

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казённое
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**



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

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

19–20 апреля 2019 г.

**Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2019**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
У67

Редакционная коллегия:

канд. юрид. наук, доцент Калюжный Ю.Н. (председатель),
канд. юрид. наук, доцент Фомичев А.Ю. (заместитель председателя),
Губенков О.Е., Андреев П.Г.,
канд. юрид. наук Зейналов Ф.Н. (ответственный секретарь)

У67 «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования», XIII международная науч.-практическая конф. (2019 ; Орёл). XIII международная научно-практическая конференция «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования», 19–20 апр. 2019 г. : [сборник материалов] / редкол.: Ю.Н. Калюжный [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2019. – 483 с.
ISBN 978-5-88872-269-5

Сборник научных статей составлен по материалам выступлений участников XIII международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования» (19–20 апреля 2019 г.).

Материалы публикуются в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

ISBN 978-5-88872-269-5

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2019

СОДЕРЖАНИЕ

Алдошин А.В. Устойчивость организма сотрудника ГИБДД к экстремальным воздействиям служебной деятельности	9
Алексеева Л.А. Пробелы российского права, позволяющие избежать ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения	14
Амелин Н.В. Особенности критериев к категориям транспортных средств за рубежом	18
Амеличкин А.В. Правовой статус пешехода в соответствии с правилами дорожного движения Российской Федерации	22
Анисимов А.Г., Гольчевский В.Ф. Искусственный интеллект или высококвалифицированный водитель	27
Афонин В.В. Практика взаимодействия сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения Российской Федерации с участниками дорожного движения	31
Афониная Е.Г. О классификации мер принуждения, применяемых сотрудниками ГИБДД	36
Ахтанина Н.А. Особенности применения административной ответственности за множественность правонарушений в области дорожного движения	40
Бадиков Д.А. Особенности деятельности следователя по назначению экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий	44
Баканов К.С. Юридические критерии определения состояния опьянения у водителей транспортных средств	49
Баранчикова М.В. Уголовно-правовая охрана безопасности пассажирских перевозок от террористических актов	53
Баркалов С.Н. Особенности психофизической подготовленности сотрудников дорожно-патрульной службы к экстремальным ситуациям служебной деятельности	57
Барышников М.В., Костенников М.В., Елисеев А.В. К вопросу о понятии «транспортное средство» в российском законодательстве	62
Беляева О.В. Цели и задачи конституционного обеспечения безопасности дорожного движения в России	68
Боева М.А., Кирюхина Ю.В. Некоторые факторы, формирующие негативный образ сотрудника Государственной инспекции безопасности дорожного движения	73
Бойко Ю.А. К вопросу об ответственности водителя транспортного средства за оставление места дорожно-транспортного происшествия	78
Бондарев А.А. Факторы, детерминирующие механизм правомерного поведения сотрудников ГИБДД	82
Бондаренко М.В., Строева О.А. К вопросу о комплексном подходе к противодействию коррупции в деятельности ГИБДД	86
Бульжский А.В. Исследование причин дорожно-транспортной аварийности – ключ к коренному изменению ситуации на дорогах	92
Былинин И.А. К вопросу решения некоторых проблем в области повышения безопасности дорожного движения	96

Васюков В.Ф. Отдельные вопросы производства осмотра дорожно-транспортного преступления (на примере из следственной практики СУ УМВД России по Орловской области)	101
Вашкевич А.В., Смородина В.А., Никишкин А.В. Некоторые особенности развития жизненного опыта ребенка в области безопасности дорожного движения (педагогические аспекты)	107
Вербицкий А.В. Влияние повторности административного правонарушения в области дорожного движения на построение административно-правовых санкций	111
Власов В.В. Применение метода моделирования в деятельности сотрудника ГИБДД	119
Выходов А.А., Выходова Т.В. К вопросу об ответственности за превышение скорости движения в государствах СНГ и Украине	123
Гарина О.В. Право граждан на безопасность перевозок легковым такси	129
Гольчевский В.Ф., Бадзюк И.Л., Бонн Е.О. Опасное вождение и меры его пресечения	132
Губенков А.О. Роль и место должностных лиц, на которых возложены служебные обязанности по приему экзаменов на право управления транспортными средствами (на примере зарубежных стран)	136
Губенков О.Е., Вдовиченко В.В. К вопросу об изменении порядка оказания государственных услуг по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами	143
Гучко В.Г. Об отдельных аспектах профилактики детского дорожно-транспортного травматизма в дошкольных образовательных организациях	147
Давыдов М.В., Лимарева Е.С. К вопросу о соблюдении законности в деятельности сотрудников ГИБДД	151
Дежурный Л.И. Унификация подготовки и оказания первой помощи	155
Добров А.Н. О фиксации гражданами нарушений правил дорожного движения, с применением технических средств и специализированного программного обеспечения	159
Дудкин Ю.А., Самороковский А.Ф., Щеглов А.А. Актуальные проблемы подготовки сотрудников ОВД, допущенных к управлению служебным автотранспортом	162
Еремин Р.В. Роль физического воспитания и подготовленности курсантов вузов МВД России по профилю ГИБДД	166
Жбанова С.А., Вдовиченко В.В. Обеспечение безопасности дорожного движения: проблемы и пути решения	171
Жеребцов А.Н. Вопросы совершенствования построения и реализации правовых санкций норм об административной ответственности в правовых позициях Конституционного Суда России	177
Загородних Н.А., Новиков А.Н. Информационная система выявления очагов концентрации ДТП: итоги реализации и перспективы развития	183
Затолокин А.А. О необходимости расширения ответственности собственников транспортных средств	187
Звёздочкин А.В. Контрольно-разрешительная функция регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД в сфере обеспечения общественной безопасности	191

