложившейся методике данная оценка исключена.

ЛИТЕРАТУРА

1. Зейналов Ф.Н. Оформление ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции: реалии, проблемы и перспективы // Российская юстиция. 2018. № 9. С. 65–67.
2. Афонин В.В. Проблемы профилактики нарушений ПДД водителями мопедов (скутеров): правовой и организационный аспекты // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 8–11.

3. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 34–38.

4. Калюжный Ю.Н. Основные направления совершенствования подготовки водителей транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов (проблемы и перспективы) // Полицейская и следственная деятельность. 2018. № 1. С. 1–9.

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

Административный регламент, право управления, мототранспорт, экзамен.

МАТРОСОВА Л.Д.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МВД РОССИИ В ЦЕЛЯХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

В статье рассматриваются принципы развития системы информационного обеспечения Госавтоинспекции на современном этапе. Представлены особенности внедрения и использования ФИС ГИБДД-М, а также автоматизированных информационных систем сбора, обработки, хранения и анализа информации о дорожно-транспортных происшествиях.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из основных направлений деятельности значительного количества стран. Выполнение указанного направления, в полной мере зависит от проводимой государством политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также современных тенденций, складывающихся с аварийность в конкретных регионах [4].

В целях предоставления широкого спектра возможностей для создания и использования информационных систем на базе облачной инфраструктуры в 2015 году в МВД России введена в эксплуатацию Единая система информационно-аналитического обеспечения деятельности (ИСОД) МВД России. Функционирование данной системы основывается на принципах централизованного управления разработкой, внедрением и сопровождением электронных сервисов на основании единой технической политики; унификации программного обеспечения; интеграции информационных ресурсов. С внедрением ИСОД МВД России появилась возможность пересмотреть существующую систему информационного обеспечения Госавтоинспекции, что, по мнению Кочетковой Н.Д., будет способствовать оказанию правовой помощи гражданам по делу об административном правонарушении [1].

В интересах ГИБДД МВД России разработано специальное программное обеспечение федеральной информационной системы Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД-М), которое предназначено для их взаимодействия с соответствующими органами государственной власти Российской Федерации и организациями. ФИС ГИБДД-М является одним из сервисов обеспечения оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел, размещенных в центре обработки данных ИСОД МВД России. ФИС ГИБДД-М реализует принципы централизации и интеграции, что является большим шагом вперед, так как ранее Управления ГИБДД субъектов Российской Федерации самостоятельно определяли информационную политику своего региона в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и организовывали работу собственных информационных систем для взаимодействия с федеральной информационной системой ГИБДД. Единственным требованием была передача необходимых сведений на федеральный уровень с использованием определенного транспортного формата [2].

ФИС ГИБДД-М имеет модульную структуру и состоит из следующих подсистем:

1. Подсистема «Транспортные средства» предназначена для автоматизации проведения регистрационных действий с транспортными средствами в целях обеспечения предоставления подразделениями Госавтоинспекции государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним, включая межведомственное информационное взаимодействие в ходе предоставления государственной услуги.

2. Подсистема «Водительские удостоверения» предназначена для автоматизации функций Госавтоинспекции по учету сведений о выданных российских национальных и международных водительских удостоверениях, лицах, получивших водительское удостоверение, а также для обеспечения предоставления подразделениями Госавтоинспекции государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, включая межведомст-

венное информационное взаимодействие в ходе предоставления государственной услуги.

3. Подсистема «Административные правонарушения» предназначена для учета административных правонарушений, по которым сотрудники Госавтоинспекции уполномочены составлять протоколы об административном правонарушении, и автоматизации процесса производства по ним, а также информационного обеспечения оказания подразделениями Госавтоинспекции государственной услуги по предоставлению сведений об административных правонарушениях в области дорожного движения.

4. Подсистема «Специальная продукция» предназначена для учета распределенной в подразделения Госавтоинспекции, утраченной, похищенной, уничтоженной специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении.

Подсистема «Получение и предоставление сведений» применяется для обеспечения взаимодействия ФИС ГИБДД-М с прикладными сервисами ИСОД МВД России, информационными системами МВД России, а также с информационными ресурсами органов исполнительной власти, предоставляющих государственные или муниципальные услуги [3]. Подсистема осуществляет предоставление по запросам сведений из подсистем ФИС ГИБДД-М.

Программное обеспечение ФИС ГИБДД-М размещено на ресурсах центра обработки данных (ЦОД) МВД России. Как и все сервисы ИСОД МВД России, ФИС ГИБДД-М реализует концепцию облачных вычислений, подразумевающую повсеместный сетевой доступ к подсистемам ФИС ГИБДД-М.

Эта концепция позволяет повысить доступность и мобильность, так как пользователи могут получить доступ к информационным ресурсам с любого устройства, подключенного к ИСОД МВД России (отсутствует привязка к конкретному рабочему месту).

Обмен данными между информационными подсистемами ФИС ГИБДД-М обеспечивается применением единой базы данных.

По каналам интегрированной мультисервисной телекоммуникационной системы (ИМТС) ФИС ГИБДД-М взаимодействует с:

Информационно-поисковой системой «Следопыт-М»;

Подразделениями ГИБДД МВД России;

Подразделениями МВД России;

Главным информационно-аналитическим центром (ГИАЦ) МВД России;

Удостоверяющим центром МВД России в части проверки электронной подписи;

Информационными системами центрального национального бюро Интерпола.

Посредством системы межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ) предусмотрен обмен данными с Единым порталом государственных услуг, Федеральной налоговой службой (ФНС), Министерством иностранных дел (МИД), Федеральным казначейством (Государственная информационная система о государственных и муниципальных платежах – ГИС ГМП), Федеральной таможенной службой (ФТС), Министерством обороны (Минобороны), Государственной регистрационной палатой при Министерстве юстиции (ГРП), Федеральной миграционной службой (ФМС), Федеральной службой по надзору в сфере здравоохранения (Росздравнадзор), Федеральной службой по надзору в сфере образования и науки (Рособрнадзор), Федеральной службой судебных приставов (ФССП).

Можно выделить основные информационные потоки ФИС ГИБДД-М:

Сведения из учетов ГИБДД в подразделения МВД;

Проверка по розыску транспортных средств (из Интерпола);

Розыск лиц и транспортных средств (из ГИАЦ МВД России);

Заявления на регистрацию транспортных средств, выдачу или замену водительского удостоверения, сведения об административных правонарушениях (через единый портал государственных услуг);

Начисление (платежи) по госпошлинам, постановлениям об административных постановлениях (ГИС ГМП);

Формирование учетов ГИБДД (подсистемы ФИС ГИБДД-М) региональными подразделениями.

Несомненно, новая концепция системы информационного обеспечения Госавтоинспекции, заложенная в ФИС ГИБДД-М создает предпосылки для повышения эффективности информационного взаимодействия в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Вместе с тем на современном этапе имеются следующие проблемы, связанные с эксплуатацией и использованием ФИС ГИБДД-М:

1. Низкая скорость обработки запросов и отчетов, формируемых с помощью ФИС ГИБДД-М.

2. Взаимодействие с ГИС ГМП сопряжено с огромными задержками обработки данных об административных правонарушениях и платежах. Поэтому требуется совершенствование механизма сверок с ГИС ГМП;

3. Требуется разработка мобильного решения для подсистемы «Административная практика» с тем, чтобы инспекторы дорожно-патрульной службы имели возможность в электронном виде оформлять постановления об административных правонарушениях.

Большинство проблем связано с тем, что в облачной модели многое зависит от пропускной способности каналов, по которым идет обмен информацией между центром обработки данных (облаком), который собирает данные со всех узлов сети и периферией (пользователями сервисом).

Для совершенствования облачной модели целесообразно ее расширить до концепции туманных вычислений.

Концепция туманных вычислений предполагает обработку данных на конечных устройствах сети (компьютерах, мобильных устройствах, датчиках), а не в облаке.

Центр обработки данных МВД России при такой архитектуре является централизованным облаком, а региональные сервера (или отдельные рабочие станции) становятся каплями тумана с децентрализованной архитектурой.

То есть при реализации этой концепции данные региональных подразделений Госавтоинспекции обрабатываются на региональных серверах и реплицируются в централизованную базу данных сервиса ФИС ГИБДД-М.

Постоянный учет дорожно-транспортных происшествий необходим для отслеживания значений целевых показателей и индикаторов, установленных Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

Таким образом, качественные изменения системы информационного обеспечения, происходящие в Госавтоинспекции, вызваны внедрением ИСОД МВД России. Применение централизованного подхода и интеграции дает возможность оперативно реагировать на различные изменения и осуществлять модификацию программного обеспечения, а также позволяет повысить качество выполнения задач в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Реализованные в ФИС ГИБДД-М функции обеспечивают работу практически по всем направлениям деятельности ГИБДД, что делает её единой и универсальной системой подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения. Вместе с тем на современном этапе имеется ряд проблем функционирования ФИС ГИБДД-М и большинство из них связано с облачной архитектурой построения сервиса. Облачная концепция хранения данных предъявляет высокие требования к пропускной способности каналов. Комплексное использование облачной архитектуры и концепции туманных вычислений позволит устранить многие проблемы связи.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кочеткова Н.Д. К вопросу о процессуально-правовом значении запроса о правовой помощи по делу об административном правонарушении // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова № 3 (72). 2017. С. 49–52.

2. Линьков В.В. Вопросы автоматизации учета дорожно-транспортных происшествий // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова № 1 (66). 2016. С. 71–73.

3. 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 «Консультант-Плюс».

4. Калюжный Ю.Н. Современные тенденции обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Вестник Воронежского института ФСИН России. 2016. № 4. С. 133–137.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Матросова Лидия Дмитриевна. Начальник кафедры информационных технологий в 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

Автоматизированные информационные системы, система информационно-аналитического обеспечения, специальное программное обеспечение.