Зейналов Ф.Н., Былинин И.А. Современные проблемы безопасности дорожного движения, пути их решения	195
Зиборов О.В., Андреев П.Г. Использование средств автоматической фото- и видеофиксации нарушений ПДД в целях осуществления надзора за дорожным движением	201
Зиганишин М.М., Корбанов И.Г. Нормы административного права в механизме обеспечения транспортной безопасности органами внутренних дел.....	204
Исмонзода С.М. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Таджикистан	209
Казаков Р.А., Давыдова М.Г. Реализация программно-целевого подхода в решении проблем безопасности дорожного движения на примере УГИБДД УМВД России по Брянской области	213
Казанова Л.А., Линник Т.М., Митрошин Д.В. О некоторых вопросах влияния скорости на безопасность дорожного движения	217
Калюжный Ю.Н. Совершенствование отдельных направлений перевозки пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом	222
Капустина Е.Г. Организация применения наиболее эффективных форм пропаганды безопасности дорожного движения – путь к снижению дорожно-транспортных происшествий.....	229
Квасова А.А., Дудкин Ю.А. Социальные акции как средство привлечения внимания общественности к проблемам безопасности дорожного движения	234
Королева Е.Г. Скорость как центральный элемент проблемы дорожного травматизма	238
Кочеткова Н.Д. Применение сотрудниками Госавтоинспекции мер административно-правового принуждения	242
Кудрявцев Б.А. Особенности деятельности Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения в современных условиях.....	246
Кузминова Е.Ю. К вопросу о совершенствовании законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	251
Кузнецов М.Б. Некоторые аспекты совершенствования силовых качеств у курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России, обучающихся по профилю ГИБДД.....	255
Кузнецова И.И. Виктимологическая профилактика дорожно-транспортных происшествий среди младших школьников с учетом психологии возраста	260
Кузнецова Н.М., Казанова Л.А. Профессиограмма и психограмма сотрудников подразделений пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России.....	263
Кузьменков В.А. Кампания «LOOK» как способ уменьшения числа ДТП	267
Кулакова Т.Г. К вопросу совершенствования профилактики дорожно-транспортных происшествий (на примере Хабаровского края)	270
Кураков Д.В. Возможности технических средств надзора за дорожным движением	274
Лазарев С.Н., Орешин Н.А., Мамлеев Д.А. Оценка качества безопасного функционирования автомобиля в дорожно-транспортной системе «Водитель – автомобиль – дорога – среда» по статическим свойствам.....	278
Леонова И.А. Роль и значение нравственного воспитания сотрудников ГИБДД.....	284

Линьков В.В. Обеспечение общей безопасности городов на основе использования комплексной системы «Безопасный город»	287
Любимов В.А., Лазарев С.Н., Колмаков В.С. Метрологическое обеспечение автоматизированных средств контроля и фиксации нарушений правил дорожного движения	291
Любимов Л.В. К вопросу об уголовной и административной ответственности за причинение в ДТП материального ущерба: в современных условиях и условиях массового использования беспилотных автомобилей	294
Мальцева О.А. Конструктивное профессиональное общение ДПС ГИБДД как фактор правомерного поведения участников дорожного движения	298
Матросова Л.Д. Совершенствование методов и средств анализа обработки информации о дорожно-транспортных происшествиях в целях повышения эффективности безопасности дорожного движения	302
Мигущенко О.Н. Решение проблемы определения понятия «формирование эффективной политики управления образовательным процессом» как предпосылка подготовки квалифицированных кадров ГИБДД	309
Миронов В.Л. Социальный риск как один из показателей безопасности дорожного движения	311
Мишина Ю.В. Отдельные аспекты административно-правового статуса пассажира транспортного средства, участвующего в дорожном движении	316
Морозова Н.В. Общетеоретические аспекты проведения допроса при расследовании дорожно-транспортных преступлений	320
Нелюбин Р.В. К вопросу об оказании первой помощи пострадавшим в ДТП (на примере Свердловской области)	324
Никишкин А.В., Вашкевич А.В. Социально-педагогическая роль взаимодействия родителей и органов образования в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма	328
Николаев С.А. Наиболее эффективные приёмы и способы, применяемые при силовом задержании сотрудниками ДПС правонарушителей, передвигающихся на автомобиле	332
Новиков А.Н., Новиков И.А. Научно-методологический подход к прогнозированию и предупреждению дорожно-транспортных происшествий	336
Орешин Н.А., Черепков С.А., Меньюк Д.С. Оценка качества безопасного функционирования автомобиля в дорожно-транспортной системе «Водитель – автомобиль – дорога – среда» по эксплуатационным свойствам	342
Павлова Е.В. Профилактика административных правонарушений в области дорожного движения как фактор обеспечения безопасности на дорогах	349
Парахин В.В. О реализации информационно-пропагандистской кампании «Молодое поколение за трезвое вождение»	353
Перков А.А. Особенности профессиональной наблюдательности и их учет в деятельности сотрудника Госавтоинспекции	359
Подчерняев А.Н. Некоторые вопросы развития уголовного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации	364
Романов А.В. Возобновление права управления транспортным средством после его лишения за совершение правонарушения	368

Романькова С.А. Актуальные проблемы правового регулирования федерального государственного надзора за дорожным движением	373
Сальников Е.В. Инновационные подходы к подготовке сотрудников ГАИ в ОССШМ МВД СССР	377
Севостьянов А.В. Некоторые вопросы использования Госавтоинспекцией беспилотных летательных аппаратов для предупреждения аварийности, связанной с выездом на полосу встречного движения	381
Седов Д.В., Несмеянов А.А., Тарасенко В.А. Об образовательной программе по экстренной технике безопасности в условиях развивающейся автомобильной аварии	384
Семенов В.Р. Социальная обусловленность запрета на нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта	389
Семенов Е.А. Процессуальные аспекты соблюдения прав лица при его задержании при расследовании дорожно-транспортных преступлений	392
Семенов Е.Ю., Кобзина П.В. Совершенствование процесса принятия управленческих решений в ГИБДД по вопросам обращения граждан о нарушениях правил дорожного движения	397
Семионкина Н.Г. Отдельные вопросы правоприменительной практики статьи 264.1 УК РФ	401
Сидоренко А.В., Демин А.Ю. Применение программного тестирования при подготовке водителей транспортных средств	405
Смольникова О.Н. Некоторые вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан	408
Смоляков А.И. Цели и задачи деятельности государства по обеспечению безопасности дорожного движения	413
Сорокун Н.С. Характеристика неправомерного завладения автомобилем или иным транспортным средством	418
Строева О.А., Лимарева Е.С. Охрана общественного порядка как одно из направлений деятельности полиции	422
Такмакова Ю.В. Административная ответственность в сфере незаконной организации парковок автомобилей в жилой зоне	426
Тарасов А.Ю., Новгородов Д.А. Совершенствование подготовки водителей транспортных средств по применению упрощенного порядка оформления дорожно-транспортных происшествий	432
Темнышов А.А. К вопросу организации автобусных перевозок групп несовершеннолетних	436
Трофимов В.Е. Проблемные вопросы выявления преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ, сотрудниками ГИБДД МВД России	440
Фомичев А.А. Повышение безопасности дорожного движения как результат защиты общественной нравственности	446
Фомичев А.Ю. О работе с детьми и подростками по обучению основам безопасного поведения на дорогах	451
Цупикова Д.И., Антипова А.В., Сергеев А.Ю. Программный модуль, обеспечивающий подведение итогов конкурса в ВС РФ «За обеспечение безопасности дорожного движения»	457

Шаклеин С.Н. Принципы назначения и исполнения административных наказаний как основа предмета административной педологии	461
Шешера Н.Г. Перспективы совершенствования «методики коэффициентов аварийности» коэффициентами травматизма	464
Шкеля О.В. Мера обеспечения соразмерности административного наказания за правонарушения, связанные с управлением транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения	469
Шумилин В.П. Некоторые аспекты организации антитеррористической защищенности объектов транспорта	473

АЛДОШИН А.В.