МОСКВИНА Ю.В.

О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В статье рассматривается вопрос об установлении административной ответственности родителей допустивших перевозку детей в автомобилях без использования специальных удерживающих устройств в нарушение правил дорожного движения.

Вопросы обеспечения транспортной безопасности традиционно занимают одно из ведущих направлений обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, особое место среди которых отведено вопросам обеспечения безопасности дорожного движения [7].

Количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с участием детей в России остаётся стабильно высоким, несмотря на общее снижение количества ДТП. В настоящее время, когда рост автотранспорта на дорогах страны растёт огромными темпами, а количество пострадавших в результате ДТП граждан не снижается, следует более внимательно отнестись к данной проблеме [5].

Несовершеннолетние участвуют в дорожном движении в качестве пешеходов, пассажиров и водителей транспортных средств.

Безусловно, причиной ДТП в подавляющем большинстве случаев становится нарушение ПДД участниками дорожного движения. Около четверти ДТП с участием несовершеннолетних в возрасте до 16 лет происходят по их собственной неосторожности [1]. Даже в тех случаях, когда ребёнок получает травмы в результате нарушения ПДД им самим нельзя говорить о том, что виновником является именно он. Взрослый, находящийся рядом, или отсутствующий в тот момент, когда он должен сопровождать несовершеннолетнего участника дорожного движения, виновен в нарушении ПДД ребёнком.

Поведение ребёнка на дороге во многом обусловлено его восприятием дорожной ситуации в конкретный момент времени. Именно поэтому безопасность детей на дороге могут и должны обеспечить окружающие его взрослые: родители, учителя, воспитатели, прохожие и водители транспортных средств. Их пример – самая убедительная форма обучения для ребёнка.

Ребенок является самым незащищенным участником дорожного движения, особенно являясь пассажиром.

По данным ГИБДД МВД России, в ДТП с пострадавшими в возрасте до 16 лет дети были травмированы или погибли, будучи пассажирами, почти в половине происшествий (в 2015 – 44,2 %, в 2016 – 45,5 %, в 2017 – 45,2 %, за 9 месяцев 2018 г. – 45,8 %). Из числа погибших в ДТП детей более 60 % – это дети-пассажиры (в 2015 – 58,3 %, в 2016 – 62,1 %, в 2017 – 63,1 %, за 9 месяцев 2018 г. – 60,7 %) [1].

Для сокращения смертности и травмирования пассажиров в результате ДТП используются пассивные средства безопасности автомобилей. К ним относятся автомобильные ремни безопасности и детские удерживающие устройства. Имеющийся опыт использования детских удерживающих устройств в автомобилях показал их высокую эффективность.

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 [6].

При применении детских удерживающих устройств смертность среди пострадавших детей в случае ДТП снижается более чем на 80 %, число тяжелых телесных повреждений – на 64-80 %, а лёгких – на 70 %. Кроме того, вероятность для ребёнка быть смертельно раненым снижается на 26 % в случае размещения его на заднем сидении легкового автомобиля [2].

Правила дорожного движения обязывают перевозить детей в возрасте до семи лет в автомобиле только с использованием детских удержи-

вающих устройств. А в возрасте от семи до одиннадцати лет (включительно) правила позволяют перевозить ребёнка на заднем сидении автомобиля как с использованием детских удерживающих устройств, так и без них, но с использованием ремней безопасности. Перевозка детей в возрасте до двенадцати лет на переднем сиденье легкового автомобиля должна осуществляться только с использованием детских удерживающих устройств [3].

КоАП РФ устанавливает ответственность за нарушение правил перевозки детей. Так, согласно ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ за нарушение требований к перевозке детей, установленных ПДД РФ, предусматривается наложение административного штрафа на водителя в размере 3 тысяч рублей; на должностных лиц – 25 тысяч рублей; на юридических лиц – 100 тысяч рублей.

Ответственность родителей за нарушение правил перевозки их ребёнка не предусмотрена в российском законодательстве, хотя нередко именно родители принуждают водителя нарушить правила, требуют перевозить малолетнего пассажира без специального удерживающего устройства. Зачастую родители убеждают водителя согласиться на перевозку несовершеннолетнего на коленях, пристегнувшись с ним одним ремнём безопасности, не осознавая, что вероятность получения тяжёлых травм для ребёнка увеличивается в таком случае, так как помимо того, что при ДТП ребёнок ударяется о внутренние части салона автомобиля, он может быть раздавлен телом взрослого. Масса пассажира весом в 75 кг при фронтальном столкновении автомобиля на скорости 70 км/ч увеличивается до 4 тонн [2].

Родители, которые обязаны защитить малолетнего пассажира и обеспечить его безопасность, умышленно пренебрегают своей обязанностью, подвергают ребёнка опасности. При этом никакой ответственности они не несут, за исключением случаев, когда они сами являются водителями.

Примером безответственного поведения родителей при перевозке детей может служить происшествие, случившееся 5 июня 2017 года в Сочи. Так, тридцатидевятилетняя жительница города Сочи, управляя внедорожником «Вольво», несмотря на то, что в автомобиле находились детские удерживающие устройства, допустила перевозку своих несовершеннолетних детей в багажном отделении машины. При движении автомобиля дверь багажного отсека открылась, и дети выпали на проезжую часть. В результате падения один из несовершеннолетних получил телесные повреждения [4].

Статья 5.35 КоАП РФ предусматривает ответственность родителей за неисполнение родителями или иными законными представителями несовершеннолетних обязанностей только по содержанию и воспитанию несовершеннолетних.

В некоторых странах ответственность за перевозку ребёнка в автомобиле без специального удерживающего устройства установлена не только для водителя, но и для родителей этого ребёнка. Так, в Австрии в случае гибели или ранения ребёнка из-за отсутствия должного крепления ответственность несут взрослые, на чьём попечении находился ребёнок [2].

Необходимость использования детских удерживающих устройств при перевозке детей-пассажиров неоспорима. Для исключения случаев перевозки детей без специальных удерживающих устройств необходимо:

- сотрудникам ГИБДД уделять пристальное внимание соблюдению правил перевозки детей,
- добиться неотвратимости наказания водителей осуществляющих перевозку детей без детских удерживающих устройств,
- установить ответственность родителей или лиц их заменяющих, допустивших перевозку детей с нарушением установленных правил, для этого дополнить санкцию части 3 ст. 12.23 КоАП РФ субъектом «родитель или лицо, его заменяющее», установив административное наказание в виде штрафа в размере трёх тысяч рублей.

Кроме того, положительную роль в предупреждении детского дорожно-транспортного травматизма сыграет просветительская и воспитательная работа с населением с целью убеждения в важности использования детских удерживающих устройств, а также обучение родителей способам спасения своего ребёнка при дорожно-транспортном происшествии.

Комплексный подход к проблеме детского дорожно-транспортного травматизма, а также активное взаимодействие всех субъектов системы профилактики включая ГИБДД, повышение ответственности родителей за перевозку детей в автомобилях с нарушением требований ПДД позволит, на наш взгляд, снизить количество пострадавших детей-участников дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Официальный Интернет сайт ГИБДД МВД России. <https://www.stat.gibdd.ru> (дата обращения 12.10.2018).
2. Использование удерживающих устройств в автомобиле / Милешкина Н.Д., Полина Л.Ю., Семибратова Л.В.: Обзорная информация. Выпуск 20. – Москва. НИЦ БДД МВД России, 2008. С. 3, 40–41.
3. Правила дорожного движения: постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 № 1090 // СПС «КонсультантПлюс».
4. Евтякова А. Мать, перевозившая детей в багажнике легкового автомобиля заплатит штраф за нарушение правил перевозки пассажиров. https://www.1tv.ru/news/2017-06-06/326560-mat_perevozivshaya_detey_v_bagazhnikе_legkovogo_avtomobilya_zaplatit_shtraf_za_narushenie_pravil_perevozki_passazhirov (дата обращения 12.10.2018).
5. Афонин В.В. Концепции повышения эффективности деятельности сотрудников подразделений пропаганды дорожного движения по предупреждению детского травматизма на дорогах // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 38–44.

6. Жбанова С.А. Профилактика использования детских удерживающих устройств как составляющая организации работы по обеспечению безопасности дорожного движения. // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2017. № 1 (1). С. 148-151.

7. Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые вопросы классификации субъектов государственно-правовой системы обеспечения безопасности дорожного движения в России // Государственная власть и местное самоуправление. 2017. № 7. С. 13–18.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Москвина Юлия Валентиновна. Старший преподаватель кафедры административной деятельности органов внутренних дел. Кандидат юридических наук.

Воронежский институт МВД России.

Служебный адрес: 394065, Воронеж, просп. Патриотов, д. 53.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, перевозка детей, административная ответственность родителей.

ПАВЛОВА Е.В.

ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАКОННОСТИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ И ГИБДД

Раскрывается сущность обеспечения законности и дисциплины в органах внутренних дел, обозначены основные формы обеспечения законности в деятельности органов внутренних дел и подразделений ГИБДД, в частности. Определены основные пути повышения эффективности рассматриваемого правового института.

Состояние законности и служебной дисциплины в органах, организациях и подразделениях системы МВД России находится на особом контроле у руководства МВД России, что находит свое отражение в выступлении Министра МВД России В.А. Колокольцева на расширенном заседании коллегии МВД России 28 февраля 2018 г. Он особо отметил работу по созданию в служебных коллективах атмосферы нетерпимости к противоправному поведению. За последние пять лет число поступивших от сотрудников уведомлений по фактам обращения к ним с предложениями

коррупционного характера возросло в пять раз. Повысилась эффективность внутриведомственного контроля. Сегодня свыше 70 % лиц, допустивших правонарушения и должностные проступки, выявляются силами самих органов внутренних дел, прежде всего подразделениями собственной безопасности. В результате, начиная с 2012 года, в три раза сократилось количество тех, кто совершил грубые нарушения служебной дисциплины. За последние годы на 10 процентов уменьшилось также число сотрудников, подвергнутых уголовному преследованию [1].