**УСТОЙЧИВОСТЬ ОРГАНИЗМА СОТРУДНИКА ГИБДД
К ЭКСТРЕМАЛЬНЫМ ВОЗДЕЙСТВИЯМ
СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

**STABILITY OF THE BODY OF TRAFFIC POLICE OFFICER
TO THE EXTREME EFFECTS OF OFFICIAL ACTIVITY**

В статье рассмотрены негативные факторы, влияющие на психофизиологическое состояние и жизнедеятельность сотрудников Госавтоинспекции. В процессе адаптации к служебной деятельности у сотрудника Госавтоинспекции происходит увеличение резервных возможностей организма и повышается способность к их быстрой мобилизации.

The article deals with the negative factors affecting the psycho-physiological state and life activity of traffic police officers. In the process of adaptation to the official activities of the traffic police officer is an increase in the reserve capacity of the body and increases the ability to mobilize them quickly.

В последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [11]. Вместе с тем, вопросы совершенствования морально-психологической подготовки сотрудников Госавтоинспекции остаются актуальными и требуют своего дальнейшего совершенствования.

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 [9].

Тревожность возникает как продукт отсутствия регламента служебных обязанностей либо наличия их пошагового описания, за рамки которых сотруднику ГИБДД надо выйти при возникновении внештатной ситуации, чтобы исключить элементы неопределенности. Ощущение неудачи из-за неясно сформулированных целей деятельности либо отклонение от них в конкретной ситуации и недостаточной ориентации в средствах ее разрешения определяют причину развития тревожности.

Появление монотонии происходит, когда от сотрудника Госавтоинспекции требуется выполнение профессиональной деятельности, о целях и результатах которой он не имеет информации, не знает результатов своих трудовых затрат, имеет лишь средства деятельности.

Проявление психических состояний и соответствующей работы анализаторных систем также имеет свои особенности. Так, сенсорная адаптация на уровне рецепторов охватывает все нейронные уровни сенсорной системы, тем самым обеспе-

чивает приспособление к длительно действующему раздражителю и проявляется в повышении либо в понижении возбудимости.

Работоспособность при отсутствии мотивации снижается, вызывая нежелательные функциональные сдвиги, напоминающие симптомы усталости. Такое состояние происходит, когда в деятельности нет внутреннего побуждающего мотива, а цель работы предлагается в форме принуждения, даже при условии, что он обеспечен всеми необходимыми средствами деятельности.

Мотивация у сотрудника ГИБДД проявляется в направленности на цель поведения, удовлетворяющую потребность. Она провоцирует адаптивное или ситуативное поведение, возникающее по оценке результатов отдельных этапов действия, и побуждает субъекта действовать в прежнем направлении или менять тактику поведения в случае неуспеха. Подкрепляющая функция проявляется в достижении поставленной цели, согласующейся с удовлетворением доминирующей потребности и формированием положительных эмоций [1; 2]. Впоследствии такой поведенческий акт закрепляется в памяти.

На безопасность дорожного движения оказывает влияние множество факторов, как объективных (конструктивные параметры и состояние дороги, интенсивность движения транспортных средств и пешеходов, обустройство дорог сооружениями и средствами регулирования, время года, часы суток), так и субъективных (состояние водителей и пешеходов, нарушение ими установленных правил) [7].

Переключение эмоций возникает при конкуренции мотивов, когда меняется доминирующая потребность, исход которой определяется силой побуждений, личностными установками и довольно часто сопровождается напряжением мышечного тонуса. Как отмечают Н.Н. Данилова, А.Л. Крылова, «мышечный тонус является тем особо важным показателем возникновения отрицательного эмоционального состояния, состояния тревоги, в результате которого возникает напряжение мышц плечевого пояса». Ученые подчеркивают: «Лица, страдающие от различных конфликтов и, особенно, с невротическими отклонениями, характеризуются большей скованностью движений».

Эмоции, возникающие в условиях возникновения нештатных ситуаций, вызывают реакцию в ведущих системах организма в виде повышения ЧСС, артериального давления, изменений в усилении гормонального всплеска, увеличения адреналина в крови и других реакций, которые внешне проявляются в увеличении диаметра зрачков, частоты сердечных сокращений, повышения температуры тела (покраснение кожи рук, лица, появления красных пятен на других участках тела), повышенном потоотделении, треморе рук, нервных тиках [3; 4].

Данные состояния требуют соответствующих методических подходов и профилактических мероприятий с акцентом на взаимосвязь физического и психического, т.к. во многих гуманитарных отраслях знания эта связь «...принимается с многочисленными оговорками, интерпретациями, иногда определенным мистицизмом и даже отвержением. Существующее сопротивление в принятии единства соматического и психического, скорее всего, базируется на многовековой западноевропейской философии, религии и культуре, стремящейся к разделению бессмертной души и смертного тела в биомедицинских науках, показывает устойчивые связи с природно-психическими процессами и их проекцией даже на социальные проявления стиля жизнедеятельности».

Проектирование индивидуальных и групповых программ физической подготовки сотрудников ГИБДД при подготовке к служебной деятельности невозможно

без осмысления таких основополагающих понятий, как резистентность, адаптация, гомеостаз, стресс.

Адаптация связывается с пониманием вопросов здоровья и патологических состояний сотрудников ГИБДД, решением важных проблем приспособления к факторам служебной деятельности посредством разработки методов и средств физической подготовки и применения восстановительных средств немедикаментозного характера. Само понятие «адаптация» понимается по-разному, хотя общее мнение об адаптации как о приспособлении к среде разделяется большинством исследователей. Суть адаптации определяется диалектическим взаимодействием организма и внешней среды в обеспечении как стабильности, так и изменчивости живых систем за счет генетически обусловленной нормы и приобретенной в процессе жизни реакции.

Все изменения в организме из-за условий служебной деятельности сотрудников ГИБДД и вызванной активности процессов деятельности создают угрозу сдвига различных параметров внутренней среды организма, направленных на сохранение и восстановление исходного постоянства этой среды за счет включения первичных реакций, возникающих после действия чрезвычайного фактора.

Проведенные исследования механизмов приспособления организма сотрудников ГИБДД к действию факторов среды позволили выделить ряд компонентов этого процесса. К этим компонентам относятся: регуляторные, энергетические, пластические и неспецифические адаптации.

При действии определенного раздражителя в реакцию организма вовлекается все процессы – от системного (нервная, эндокринная, иммунная системы) до субклеточных уровней. Стресс-реакция сопровождает любой процесс приспособления к интенсивному действию неблагоприятного фактора среды. Механизмы стресс-реакции обеспечивают эффективное приспособление организма к действующему чрезвычайному раздражителю за счет функциональных изменений в тканях и органах.

Проблема повышения безопасности дорожного движения продолжает оставаться одной из наиболее актуальных для российской действительности [8]. В связи с этим отметим, что устойчивость каждого сотрудника ГИБДД к экстремальным воздействиям служебной деятельности включает как врожденные, так и приобретенные компоненты. При этом генетическая конституция задает общую «ориентацию», которая определяет развитие анатомических структур, физиологических процессов и поведенческих образцов, сложившихся на протяжении всей жизни сотрудника [5; 6].

Компенсаторные реакции могут реализовываться на основе готовых, ранее сформировавшихся физиологических механизмов, то есть исходная резистентность, являясь итогом компенсаторно-приспособительных реакций организма, непосредственно определяет специфику развития экстремального состояния при действии интенсивного раздражителя.

Такой подход изучен на моделях выполнения напряженной мышечной деятельности, в соответствии с которыми А.С. Мозжухиным проведена их классификация:

- по физическим качествам;
- по уровням организма;
- по степени специфичности;
- по мощности (длительности, характеру) выполняемой мышечной работы;

- по очередности мобилизации систем организма.

Клеточные механизмы резервных возможностей обеспечиваются варьированием числа активно работающих структурно-функциональных единиц из общего арсенала потенциально имеющихся, а также увеличением активизированных единиц соответственно уровню требуемого от органа функционального напряжения. В основе этого лежат явления, определяемые как пластическими резервами клетки, так и возможностями синтеза новых молекул белков. Это обеспечивает в случае необходимости дополнительное усиление аэробных и анаэробных способов ресинтеза АТФ, что приводит, в свою очередь, к снижению относительной перегрузки на единицу массы работающего органа. На более высоком уровне это проявляется в снижении энерготрат, повышении эффективности и интенсивности функционирования во многих органах и системах органов, что, в конечном итоге, формирует целостную реакцию, обеспечивающую адаптацию к изменившимся условиям служебной деятельности сотрудника ГИБДД.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма, такого как наказание [10].

Таким образом, можно отметить, что выполнение оперативно-служебных задач в экстремальных условиях сопровождается субъективным переживанием, проявляемым различными эмоциями, которые возникают в результате имеющегося опыта индивидуальных переживаний, так и в эмоциональном сопереживании. Они способствуют оценке своих состояний и воздействию окружающей среды, либо умению предвидеть их, охватывая весь организм, производя интеграцию, обобщая все виды деятельности.