В последние годы государством придается большое значение организации и осуществлению мероприятий, направленных на совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения [17]. Следует отметить, что в условиях реформирования, оптимизации деятельности органов внутренних дел уровень доверия населения к полиции имеет тенденцию к росту, и составил по данным исследования ФГКУ «ВНИИ МВД России» в 2017 году 67 %, в то время как в 2015–2016 годах – 46-47 % [2]. Индекс оценок работы полиции в 2017 году достиг максимума за всю историю измерений – 58 пунктов из 100 возможных. Что свидетельствует о том, что проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [18].

Приведенные данные свидетельствуют о целенаправленной, продуманной политике государства и руководства министерства внутренних дел Российской Федерации по соблюдению законности и дисциплины в системе государственных органов в целом и в органах внутренних дел в частности.

Принцип законности един для всех территорий и слоев населения, вне зависимости от многонационального характера Российской Федерации, значительного количества субъектов, входящих в состав страны, и имеющих определенные исторически сложившиеся нормы, традиции, характеризующие их самобытное развитие. Данные обстоятельства объективно затрудняют эффективное функционирование принципа законности в Российской Федерации [3].

Принцип законности – это точное и неукоснительное соблюдение действующих норм права всеми участниками общественных отношений, которые возникают в различных отраслях деятельности. Данный принцип обеспечивается действующими институтами государственной власти, гражданами, организациями, предприятиями и общественными формированиями.

Обеспечение законности включает два основных направления:

- соблюдение и исполнение норм права всеми субъектами правоотношений в сфере государственного управления;
- соблюдение норм права и обоснованная деятельность правоприменительных органов.

Законность в органах внутренних дел – составляющая законности в государстве, которая выражается в точном и строгом и неукоснительном

соблюдении действующих норм права, как на федеральном, так и на региональном уровне.

Деятельность полиции, в том числе и подразделений ГИБДД, имеет свои особенности. Во-первых, органы внутренних дел, осуществляя правоприменительную деятельность, обязаны обеспечивать законность в стране в сфере охраны общественного порядка, защиты прав и свобод граждан, интересов общества и государства, в соответствии со статьей 12 Федерального закона «О полиции». Во-вторых, служебная деятельность самих органов внутренних дел должна основываться на строжайшем соблюдении законности (статья 6 ФЗ «О полиции») [4].

Представляется обоснованным, что режим обеспечения законности в органах внутренних дел обладает рядом признаков, которые позволяют его отнести к самостоятельным правовым институтам. Среди указанных признаков можно выделить следующие:

- осуществление контрольных и надзорных функций о правильности, своевременности и неукоснительности исполнения действующих норм права гражданами, иностранными гражданами, организациями, предприятиями, учреждениями и общественными объединениями, с целью обеспечения общественного порядка и общественной безопасности;

- реализация мер принуждения только на основе действующих норм права, с учетом соразмерности и целесообразности применения такой меры в каждом конкретном случае, посредством использования предоставленного законом арсенала принудительных мер, в том числе и предупредительного характера;

- неукоснительное соблюдение требований закона самими сотрудниками органов внутренних дел, служебной дисциплины, норм морали и этики;

издание ведомственных правовых норм, которые направлены на реализацию не только правоприменительной деятельности сотрудников, но и обеспечении прав граждан, а также прав самих сотрудников.

Основными способами обеспечения законности являются [5].

- контроль за деятельностью полиции;
- прокурорский надзор за деятельностью полиции;
- обжалование незаконных действий должностных лиц подразделений полиции;

- ответственность сотрудников за нарушение законности.

Все названные способы направлены на предупреждение, выявление и пресечение нарушений законности в системе органов внутренних дел, и дополняют друг друга.

Контроль и надзор за деятельностью полиции реализуется в соответствии с 10 главой Федерального закона «О полиции» [4].

Под контролем в принято понимать проверку процессов и явлений, а также постоянное наблюдение за ними, с целью фиксации текущего состояния организации для достижения определенной цели.

Являясь должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях в соответствии со статьей 28.3. КоАП РФ, сотрудники органов внутренних дел в соответствии со статьей 27.8. КоАП РФ имеют право осуществить осмотр принадлежащих юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю используемых для осуществления предпринимательской деятельности помещений, территорий и находящихся там вещей и документов [19]. Для контроля в любой деятельности характерны следующие признаки:

- основной целью контроля является получение необходимой информации о состоянии и деятельности подконтрольного объекта;
- в процессе контроля осуществляется проверка соответствия действиям подконтрольного объекта законодательству, а также коррекция или совершенствование данных действий;

В-третьих, разрабатываются меры по предупреждению правонарушений в деятельности подконтрольных объектов, так называемая социальная превенция.

Основными задачами контроля в структурных подразделениях полиции являются:

- строгое и неуклонное исполнение законов и основанных на них подзаконных актов;
- качественное и своевременное реагирование органами внутренних дел в процессе принятия решений;
- повышение общего уровня операторской и оперативно-служебной деятельности в целях обеспечения и укрепления законности и дисциплины среди сотрудников полиции;
- своевременное предупреждение и пресечение проступков служебного состава Министерства внутренних дел;
- выявление недостатков и создание рекомендаций по их совершенствованию;
- повышение дисциплины сотрудников полиции и уровня их персональной ответственности за совершенные проступки;
- создание правильной оценки деятельности сотрудника и возможность использования (перемещения) кадров [7].

Контроль в системе органов внутренних дел осуществляют различные государственные и негосударственные органы и их должностные лица [8].

Основным видом контроля, осуществляемого в системе Министерства внутренних дел, является внутриведомственный контроль, который проводится силами самого Министерства. Арсенал средств и способов указанного вида контроля позволяет выявлять значительное количество нарушений норм права среди сотрудников органов внутренних дел, ввиду то-

го, что контролируемый субъект в полном объеме знает деятельность подконтрольного объекта, в том числе те направления, которые в первую очередь нуждаются в корректировке. Внутриведомственный контроль ведется по двум направлениям:

- 1) контроль главных управлений, управлений, департаментов и их структурных подразделений, входящих в состав Министерства внутренних дел Российской Федерации;

- 2) контроль, осуществляемый в территориальных органах Министерства внутренних дел.

В первом направлении осуществляется вертикальный контроль: контроль за соблюдением законности со стороны вышестоящих органов внутренних дел за нижестоящими. Примером тому может быть профессиональная деятельность Министра внутренних дел Российской Федерации. Именно он несет персональную ответственность за выполнение возложенных на Министерство внутренних дел задач и реализацию государственной политике в установленной сфере.

Основным видом внутриведомственного контроля является инспектирование. Инспектирование – внутриведомственный контроль, включающий в себя установление фактического состояния дел, изучение и проверку организации оперативно-служебной деятельности, а также разработку мер по ее совершенствованию. Инспектирование деятельности всех структурных подразделений Министерства внутренних дел России, в том числе главных управлений МВД России по субъектам и образовательным учреждениям, проводится раз в пять лет. После чего документально оглашаются результаты инспектирования. По результатам инспектирования готовятся два итоговых документа:

1. Акт по итогам инспектирования, в котором находят выражение выявленные недостатки, замечания, а также виды деятельности, которые целесообразно признать положительными.

2. План устранения недостатков, выявленных в ходе инспектирования.

В статье 50 данного закона определяется конкретный список субъектов, осуществляющих общественный контроль:

- граждане Российской Федерации;
- общественные объединения;
- общественная палата Российской Федерации, осуществляющая контроль за деятельностью полиции в соответствии с Федеральным законом от 4 апреля 2005 г. № 32-ФЗ «Об Общественной палате Российской Федерации» [9].

- общественные наблюдательные комиссии и члены этих комиссий, осуществляющие контроль за обеспечением прав граждан в местах принудительного содержания, находящихся в ведении федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел, в соответствии с Федераль-

ным законом от 10 июня 2008 г. № 76-ФЗ «Об общественном контроле за обеспечением прав человека в местах принудительного содержания и о содействии лицам, находящимся в местах принудительного содержания» [10].

– общественные советы, образуемые при федеральном и территориальном органе исполнительной власти в сфере внутренних дел, осуществляющие контроль за деятельностью полиции в соответствии с положениями об этих советах.

Для обеспечения законности и укрепления дисциплины в органах внутренних дел также используется надзор. Представляется, что основной отличительной особенностью надзора является тот факт, что для его осуществления создаются специальные органы власти, для которых такая деятельность является основной.

Надзор за деятельностью полиции, как правило, осуществляют органы прокуратуры.

Прокурорский надзор – это специальная, целенаправленная деятельность федеральных органов прокуратуры, осуществляемая от имени Российской Федерации и состоящая в проверке точности исполнения законов, действующих на ее территории [11].

Прокурорский надзор осуществляется в целях обеспечения верховенства закона, единства и укрепления законности, защиты прав, свобод и интересов человека и гражданина. Прокуратура Российской Федерации осуществляет надзор за исполнением законов Российской Федерации за следующими органами:

- федеральными органами исполнительной власти;
- следственным комитетом Российской Федерации, дознанием и за органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность и их должностными лицами;
- органами государственного управления;
- общественными организациями и гражданами.

Надзор органов прокуратуры Российской Федерации за деятельностью полиции осуществляется по следующим направлениям [12].

- надзор за соблюдением в деятельности полиции прав и свобод человека и гражданина;
- надзор за законностью приема, учета, регистрации, проверки и разрешения заявлений и сообщений о правонарушениях;
- надзор за законностью уголовно-процессуальной деятельности полиции;
- надзор за законностью оперативно-розыскной деятельности полиции.

Еще одним средством обеспечения законности, а как следствие и дисциплины является право гражданина на обжалование неправомерных, по его мнению, действий должностного лица.