-
1. Макеева В.С., Баркалов С.Н., Алдошин А.В. Формирование потребности в безопасности у курсантов, обучающихся по профилю ГИБДД // Ученые записки: электронный научный журнал Курского государственного университета. 2015. № 3 (35). С. 109–114.
 2. Герасимов И.В. Психофизическая тренировка, направленная на формирование профессиональных и личностных качеств сотрудников ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2016. № 1 (66). С. 36–40.
 3. Баркалов С.Н. Служебная деятельность и психофизиологическое состояние сотрудников Госавтоинспекции // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов Международной научно-практической конференции. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2017. С. 56–59.
 4. Макеева В.С., Баркалов С.Н., Герасимов И.В. Динамика показателей системы кровообращения и физического развития курсантов вуза МВД России, обучающихся по профилю ГИБДД // Культура физическая и здоровье. 2018. № 3 (67). С. 125–127.
 5. Еремин Р.В. Основные направления совершенствования физической подготовки сотрудников ДПС ГИБДД в территориальных органах МВД России на региональном уровне // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 1 (70). С. 115–118.

6. Алдошин А.В. Особенности управления работоспособностью в служебной деятельности сотрудников ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 1 (70). С. 98–100.
7. Зейналов Ф.Н. Элементы системы «дорожное движение» и их взаимосвязь // Наука и практика. 2014. № 4 (61). С. 35–38.
8. 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.
9. Андреев П.Г. Коммуникативное взаимодействие инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 21–25.
10. 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 // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.
11. Калюжный Ю.Н., Капустина Е.Г. Отдельные аспекты профилактики нарушений дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками органов внутренних дел // Научный портал МВД России. 2016. № 2 (34). С. 87–92.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Алдошин Андрей Витальевич. Профессор кафедры физической подготовки и спорта.

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

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

Aldoshin Andrey Vitalyevich. Professor of the chair of Physical Training and Sports.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Сотрудник ГИБДД, физическая подготовка, адаптация, мотивация, эмоции, компенсаторные реакции.

Traffic police officer, physical training, adaptation, motivation, emotions, compensatory reactions.

АЛЕКСЕЕВА Л.А.

**ПРОБЕЛЫ РОССИЙСКОГО ПРАВА, ПОЗВОЛЯЮЩИЕ ИЗБЕЖАТЬ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ
СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ**

**GAPS IN RUSSIAN LAW THAT ALLOWS TO AVOID
RESPONSIBILITY FOR DRIVING IN A STATE OF INTOXICATION**

В статье рассматриваются проблемы, возникающие у сотрудников органов внутренних дел при привлечении лиц, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, к юридической ответственности, связанные с проведением медицинского освидетельствования.

The article deals with the problems that arise in the staff of the internal Affairs bodies in attracting persons driving a vehicle in a state of legal responsibility related to the medical examination.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения, Российской Федерацией проводится целенаправленная государственная политика, выраженная в системном государственном управлении, представленном совокупностью нормативных правовых актов, олицетворяющих основные направления и тенденции развития самого общества [1].

Ежегодно парк автотранспорта в нашей стране увеличивается, а следовательно, увеличивается количество лиц, которые данными транспортными средствами управляют. 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 [2]. Для исправления сложившейся на сегодняшний день ситуации в области дорожного движения, в целях неотвратимости административных наказаний за злостные и систематические нарушения ПДД, результатом которых является гибель людей, требуется принятие решительных, даже радикальных, законодательных мер [3]. Несмотря на существенное ужесточение требований, которые предъявляются к водителям, касающихся как навыков вождения, так и знания ими нормативной базы, регламентирующей их права и обязанности в качестве водителей, не все лица, даже прошедшие экзаменационные испытания, готовы соблюдать эти требования. Одним из таких нарушений, которые допускаются автовладельцами, является управление транспортным средством в состоянии опьянения. С сожалением приходится констатировать, что это нарушение в нашей стране имеет не единичный, а массовый характер и влечет крайне негативные последствия, причиняя вред не только имуществу, но унося жизни людей.

Осознавая масштаб и тяжесть проблемы, государство идет по пути ужесточения ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Так, например, кумулятивная санкция ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, устанавливая ответственность лица за управление автомобилем в состоянии опьянения, предусматривает достаточно внушительный штраф в размере тридцати тысяч рублей с лишением права садиться за руль автомобиля на срок от полутора до двух лет. Более того, в 2014 году в уголовном законе в ст. 264. 1 была закреплена и уголовная ответ-

ственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию за рассматриваемое деяние или за отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшем тяжкие последствия, совершенным в состоянии опьянения. Альтернативная санкция уголовного закона содержит несколько видов наказания, однако даже штраф превышает административный в десять раз. Согласно официальной статистике, средняя заработная плата в России за 2018 год составила около тридцати семи тысяч рублей, а это значит, что выплата такого штрафа потребует более полуугодового дохода осужденного.

Однако, как верно было подмечено российским классиком М.Е. Салтыковым-Щедриным, «строгость законов российских смягчается необязательностью их исполнения». Становление новых правовых институтов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения сопряжено со сложностями правоприменения, неоднозначного толкования действующих нормативных правовых актов правоприменителем и участниками дорожного движения [4]. Иными словами, нарушитель всегда стремится обойти закон, чтобы избежать привлечения его к ответственности, а при использовании ряда недостатков в законодательстве ему это удастся.