С одной стороны, деятельность органов внутренних дел направлена на обеспечение прав и свобод граждан, предоставление возможности реализовать эти права законным путем, с другой стороны в ходе этой деятельности сами сотрудники полиции могут нарушать указанные права, либо создавать определенные препятствия для их реализации. Следует учесть, что правом подачи жалобы могут пользоваться все граждане Российской Федерации, которые считают, что их права нарушены, как самостоятельно, так и через своих представителей. В таком случае граждане могут реализовать свое конституционное право – подача жалобы. Под подачей жалобы стоит понимать обращение граждан в устной, письменной, электронной форме в уполномоченные органы государственной власти по поводу нарушенных их прав и свобод действиями или бездействиями органов государственной власти, органов местного самоуправления, учреждениями, предприятиями и их должностными лицами.

Цель жалобы – защита прав и законных интересов лиц, подавших жалобу.

Возможность подачи жалобы является важнейшим средством обеспечения законности в деятельности органов внутренних дел, это не только дает возможность гражданину добиться справедливости, но и мотивирует сотрудников полиции на выполнение своих должностных обязанностей в точном соответствии с установленными нормами права.

Одной из важнейших составляющих профессиональной деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения выступают взаимоотношения с участниками дорожного движения. Среди наиболее сложных оказываются условия, сопровождающиеся провокационным поведением водителей транспортных средств и требующие от сотрудников полиции высокого уровня профессиональной компетентности [13].

Понятия законности и дисциплины очень тесно взаимосвязаны, но, тем не менее, не являются идентичными. Представляется вполне обоснованным, что дисциплина в целом, и служебная дисциплина в частности являются составляющими элементами режима законности.

Служебная дисциплина с одной стороны является целью и результатом воспитания, средством достижения определенных целей, с другой определенным порядком организации и деятельности какого-либо коллектива, и подчинение этому порядку всех членов коллектива [14].

В самом широком смысле слова дисциплина – это определенный порядок поведения людей, отвечающий сложившимся в обществе нормам права и морали, а также требованиям той или иной организации. Исторический опыт свидетельствует, что ни одна область в жизни и деятельности любого общества, государства не может обходиться без определенной организации и дисциплины, обязательного выполнения общепринятых правил и норм поведения [15].

Служебная дисциплина в органах внутренних дел – это соблюдение сотрудником органов внутренних дел установленных законодательством Российской Федерации, Присягой сотрудника органов внутренних дел Российской Федерации, дисциплинарным уставом органов внутренних дел Российской Федерации, контрактом, приказами и распоряжениями руководителя федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел, приказами и распоряжениями прямых и непосредственных руководителей (начальников) порядка и правил выполнения служебных обязанностей и реализации предоставленных прав [16].

Детальная правовая регламентация института служебной дисциплины в органах внутренних дел представлена в Федеральном законе Российской Федерации от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Кроме этого в ч. 2 ст. 39 ФЗ «О полиции» установлено, что служебная дисциплина в полиции регулируется дисциплинарным уставом органов внутренних дел, который детально регламентирует механизм служебных взаимоотношений, а также проблемные вопросы служебной дисциплины и дисциплинарной ответственности [4].

Понятие служебной дисциплины включает в себя и правовой и нравственный компонент, которые не могут быть рассмотрены не во взаимосвязи. Правовой аспект регламентирован на законодательном уровне, и предполагает в негативном аспекте нарушение сотрудником органов внутренних дел правовых предписаний, в том числе коррупционного характера

Начальники и руководители всех служб и подразделений осуществляют систематическую, планомерную деятельность по укреплению служебной дисциплины во вверенных им подразделениях. Они несут персональную ответственность за действия и поступки своих подчинённых. В свою очередь, руководители органов внутренних дел обязаны [4].

- создавать необходимые условия для труда, отдыха и повышения квалификации подчиненных;
- воспитывать у подчиненных чувство ответственности за выполнение служебных обязанностей;
- обеспечивать гласность и объективность в оценке служебной деятельности подчиненных;
- уважать честь и достоинство подчиненных;
- не допускать преследование сотрудников органов внутренних дел по мотивам личного характера или за критику недостатков в деятельности органов внутренних дел.

Целью работы по укреплению законности и служебной дисциплины является воспитание у сотрудников глубокого уважения к законам и нормативным актам, с дальнейшим их сознательным исполнением в практической деятельности.

Целесообразно выделить отдельные аспекты укрепления служебной дисциплины в органах внутренних дел:

- повышение правовой культуры сотрудника;
- индивидуальная работа с сотрудниками полиции, направленная на повышение правовой культуры, с целью формирования стойкой нетерпимости к любым противоправным проявлениям, совершенным как гражданами, так и сотрудниками органов внутренних дел;
- персональная ответственность руководителей, поручителей за действия подчиненных, систематический, планомерный контроль за вверенным коллективом;
- выявление лиц добросовестно, эффективно выполняющих свои обязанности, с целью их поощрения, на основе всего арсенала стимулирующих средств;
- совершенствование системы управления подразделений органов внутренних дел.

Для обеспечения законности и служебной дисциплины в органах внутренних дел важную роль играет проведение служебных проверок. Задачей служебной проверки является полное исследование обстоятельств нарушения служебной дисциплины и правонарушений, совершенных сотрудниками полиции, выявление причин, условий и лиц их совершения, а также вынесение справедливого наказания соразмерного противоправности деянию.

Действенным направлением укреплением законности и дисциплины является оптимальная дисциплинарная практика. Под дисциплинарной практикой в органах внутренних дел понимается сложившийся в конкретном подразделении полиции опыт применения к сотрудникам мер поощрения и дисциплинарного взыскания с целью укрепления служебной дисциплины и предупреждения ее нарушений.

Применение мер дисциплинарного взыскания способствует реализовать принцип индивидуализации ответственности, в зависимости от степени опасности проступка и личности виновного.

Обеспечение законности и дисциплины – это целенаправленная, систематическая деятельность во всех подразделениях органов внутренних дел, в том числе и подразделения Госавтоинспекции направленная на неукоснительное и строгое соблюдение законов, с целью обеспечения прав и законных интересов граждан.

Таким образом, законность и служебная дисциплина являются важнейшими составляющими деятельности органов внутренних дел, которые характеризуют современные тенденции в области защиты прав и свобод граждан, охране правопорядка и обеспечения общественной безопасности. От того насколько эффективно реализуются данные принципы в административно-служебной практике полиции зависит эффективность выполняемых задач не только каждым конкретным должностным лицом, но и

министерством внутренних дел в целом. Законность и дисциплина как правовые категории являются важными средствами противодействия коррупции в органах внутренних дел.

ЛИТЕРАТУРА

1. Выступление В.А. Колокольцева на расширенном заседании коллегии МВД России 28 февраля 2018 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф/news/item/7392148>. (дата обращения 03.09.2018).
2. Оценка деятельности полиции Российской Федерации в 2017 году [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф/news/item/7392148>. (дата обращения 03.09.2018).
3. Малько Н.И. Теория государства и права. М.: Юристъ, 2016.
4. О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс»: [Электронный ресурс] <http://www.consultant.ru>. (дата обращения 03.09.2018).
5. Административная деятельность полиции: учебное пособие. М.: ДГСК МВД России, 2014. 680 с.
6. Беженцев А.А. Контроль за соблюдением законности в деятельности органов внутренних дел // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2010. № 2 (46).
7. Чиркин В.Е. О системном анализе административной деятельности полиции. М.: Арт, 2011.
8. Об Общественной палате Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 4 апреля 2005 г. № 32-ФЗ. Справочно-правовая система «КонсультантПлюс»: [Электронный ресурс] <http://www.consultant.ru>. (дата обращения 03.09.2018).
9. Об общественном контроле за обеспечением прав человека в местах принудительного содержания и о содействии лицам, находящимся в местах принудительного содержания [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 июня 2008 г. № 76-ФЗ. Справочно-правовая система «КонсультантПлюс»: [Электронный ресурс] <http://www.consultant.ru>. (дата обращения 03.09.2018).
10. Жидких А.А. Правотворчество. Законность. Прокуратура. М.: Юрлитинформ, 2015. 176 с.
11. Прокурорский надзор за законностью административной деятельности органов внутренних дел на транспорте. М.: Юнити-Дана, Закон и право, 2015. 144 с.
12. Макаренко А.С., Калинин М.И., Абрамова А.А., Гавриленко Д.А., Манохин В.М., Шорина Е.В., Ямпольская Ц.А. и др. Прокурорский надзор за законностью административной деятельности органов внутренних дел на транспорте. М.: Юнити-Дана, Закон и право, 2015.

13. Борисова С.Е., Зейналов Ф.Н.О. Стратегии провокационного поведения водителей транспортных средств и профессиональные действия инспекторов дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения. Вестник московского университета МВД России. 2018;(2):131-5.

14. Кубышко В.Л. Основы работы по укреплению служебной дисциплины и законности в органах внутренних дел: учебное пособие. М.: ЦОКР МВД России, 2008. С. 6.

15. О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ. Справочно-правовая система «КонсультантПлюс»: [Электронный ресурс] <http://www.consultant.ru> (дата обращения 03.09.2018).

16. О Дисциплинарном уставе органов внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 14 октября 2012 г. № 1377. Справочно-правовая система «КонсультантПлюс»: [Электронный ресурс] <http://www.consultant.ru> (дата обращения 03.09.2018).

17. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 67–70.

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

19. Лимарева Е.С. Отдельные вопросы соотношения осмотра и досмотра, применяемые сотрудниками ДПС ГИБДД // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. №1(1). С. 256–260.

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

Законность, служебная дисциплина, законность в органах внутренних дел, ГИБДД.

СЕМЕНОВ Е.Ю., ДОЛГОВА А.В.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ АППАРАТНО-ПРОГРАММНЫХ КОМПЛЕКСОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Аппаратно-программные комплексы ГИБДД играют важную роль в выявлении нарушений правил дорожного движения и снижении аварийности на дорогах.

Вопросы обеспечения транспортной безопасности традиционно занимают одно из ведущих направлений обеспечения национальной безопасности Российской Федерации. Особое место, среди которых отведено вопросам обеспечения безопасности дорожного движения [3], в структуре которых важное значение принадлежит вопросам информатизации деятельности подразделений Госавтоинспекции.

Основными направлениями информатизации деятельности подразделений по обеспечению безопасности движения являются:

- внедрение автоматизированных комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения;
- ведение автоматизированных банков данных;
- активное использование автоматизированных информационных систем для сбора, обработки, хранения информации о дорожно-транспортных происшествиях, а также для анализа статистических данных Госавтоинспекции [1].

Аппаратно-программный комплекс (АПК) – это продукт, в состав которого входят технические средства и программное обеспечение, совместно применяемые для решения задач определенного типа. В Госавтоинспекции наиболее часто используемыми являются АПК, предназначенные для работы на дорогах с целью автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Измерительными элементами, в зависимости от конструкции, могут выступать:

- радиочастотный радар (доплеровский радар), предназначен для измерения скорости объекта (обычно автомобиля), излучает высокочастотный радиосигнал X-, K- или Ka диапазона.

Частота отраженного импульса изменяется пропорционально скорости перемещения движущегося транспорта. Приняв отраженный сигнал, он измеряет отклонение частоты и вычисляет скорость автомобиля;

Появившиеся разновидности доплеровский радаров позволяют проводить измерение скорости с движущегося патрульного автомобиля, где радар получает из отраженного от дороги сигнала информацию о скорости патрульного автомобиля.

Пример:

«Искра-1В» предназначена для работы в стационарном режиме, в основном в одном направлении. Радар позволяет практически в любых условиях распределять в дорожном потоке транспортное средство с максимальной скоростью, превышающее скорость потока всего на 5 км / ч.

При этом радар практически невидим для всех неадаптированных под российские условия радар-детекторов зарубежного производства: все они воспринимают короткоимпульсный сигнал «Искры» как помеху.

«Искра-1Д» – первый российский радар, способный работать во всех направлениях в движущемся патрульном автомобиле. В течение одной секунды радиолокатору удастся выполнить пятикратное измерение собственной скорости и целевой скорости, исключить возможные ошибки, обработать результаты измерений и отобразить их на табло, который последовательно отображает скорость цели, собственную скорость и время с самого начала измерения.

Для измерения скорости движущегося транспортного средства существуют лазерные радары.

- лазерный радар (лидар).

Его также нередко называют оптическим. Он излучает короткие импульсы лазера вне зрительного диапазона с установленным интервалом времени в направлении автомашины, которые отражаются от транспортного средства и принимаются лазерным измерителем. Лазерный радар зафиксировав изменение дальности до объекта по времени задержки каждого отраженного импульса вычисляет скорость автомобиля, используя данные об изменении дальности за нужный промежуток времени;

Пример:

Лазерный радар Amata имеет ряд преимуществ по сравнению с более ранними радарными моделями и намного удобнее в эксплуатации. С его помощью вы можете измерять скорость объекта, не выходя из автомобиля, фиксируя радар в кабине. Как и в предыдущих радарных моделях, его можно установить на штатив. Этот радар имеет широкий диапазон измерений скорости от 1,5 до 280 км/ч. Средняя погрешность измерения составляет 1 км/ч, максимальное расстояние для измерения скорости составляет около семисот метров, номерной знак определяется на расстоянии от 15 до 250 метров. Комплекс видеокамер Amata способен снимать видео с частотой 5, 10 и 15 кадров в секунду. разрешение дисплея составляет 640x480

пикселей, фотографии – 1600x1200 пикселей. Минимальное расстояние для фотографирования составляет 15 м. Радар можно управлять с помощью пульта дистанционного управления. Передача данных на компьютер осуществляется с помощью универсального интерфейса USB 2.0, поддерживается возможность обновления программного обеспечения.

– телевизионный измеритель (анализ видеоряда) – определяет скорость движения транспортных средств безрадарным методом (по видеокадрам), что делает «антирадары» бесполезными;

Пример:

Метр IT-08 представляет собой многофункциональное измерительное малогабаритное портативное устройство, состоящее из двух блоков.

Основным блоком является базовый модуль MB-08, предназначенный для индикации, управления, генерации напряжения питания от аккумуляторов и внешнего источника питания.

Дополнительный блок MC-08 представляет собой сменный измерительный модуль, который взаимодействует с модулем управления для получения определенного набора функций измерения или пользователя.

– радиометка (RFID) – специальный чип радиочастотной идентификации (транспондер), размещаемый на автомобильном номере. Перспективная технология, позволяющая считывать данные посредством радиосигналов на расстоянии, может применяться и для дистанционной идентификации автомобиля в случае, если госномер автомобиля не считался обычной видеокамерой [2].

С каждым годом на дорогах нашей страны появляются все больше автомобилей. К сожалению, не все водители строго следуют правилам дорожного движения, что часто приводит к различным видам аварий. Для общего улучшения ситуации с дорожным движением, а также для снижения уровня аварийности, ГИБДД использует в своей работе радиолокационное обнаружение нарушений правил дорожного движения. Прогресс в этой области не стоит на месте, а стареющие камеры заменяются новыми более сложными техническими средствами, которые не всегда видны радарным извещателям, установленным в автомобилях. По типу установки радары делятся на 2 группы – мобильные и стационарные.

Стационарные радиолокационные камеры фиксируются в определенном месте на постоянной основе на жесткой опоре над проезжей частью. Как правило, данные этого вида радиолокационных потоков поступают в Центр по рассмотрению административных правонарушений в Государственной инспекции безопасности дорожного движения или на ближайший стационарный пост ДПС. На дорогах при приближении к стационарным камерам, согласно правилам, должен быть установлен знак 8.23 «Фотовидеофиксация».

В настоящее время широко применяется АПК «Центр управления нарядом ГИБДД» – автоматизированный аппаратно-программный ком-

плекс, предназначенный для эффективного и эффективного управления оборудованием дорожной полиции при выполнении служебных обязанностей, а также оперативного мониторинга ситуации на дорогах города и региона.

АПК «Центр управления нарядом ГИБДД» – автоматизированный аппаратно-программный комплекс, предназначенный для эффективного и эффективного управления оборудованием дорожной полиции при выполнении служебных обязанностей, а также оперативного мониторинга ситуации на дорогах города и региона.

АПК ЦУН ГИБДД объединяет следующие элементы:

1. Геоинформационная система (электронная карта) с базой данных линий автомобильного сообщения и объектов городской инфраструктуры;
2. Сертифицированная подсистема определения местоположения мобильных объектов (ГЛОНАСС/GPS);
3. Подсистема городского видеонаблюдения;
4. Подсистема видеонаблюдения на трассах;
5. Подсистема видеофиксации нарушений правил дорожного движения;
6. Подсистема взаимодействия с диспетчерским центром;
7. Подсистема фиксации, сохранения и отображения событий;
8. Автоматизированные рабочие места (АРМ) операторов системы, объединённые сетью передачи данных.

АПК ЦУН ГИБДД предоставляет сотрудникам информацию для проведения оперативной и следственной деятельности, предоставления отчетов и резюме, проведения аналитической работы. Операторы системы AWS являются элементами единой сети оперативных сотрудников. Фиксированные события и назначенные задачи доступны для других операторов.

Информационная система АПК ЦУН ГИБДД позволяет записывать (в автоматическом или ручном режиме) важные события и отображать их на электронной карте. Это обеспечивает эффективность принятия решений при управлении нарядами. АРМ операторов системы являются элементами единой сети оперативных дежурных. Зафиксированные события и назначенные задачи становятся доступны другим операторам. Информационная система АПК ЦУН ГИБДД позволяет фиксировать (в автоматическом или ручном режиме) важные события и отображать их на электронной карте. Это обеспечивает эффективность принятия решений при управлении нарядами.

Типы регистрируемых и отображаемых событий:

- данные от подсистемы видеофиксации нарушений правил дорожного движения;
- информация об изменении расположения мобильных отрядов;
- сообщения по каналам связи;
- данные о состоянии проезжей части автодорог (состояние покрытия, ремонтные работы, заторы);

- информация о ДТП;
- нарушения ПДД;
- вызовы, происшествия;
- изображение с камер видеонаблюдения.

АРМ оператора системы обеспечивает:

- отображение местоположения мобильных отрядов на электронной карте автомобильных дорог;
- отображение событий (ДТП, вызовы) и состояния дорог на электронной карте с привязкой к участку дороги по километражу;
- отображение на электронной карте фактов нарушения правил дорожного движения, зафиксированных подсистемой видеофиксации нарушений;
- поиск ближайших мобильных отрядов к месту события на автодороге;
- определение расстояния в километрах от места события до отрядов на автодороге (путь по автодороге, а не абсолютное расстояние между точками на карте);
- определение ближайшего адреса в городе для точки события на электронной карте;
- доступ к постам видеонаблюдения на дорогах города и на трассах из интерфейса электронной карты, вызов видеопотока от камеры путём её выбора на электронной карте;
- задание маршрутов патрулирования для мобильных отрядов в абсолютных координатах на карте и в объектах ГИС по названию улиц, наименованию трасс;
- контроль отклонений мобильных отрядов от маршрутов;
- контроль превышения допустимой скорости мобильными отрядами;
- протоколирование всех событий в системе с возможностью воспроизведения в том же порядке, на той же или на повышенной скорости, в том числе отображение маршрутов следования мобильных отрядов;
- путь мобильного отряда за промежутки времени;
- плановый маршрут отряда;
- адрес, ближайшие перекрёстки или километраж на трассе по точке местонахождения отряда.
- события и происшествия
- посты видеонаблюдения;
- схему поста видеонаблюдения с отображением углов обзора камер;
- улицы, дома, объекты города-областного центра с фиксацией адресов и названий для осуществления поиска.