Не является исключением и привлечение лица к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Факт нахождения лица в состоянии опьянения подтверждается актом освидетельствования на состояние алкогольного опьянения или актом медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Нормативно закрепленные полномочия сотрудника ГИБДД предполагают его право при возникновении подозрения, что лицо находится в состоянии опьянения, проводить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения с использованием технических средств измерения. При этом сам порядок проведения такого освидетельствования предполагает строго определенную нормативно установленную последовательность действий, в частности сотрудник ГИБДД обязан проинформировать освидетельствуемого водителя о самом порядке освидетельствования, о целостности клейма государственного поверителя, о наличии свидетельства о поверке или записи о поверке в паспорте технического средства измерения. Далее, в соответствии с процедурой отбираются пробы воздуха. В то же время водитель имеет право отказаться от проведения освидетельствования сотрудником ГИБДД [5]. В этом случае предусматривается возможность направления отказавшегося водителя на проведение медицинского освидетельствования, которое, как правило, оказывается в медицинских организациях. Отказ от прохождения освидетельствования в медицинской организации является административным правонарушением и предусмотрен ст. 12.26 КоАП РФ. Такая последовательность действий возможна только в отношении водителей, находящихся в сознании.

Ситуации, когда водитель находится в бессознательном состоянии, урегулированы п. 20 Постановления Правительства РФ от 26.06.2008 № 475, причем положения, закрепленные в данном пункте, не исключают при соблюдении определенной процедуры провести в отношении такого лица освидетельствование на состояние опьянения.

Приказ Министерства здравоохранения РФ от 18 декабря 2015 г. № 933н, регламентируя порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, устанавливает, что его могут проводить в организациях, имеющих

лицензию не только на осуществление медицинской деятельности, но и лицензию на выполнение работ (оказание услуг) по медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения [6].

Вместе с тем нередко ситуации, когда на место дорожно-транспортного происшествия первыми прибывают не сотрудники органов внутренних дел, а скорая медицинская помощь. Если участники, в том числе и лица, виновные в совершении дорожно-транспортного происшествия, нуждаются в срочной медицинской помощи, оказываемой в условиях стационара, то они незамедлительно туда доставляются. Вместе с тем не все медицинские организации имеют соответствующую лицензию на проведение медицинского освидетельствования и необходимых специалистов, что в ряде случаев делает невозможным проведение медицинского освидетельствования.

Так, например, 20 октября 2018 года водитель мотоцикла Б, допустив столкновение с автомобилем, получил травму и был госпитализирован. На момент доставления его в медицинскую организацию находился в сознании и был помещен в палату интенсивной терапии. Обстоятельства совершения дорожно-транспортного происшествия, а также свидетельские показания давали все основания судить о том, что водитель мотоцикла находился в состоянии опьянения. В палату интенсивной терапии сотрудников органов внутренних дел для проведения освидетельствования не пропустили, а от забора крови водитель отказался. Медицинским персоналом больницы в медицинской карте стационарного больного был оформлен отказ от забора крови для судебно-химического исследования на наличие алкоголя.

Однако такой отказ, если он дается сотруднику органов внутренних, в соответствии с требованиями Приказа МВД России от 23.08.2017 № 664 должен быть оформлен соответствующим образом в присутствии двух понятых или с применением видеозаписи [7]. Что касается оформления отказа, выраженного сотрудникам медицинской организации, которая даже не имеет лицензии на проведение освидетельствования, то, безусловно, ни в одном нормативном акте это не может быть закреплено. Логическим следствием такой ситуации является то, что подобного рода отказ не влечет никаких юридических последствий для лица, которое управляло транспортным средством в состоянии опьянения и позволяет избежать ему как административной, так и уголовной ответственности.

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 [8].

Следует отметить, что проблема повышения безопасности дорожного движения продолжает оставаться одной из наиболее актуальных для российской действительности [9]. Разрешение обозначенной проблемы видится в скоординированных действиях Министерства здравоохранения, Министерства внутренних дел и Правительства Российской Федерации, направленных на внесение изменений в нормативную базу и изменений порядка проведения медицинского освидетельствования в медицинской организации, не имеющей лицензии на проведение освидетельствования, либо в порядке оформления отказа от проведения медицинского освидетельствования таким образом, чтобы оно имело в дальнейшем доказательственное значение.