Таким образом, рассмотренные АПК, которые используются в Государственной инспекции дорожного движения МВД России, преодолевают

задачи реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

Принимаемые меры по снижению дорожно-транспортных происшествий и их последствий в России ощутимого эффекта пока не приносят; данная проблема требует поиска новых подходов к ее решению.

Однако, рассмотренные в научной работе аппаратно-программные комплексы, применяемые в Госавтоинспекции МВД России, позволяют эффективно решать задачи по выполнению Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». Совершенствование государственного регулирования является необходимым условием для повышения безопасности дорожного движения.

Бесконечная борьба между водителями и сотрудниками Госавтоинспекции не прекращается. И для водителей изобрели специальные устройства, которые принимают сигналы установленных по дороге радаров, предупреждая тем самым водителя о снижении скорости до допустимых параметров. Антирадары или как их еще называют радары-детекторы, также отличаются своими техническими характеристиками, стоимостью и принципом работы.

Согласно статистике, ежегодно приобретаются системы автоматического контроля и выявления нарушений ПДД, что говорит об актуальности данного направления совершенствования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Используемые сегодня в Госавтоинспекции АПК позволяют повысить эффективность решения широкого спектра повседневных задач. Упомянутые системы позволяют накапливать и выдавать в удобном для пользователя виде большие массивы данных, собираемых при помощи автоматизированных средств фиксации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Линьков В.В. Вопросы автоматизации учета дорожно-транспортных происшествий // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2016. № 1 (66). С. 71–73.
2. Семенов Е.Ю. Современные аппаратно-программные комплексы Госавтоинспекции. // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75). С. 167–169.
3. Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые вопросы классификации субъектов государственно-правовой системы обеспечения безопасности дорожного движения в России // Государственная власть и местное самоуправление. 2017. № 7. С. 13–18.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Семенов Евгений Юрьевич. Старший преподаватель 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.

Долгова Анжелика Витальевна. Курсант.

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

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

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Информационная система, база данных ГИБДД, аппаратно-программные комплексы, Госавтоинспекция.

СОВЕТОВА М.В., ЗВЕРТАЕВА Ю.Ю.

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ В ОРГАНИЗАЦИИ ПОДГОТОВКИ НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ

В представленной статье анализируется вопрос правового регулирования в сфере специфики подготовки «водителей-любителей» и «водителей-профессионалов», а также создания и внедрения в автошколах методик, позволяющих повысить уровень подготовки обучаемого вождению.

В настоящее время проблема повышения безопасности дорожного движения продолжает оставаться одной из наиболее актуальных для российской действительности [7]. А транспортная безопасность в Российской Федерации на современном этапе является наиболее актуальной проблемой. Дорожную безопасность можно повысить, в том числе, путем совершенствования системы обучения вождению. Уровень владения водителями навыками управления транспортным средством (далее – ТС) напрямую связан с качеством их подготовки.

Анализ результатов основных показателей обеспечения безопасности дорожного движения за последние годы свидетельствуют о регрессной ситуации, складывающейся с аварийностью пассажирских перевозок. Как и прежде, определяющее значение на состояние аварийности оказывает человеческий фактор, в том числе и профессиональная квалификация водителей [9].

Согласно статистическим данным, представленным на официальном сайте ГИБДД МВД России, в 2018 году около 6 % всех дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) происходит по вине начинающих водителей и зачастую это приводит к трагическим последствиям (рис. 1) [1].

Статистика ДТП с участием начинающих водителей за 2018 год		Российская Федерация		
НАИМЕНОВАНИЕ	ДТП	ПОГИБЛО	РАНЕНО	
Дорожно-транспортные происшествия	119386	12886	152818	
со стажем управления до 2 лет	6771	555	9674	

Рис. 1. Показатель ДТП по Российской Федерации водителей со стажем до 2 лет (2018 г.).

Как видно, в отдельных регионах ситуация складывается аналогичным образом (рис. 2).

Статистика ДТП с участием начинающих водителей за 2018 год		Белгородская область		
НАИМЕНОВАНИЕ	ДТП	ПОГИБЛО	РАНЕНО	
Дорожно-транспортные происшествия	903	106	1153	
со стажем управления до 2 лет	54	2	74	

Рис. 2.

Пытаясь объяснить подобную ситуацию, специалисты отмечают, что проблема в большей своей степени связана с педагогическим аспектом подготовки водителей [2].

В настоящее время действует приказ Минобрнауки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий», предусматривающий выделение десяти категорий «А», «В», «С», «D», «BE», «CE», «DE», «Tm», «Tb», «M», а также шести подкатегорий. Поскольку обучение водителей проводится по универсальным примерным (типовым) программам, можно сделать вывод о том, что в настоящее время отсутствует четкое разделение водителей на любителей (не

имеющих права на работу по найму) и профессионалов (имеющих право на работу по найму).

Анализируя зарубежный опыт, необходимо обратить внимание на то, что во многих странах выделяются начинающие водители и профессиональные водители. При этом к упомянутым категориям водителей нередко предъявляются более суровые требования, чем к остальным водителям.

Так, официальные данные, содержащиеся в Статистическом приложении к Докладу о состоянии безопасности дорожного движения в мире, подготовленному Всемирной организацией здравоохранения, свидетельствуют о том, что в отдельных странах установлены более жесткие требования к начинающим (молодым) водителям и (или) профессиональным (коммерческим) водителям, касающиеся допустимого уровня содержания алкоголя в крови.

В отношении первой категории – это сделано, например, в Австралии, Гане, Камеруне и др. Применительно ко второй категории так поступили в Аргентине, Сербии, Южно-Африканской Республике и др. В некоторых странах ужесточение касается обеих категорий водителей. В качестве примеров можно привести Австрию, Боснию и Герцеговину, Грецию, Испанию, Словению и др. [3, с. 248–255].

Как и ранее в СССР, в значительном количестве зарубежных государств, применительно к начинающим водителям установлены ограничения скорости движения. Речь идет о таких странах, как Болгария, Италия, Испания, Латвия, Литва, Люксембург, Финляндия, Франция и др.

Кроме того, в Бельгии, Израиле, Новой Зеландии, США и других государствах таким водителям запрещается вождение в ночное время. В некоторых странах (Австрии, Бельгии, Новой Зеландии и др.) встречаются и иные ограничения, в том числе запрет на управление транспортным средством в выходные и праздничные дни, в отсутствие рядом опытного водителя и тому подобные.

При этом важно учесть, что в ряде иностранных государств (Австралии, Великобритании, Германии, Новой Зеландии, Норвегии, США, Финляндии, Франции и др.) успешно реализуется системный подход к переводу начинающего водителя в статус «полноценного» водителя. Имеется в виду следующее: нарушение правил дорожного движения начинающим водителем влечет увеличение периода действия установленных ограничений, а при прохождении профильных учебных курсов данный период сокращается [4, с. 32].

Проанализировав систему подготовки водителей [5], можно сделать вывод, что основной проблемой является некачественный процесс обучения. Правовое регулирование в данной сфере не позволяет решить проблемы подготовки молодых водителей в полной мере. На этапе реализации нормативных предписаний – в процессе «очеловечивания» норм права – возникает ряд проблемных аспектов.

Во многих развитых странах Европы подготовка кадров правоохранительных органов ориентируется на формирование специалистов, нацеленных на выполнение задач, актуальных для всех слоев общества. Характерной чертой комплектования кадрового резерва служащих в зарубежных странах является их конкурсный отбор [8].

Потенциальные жертвы дорожно-транспортных преступлений становятся ими при определенных обстоятельствах, в силу своих личностных качеств, поведения, статуса. К ним можно отнести лиц, нарушающих правила дорожного движения в силу легкомысленного или небрежного поведения. Им присущи слабо развитые способности к оценке дорожной ситуации и прогнозированию негативных последствий поведения, низкий уровень правосознания, включающий незнание и пренебрежение правилами дорожного движения (правовой нигилизм), нейтрально-негативное отношение к сотрудникам ДПС ГИБДД, которые пресекают нарушения Правил дорожного движения пешеходами [6].

Кроме того, причиной может являться несовершенная методика обучения или некомпетентность преподавателей-инструкторов. Как правило, автошкола не создает методик обучения, определяя и контролируя лишь общее количество часов вождения. Инструктор проводит занятия по своему усмотрению, самостоятельно оценивает качество навыков обучающегося, их порядок и последовательность. Однако очень часто педагогическая подготовка, образованность и техническая грамотность инструкторов оставляют желать лучшего.

Предписанная методика обучения вождению во многом устарела: она не позволяет даже высококвалифицированному инструктору научить безопасному движению на дорогах всех учащихся автошколы. Кроме того, методика не учитывает индивидуальные особенности учеников, предлагая всем одинаковый по объему часов курс вождения.

Пути решения данной проблемы видятся нам, во-первых, в правовом урегулировании вопроса, касающегося разницы и специфики подготовки «водителей-любителей» и «водителей-профессионалов», во-вторых, в создании и внедрении в автошколах методики, которая позволит учитывать индивидуальные особенности учеников. Это должна быть методика, которая позволит гарантировать ученику, что он получит при обучении полный комплект необходимых навыков.

Следующий аспект, на котором хотелось бы заострить внимание - это некомпетентность педагогов-инструкторов, мастеров производственного обучения вождению. Качество учебного процесса напрямую зависит от кадрового состава преподавателей. Однако, как правило, преподаватели в автошколе не имеют педагогического образования, незнакомы с законами психологии и педагогики. Требования, предъявляемые в настоящее время к автоинструктору, следующие:

- водительское удостоверение, выданное не менее трех лет назад;

- наличие водительского стажа;
- отсутствие за последние три года изъятия прав за нарушение ПДД;
- возраст не младше 21 года.

По нашему мнению, данные требования недостаточны для допуска инструкторов к обучению будущих водителей. Специальной подготовкой мастеров производственного обучения вождению занимается очень мало учебных заведений. Необходимо развивать и широко внедрять данные образовательные программы, включая в курс подготовки изучение психологии и педагогики, необходимых для работы с начинающими водителями.

Повысить престиж профессии инструктора помогут такие активные формы, как конкурсы мастерства. Возможно организовать соревнования между автошколами, преподавательскими составами, инструкторами, выдвинув номинации «Лучшая автошкола города (области, России)», «Лучший преподаватель города (области, России)», «Инструктор города (области, России)». Участвуя в конкурсах, преподаватели и инструкторы смогут не только проявить себя и показать свое мастерство, но и повысить свою квалификацию. Возможно, именно такой творческий подход к подготовке и переподготовке педагогических кадров для автошкол поднимет мотивацию для самоподготовки — основы качества обучения.

Таким образом, предлагаемые изменения в сфере автомобильного образования приведут к существенному снижению количества ДТП, совершенных по вине неопытных водителей, позволят сохранить множество человеческих жизней, улучшить общую дорожную обстановку в Российской Федерации. Современное образование в РФ направлено на подготовку компетентных, высококвалифицированных специалистов и образовательная политика автошкол должна преследовать те же цели, повышая качество обучения будущих водителей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Статистика аварийности в Российской Федерации // Официальный сайт ГИБДД. [Электронный ресурс]. URL: www.gibdd.ru (Дата обращения: 14.10.2018).
2. Савин Б.М., Заостровцев А.В., Сторожев А.М. Отечественный и зарубежный опыт допуска лиц к приему квалификационных экзаменов//Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов. Выпуск 12. М., 2012.
3. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире: Время действовать. Всемирная организация здравоохранения, 2017.
4. Повышение безопасности управления автомобилем молодыми водителями: Обзорная информация. Вып. 2. М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1996. 32 с.

5. Приказ Министерства образования и науки РФ от 26 декабря 2013 г. № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» // Российская газета. 1 августа 2014 года. № 172/1.

6. 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.

7. Афонин В.В. Проблемы профилактики нарушений ПДД водителями мопедов (скутеров): правовой и организационный аспекты // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 8–11.

8. Жбанова С.А. Опыт зарубежных стран по подготовке кадров подразделений полиции // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 1 (70). С. 34–36.

9. Калюжный Ю.Н. Основные направления совершенствования подготовки водителей транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов (проблемы и перспективы) // Полицейская и следственная деятельность. 2018. № 1. С. 1–9.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Советова Мария Витальевна. Курсант 3 курса факультета обеспечения безопасности на транспорте.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Служебный адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71.

Звертаева Юлия Юрьевна. Старший преподаватель кафедры управления и административной деятельности ОВД.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Служебный адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспортное средство, подготовка начинающих водителей, категория, навыки управления, ДТП.

ФОМИЧЕВ А.А.

ЗАЩИТА НАВРСТВЕННОСТИ: КОНСТИТУЦИОННО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Научная статья посвящена рассмотрению конституционно-правового аспекта нормативного правового регулирования защиты нравственности.

Нравственность занимает значительный объем содержания Конституции РФ. Она выражается в разнообразных аспектах и выполняет различные роли. На первый взгляд, такие аспекты и роли кажутся бессвязными, не имеющими никакого отношения друг к другу. Однако при более детальном их рассмотрении отчетливо просматривается системная связь и взаимодействие нравственных элементов в единой конституционной системе защиты нравственности.

Главенствующим элементом данной системы выступает нравственность в качестве объекта конституционно-правовой защиты. Указанный элемент формируется из содержания ч. 3 ст. 55 Конституции РФ, которая предусматривает защиту нравственности и других фундаментальных основ государственного устройства.

Защита нравственности является наиболее широким и объемным элементом вышеуказанной системы. Это связано, с одной стороны, с тем что понятие нравственности включает в себя все ее проявления (добро, справедливость, свободу, честь, достоинство, счастье, любовь и др.), с другой стороны, в данное понятие входит и все нравственное содержание Конституции, включая ее саму. Поэтому обозначенное положение можно считать центральным в описываемой системе.

Нравственность как объект конституционно-правовой защиты представляется в двух основных аспектах:

1. Нравственность как конституционная ценность;
2. Нравственность как основание ограничения прав и свобод человека и гражданина.

Данные аспекты тесно связаны между собой. Они выступают двумя сторонами единых явлений и процессов. При этом каждый из них имеет свою специфику и особенности, которые отчетливо проявляются при их более детальном рассмотрении.

Нравственность как конституционная ценность обладает статусом особой значимости для субъекта права. Она наделяет правовые нормы Конституции положительным значением, благодаря чему они исполняются вследствие внутреннего одобрения личности. Нравственность вызывает уважение к закону. Поэтому она имеет особую роль, которую необходимо поддерживать и защищать.

Ценность нравственности проявляется в самой Конституции РФ, как юридическом факте, а также в конкретных ее нормах.

Нравственность самой Конституции РФ выражается:

1. В ее роли и значении для общества и государства;
2. В ее общем нравственном содержании;
3. В ее преамбуле;
4. В ее духе.

Роль и значение Конституции РФ обусловлены тем, что она представляет собой высший нормативно-правовой акт нашего государства. В ней закреплены все основополагающие права и свободы человека и гражданина, условия их осуществления, конституционный строй, государственное и политическое устройство, основы экономических отношений, форма правления, источники власти, правовая система и другие базовые элементы. Кроме того, она обладает верховенством на всей территории государства (ч. 2 ст. 4), имеет высшую юридическую силу и обладает прямым действием (ст. 15).

Утверждение Конституции РФ ознаменовало новый этап развития российской государственности. Ее роль высшего закона стала решающей в принятии политических решений.

Общее нравственное содержание основного нормативно-правового акта складывается из совокупности заложенных в него руководящих принципов и сформированных на их основе юридических норм. Среди таких принципов следует отметить правовой характер государства (ст. 1), принцип демократии (ст. 1, 3, 32), либерализма (ст. 2, 17, 18), гуманизма (ст. 2), социальной справедливости (ст. 7, 38, 39), разделения властей (ст. 3, 10, 11), верховенства закона (ст. 4, 15), всеобщего равенства (ч. 2, 6, 19), идеологического и политического многообразия (ст. 13), охраны частной жизни (ст. 23, 24), свободы совести и вероисповедания (ст. 28), свободы мысли и слова (ст. 29), гарантии защиты прав и свобод человека и гражданина (ст. 17, 45). Каждый из указанных принципов лежит в основе правового института, имеющего определенную нравственную направленность.

Особую роль в Конституции РФ выполняет преамбула. Она обобщает все содержание верховного закона, помогает осознать его смысл и значение для общества и государства. В частности, особенно примечательно то, что в ней находятся ценности и идеалы, объединяющие и сплачивающие страну. К таким идеалам можно отнести «гражданский мир и согласие», «благополучие и процветание России». Общими ценностями следует считать «права и свободы человека», «государственное единство», «равноправие и самоопределение народов», «почитание памяти предков», «любовь и уважение к Отечеству», «вера в добро и справедливость», «суверенная государственность России», «незыблемость демократической основы», «ответственность за Родину».

Вышерассмотренные пункты раскрывают общее ценностно-нравственное значение Конституции РФ. Однако оно не полно без указания ее духа, который объединяет в себе данные пункты и представляет собой внутреннюю сторону основного закона. Она проявляется в личном отношении индивида как к Конституции, так и к принятым на ее основе законам, а также к самому законодательному процессу. Дух Конституции находится в прямой зависимости от ее нравственного содержания и, безусловно, относится к ее ценностному значению.

Второй элемент ценностного значения конституционной нравственности складывается из конкретного содержания юридических норм.

По форме защиты нравственности такие нормы следует разделить на три вида:

1.) Нормы, прямо закрепляющие нравственные ценности: равенство перед законом и судом (ч. 1 ст. 19), равенство общественных объединений (ч. 4 ст. 13), достоинство (ч. 1 ст. 21), свобода и неприкосновенность личности (ч. 1 ст. 22), защита чести и доброго имени (ч. 1 ст. 23), свобода выбора языка общения, воспитания, обучения и творчества (ч. 2 ст. 26), свобода передвижения, свобода выбора места пребывания и жительства (ч. 1 ст. 27), свобода совести и вероисповедания (ст. 28), свобода мысли и слова (ч. 1 ст. 29), свободный доступ к информации (ч. 4, 5 ст. 29) и др.

2.) Нормы, имманентно содержащие нравственные ценности: гуманизм (ст. 2; ч. 1, ст. 3; ч. 1, 2 ст. 17; ст. 18; ч. 1 ст. 20; ч. 2 ст. 23, ч. 1 ст. 24), справедливость (ч. 1 ст. 7, ст. 25), всеобщее равенство (ст. 19), равноправие (ч. 1, 2 ст. 6), идеологическая свобода (ч. 1, 2 ст. 13), политическая свобода (ч. 3 ст. 13) и др.

3.) Нормы, закрепляющие общественные отношения, содержанием или конечным результатом которых является нравственность: справедливость (ч. 2 ст. 4; ч. 2 ст. 7; ч. 5 ст. 13; ст. 14; ст. 15; ч. 3 ст. 17; ч. 2 ст. 20; ч. 2 ст. 21; ч. 2 ст. 22; ч. 2 ст. 23; ч. 2 ст. 24, ч. 2, 3 ст. 29, ч. 2 ст. 34 и др.).

Второй основной аспект конституционно-правовой защиты нравственности - основание ограничения прав и свобод человека и гражданина, выступает мерой соответствия сущего должному.

Если нравственность как ценность, создает условия для права, делает возможным его осуществление, наполняет его содержание смыслом, устремляет его к достижению идеалов, то нравственность, как основание ограничения права, указывает его пределы, формирует границы.

Данный аспект нравственности чрезвычайно важен для общества и государства, так как он самым непосредственным образом обеспечивает их существование и развитие. Право, основанное на идее справедливости, направлено на упорядочивание общественно-государственных отношений, с целью достижения общего блага. Оно закрепляет свободу личности и тем самым стремится к достижению указанной цели. Однако личность далеко не всегда способна оценить смысл свободы. Нередко она воспринимается

как нечто абсолютное, безграничное, не имеющее пределов. Вследствие этого происходит злоупотребление свободой, наносящее вред как обществу, так и самой личности.

Поэтому свобода личности неотделима от свободы общества. Оба явления должны существовать только в рамках своих границ, которые определяются и формируются нравственностью. При этом нравственность как основание ограничения прав и свобод человека и гражданина, имеет две стороны.

Во-первых – это личная нравственность, определяющая отношение личности к праву, его уважение и соблюдение. В данном случае личность сама осознает пределы своей свободы.

Во-вторых – это общественная нравственность. Данное явление существует за пределами свободы личности. Оно формирует внешние границы права.

Общественная нравственность является фундаментальным общественным явлением, неким ядром общества. Именно данная сторона нравственности воплощает в себе основание ограничения прав и свобод личности. Это обусловлено ее спецификой и особенностями, среди которых: наиболее тесная связь с моралью (вечные нравственные ценности выражаются в нормах морали), историческая обусловленность, зависимость от общественных установок и целей.

Общественная нравственность доступна для восприятия и оценки всех членов общества, в отличие от индивидуальной нравственности, существующей в глубине индивида и лишь частично выражающейся в его действиях. В связи с указанным общественная нравственность является главным основанием ограничения прав и свобод личности, так как она распространяется и подвергается воздействию всех членов общества.

Общественная нравственность представляет собой фундаментальные условия, обеспечивающие благоприятное существование и развитие общества, основанные на естественных процессах и явлениях природы человека, а также опирающиеся на господствующие в обществе идеалы и ценности, поддерживаемые большинством его членов.

Следует отметить, что общественная нравственность как объект конституционно-правовой защиты и как основание ограничения прав и свобод личности, прямо вытекает из содержания ч. 3 ст. 55 Конституции РФ, которая гласит о том, что права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены в целях защиты нравственности.

Таким образом, Конституция РФ содержит многоуровневую, сложноорганизованную систему защиты нравственности, состоящую из нескольких аспектов, каждый из которых подробно раскрывается в ее роли, значении, принципах и нормах, а также в формировании границ и пределов права. Данная система не просто наполняет содержание Конституции,

придает ей дополнительный смысл, но и значительно влияет на общественные отношения, государственную политику и общественный порядок.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Фомичев Андрей Андреевич. Адъюнкт.
Академия управления МВД России.
Служебный адрес: 125993, г. Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, д. 8.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Роль Конституции РФ, значение Конституции РФ, нравственность; общественная нравственность; защита нравственности.

ЧУВАШОВА Е.Н., НИКОЛАЕНКО Е.А.

НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УЧАСТКОВОГО УПОЛНОМОЧЕННОГО ПОЛИЦИИ: МИФ ИЛИ РЕАЛЬНОСТЬ

В статье анализируются вопросы служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел, а в частности участковых уполномоченных полиции, а также актуальность и целесообразность использования компактных портативных моделей видеоустройств в деятельности участковых уполномоченных полиции.

В настоящее время органы внутренних дел Российской Федерации являются одними из ключевых инструментов исполнительной власти, осуществляющими в пределах своих полномочий защиту законных прав и свобод человека и гражданина, обеспечение общественного правопорядка и безопасности страны в целом.

В последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [6].

На сотрудников органов внутренних дел возлагается обширный перечень полномочий, который невозможно выполнить без активного взаимодействия с гражданами. Так, участковый уполномоченный полиции, обслуживая соответствующий административный участок, обязан постоянно поддерживать неразрывную связь с населением, вести профилактические беседы с неблагоприятным контингентом граждан, отчитываться о проде-

ланной работе по охране общественного порядка и борьбе с преступностью перед жителями своего административного участка и другие [1].

Качественное выполнение сотрудником полиции служебных обязанностей, а в частности, участковыми уполномоченными полиции, зависит от влияния многих объективных и субъективных факторов, среди которых, в последнее время отмечается размывание кадрового состава подразделений участковых уполномоченных полиции за счет увольнения сотрудников с большим практическим опытом работы, текучесть кадров молодых сотрудников, в связи с чем наблюдается тенденция возрастания объемов выполняемой работы.

Сотрудники полиции при выполнении своих служебных обязанностей, зачастую, подвержены высокой опасности и риску, степень воздействия и уровень опасности которых не всегда удастся предугадать. Проблемность доказывания правомерности совершения сотрудником полиции тех или иных действий, особенно в казусных случаях, требует соответствующего реагирования со стороны уполномоченных должностных лиц.

Поэтому в век информационных открытий и технологических новаций главным вопросом является поиск нужного применения и внедрения инновационных технических средств, что имеет особое значение и в правоохранительной деятельности. Так, улучшение качественных характеристик устройств видеонаблюдения, помогает отслеживать конкретный участок территории при высоком разрешении и точно определять личность с экрана монитора. Еще одним новшеством стоит отметить компактные портативные модели видеоустройств, которые нашли применение в повседневной деятельности сотрудников ОВД РФ.

Возможность использования сотрудниками ГИБДД видеорегистраторов [2] на форменном обмундировании значительно упрощает осуществление процессуальных процедур при совершении административных правонарушений в виде проведения их без понятий, что позволяет оперативно выполнять служебные обязанности. Уже в 2017 году около 1000 сотрудникам ГИБДД были выданы видеорегистраторы «Дозор-77», массой 100 гр. и закрепляющиеся на одежде инспектора – кармане или галстуке [3].

Актуальность и целесообразность использования видеорегистраторов в деятельности органов внутренних дел, следует рассмотреть и в деятельности участковых уполномоченных полиции, так, например, при проведении осмотра места совершения административного правонарушения, личного досмотра, досмотра вещей, находящихся при физическом лице, или досмотра транспортного средства, а также фиксации фактов совершения административных правонарушений и преступлений. Данное введение в виде ношения портативного видеоустройства на форме сотрудника, позволит получать максимально полные и весомые доказательства по тому или иному административному правонарушению или преступлению, которые будут зафиксированы на электронном устройстве.

Так при привлечении к административной ответственности за потребление алкоголя в общественных местах [4] не всегда возможным является привлечение граждан к административной ответственности из-за отсутствия доказательной базы. Рассмотрим типичную ситуацию: группа молодых людей распивает спиртные напитки на детской площадке. К ним обращается участковый уполномоченный полиции, обслуживающий данный административный участок, а у молодых людей в руках не оказывается ни бутылок, ни стаканов. Как доказать, что именно они распивали алкоголь в неположенном для этого месте. В этом и помогает видеорегистратор, на котором будет дополнительно зафиксирован факт нахождения того или иного человека при совершении административного правонарушения.

Подводя итог, стоит сказать, что деятельность полиции, несомненно, должна идти в ногу со временем и максимально полно использовать все технологические новации для обеспечения правопорядка и общественной безопасности на высоком уровне. Реализуя п. 3 ст. 11 ФЗ «О полиции» [5], нами предлагается в рамках совершенствования деятельности участкового уполномоченного полиции повсеместно внедрить портативные видеорегистраторы, которые будут размещаться на форменном обмундировании сотрудника. Данное введение будет способствовать решению следующих проблемных вопросов:

- получение достоверной доказательственной базы в результате совершения противоправных действий;
- защита прав сотрудников;
- максимальное исключение коррупционной составляющей;
- повышение уровня служебной деятельности и качества несения службы;
- улучшение дисциплины личного состава.

Оптимальность использования видеорегистратора в повседневной деятельности участкового полиции уже сейчас заключается в том, что от сотрудника не требуется каких-либо технических знаний при использовании устройства, а также плюсом будет являться компактность регистратора, что ни коим образом не будет усложнять процесс осуществления возложенных на сотрудника полномочий.

ЛИТЕРАТУРА

1. Приказ МВД России от 31.12.2012 № 1166 (ред. от 08.09.2016) «Вопросы организации деятельности участковых уполномоченных полиции» (Зарегистрировано в Минюсте России 19.03.2013 № 27763) // Российская газета. № 65. 27.03.2013.

2. Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 (ред. от 21.12.2017) «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осу-

ществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (Зарегистрировано в Минюсте России 06.10.2017 № 48459) // Российская газета. № 232. 13.10.2017.

3. «Более 960 видеорегистраторов получили сотрудники ГИБДД в Москве. Об этом сообщил в пятницу официальный портал столичной мэрии» // Российская газета - Столичный выпуск №7179 (13). 23.01.2017.

4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 11.10.2018) // Собрание законодательства РФ. 07.01.2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

5. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О полиции» // Собрание законодательства РФ. 14.02.2011. № 7. Ст. 900.

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

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Чувашова Екатерина Николаевна. Курсант 3 курса факультета обеспечения безопасности на транспорте.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Служебный адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71.

Николаенко Елена Алексеевна. Старший преподаватель кафедры управления и административной деятельности ОВД. Кандидат юридических наук.

Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

Служебный адрес: 308024, г. Белгород, ул. Горького, д. 71.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Органы внутренних дел, полиция, полномочия, компактные портативные модели видеоустройств, видеорегистраторы, проблемность доказания.

Сборник материалов
Всероссийской научно-практической конференции

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА**

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017 г.

Подписано в печать 16.11.2018 г. Формат 60х90¹/₁₆.
Усл. печ. л. 9,88. Тираж 24 экз. Заказ № 126.

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