1. Калюжный Ю.Н. Правовые проблемы выявления общих закономерностей обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // *ВВ: Административное право и практика администрирования*. 2017. № 1. С. 9–16.
2. Зейналов Ф.Н. Оформление ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции: реалии, проблемы и перспективы // *Рос. юстиция*. 2018. № 9. С. 65.
3. Жбанова С.А. Организационные и правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения // *Закон и право*. 2018. № 11 (1). С. 165–166.
4. Зейналов Ф.Н. Оформление ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции: реалии, проблемы и перспективы // *Рос. юстиция*. 2018. № 9. С. 66.
5. Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством: Постановление Правительства Рос. Федерации от 26.06.2008 № 475: в ред. от 10.09.2016.
6. О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического): Приказ Минздрава России от 18.12.2015 № 933н.
7. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664: в ред. от 21.12.2017.
8. Калюжный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // *Рос. юстиция*. 2016. № 12. С. 48–51.
9. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Алексеева Лилия Алексеевна. Доцент кафедры государственно-правовых дисциплин. Кандидат юридических наук.

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

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

Alekseeva Liliya Alekseevna. Assistant professor of the chair of State-Legal Disciplines. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Органы внутренних дел, сотрудники ГИБДД, состояние опьянения, медицинское освидетельствование.

Internal Affairs bodies, traffic police officers, state of intoxication, medical examination.

АМЕЛИН Н.В.

ОСОБЕННОСТИ КРИТЕРИЕВ К КАТЕГОРИЯМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗА РУБЕЖОМ

SPECIFICS OF CRITERIA TO THE CATEGORIES OF VEHICLES ABROAD

Статья посвящена рассмотрению классификации транспортных средств по категориям, применяемым в зарубежных странах. В статье рассматриваются международные нормативные документы и национальное законодательство Российской Федерации и зарубежных стран, касающиеся критериев к транспортным средствам, а также условий получения права на управление ими. Рассматриваются виды и особенности транспортных средств, обозначения категорий и подкатегорий, в том числе их отличия от применяемых в Российской Федерации.

The article is devoted to the classification of vehicles by categories used in foreign countries. The article deals with international normative documents and national legislation of the Russian Federation and foreign countries concerning the criteria for vehicles, as well as the conditions for obtaining the right to drive them. Types and features of vehicles, designations of categories and subcategories, including their differences are considered from those used in the Russian Federation.

Несмотря на глобализацию, унификацию и введение общих норм и правил в мире, любая страна имеет свой неповторимый колорит, уникальную тональность, национальную идентичность. Это касается всех сфер общественных отношений. В том числе складывающихся в процессе допуска к управлению транспортными средствами (далее – ТС).

Безусловно, необходимость наличия единых правил дорожного движения неоспорима, и с целью повышения безопасности на дорогах и стандартизации правил дорожного движения был заключен международный договор – Конвенция о дорожном движении. Вена, 8 ноября 1968 г. [1] (далее – Конвенция). В ней, помимо общих норм, значений дорожных знаков и сигналов, правил дорожного движения, условий допуска к международному движению, приводятся требования к водителям и ТС, которыми они имеют право управлять. Основными категориями и подкатегориями ТС являются «А», «А1» – мотоциклы, «В1» – трициклы и квадрициклы, «В» (легковые) – автомобили массой до 3500 кг и количеством мест не более 8, «С» (грузовые) – автомобили массой более 3500 кг, «D» (автобусы) – автомобили для перевозки более 8 пассажиров, а также составы ТС категории «Е».

В каждой стране есть характерная особенность, и Конвенция учитывает, что национальным законодательством стран могут предусматриваться другие категории и подкатегории ТС.

Подкатегории входят в рамки критериев для категорий ТС. Так, например, во многих странах в категорию «А» входят несколько подкатегорий в зависимости от мощности и объёма двигателя мотоцикла («А1» – до 125 см³, не более 11 кВт, «А2» – не более 35 кВт). С целью повышения уровня безопасности дорожного движения в некоторых странах предусматривается стадийность допуска к управлению мотоциклами [2]. Первоначально необходимо открыть подкатеорию «А1», затем «А2» и только после этого возможно получение категории «А».

К разновидностям мототранспортных средств также относятся мопеды, мотовелосипеды, мокики, трех- и четырехколесные ТС, и если скорость данных ТС не более 50 км/ч объём двигателя не более 50 см³, то согласно российскому законодательству они относятся к категории «М» [3]. В других странах к ним относят ТС с более низкой максимальной скоростью: Республика Словения – 25 км/ч [4], Швейцарская конфедерация – 30 км/ч [5], страны Евросоюза – 45 км/ч. Применяемые обозначения категории также различны: «Р» – Великобритания [6], «АМ» – Греческая Республика, Федеративная Республика Германия [7], Королевство Дания, «LC» – Княжество Андорра [8], «L» – Гибралтар (Великобритания). В некоторых государствах указанная категория как отдельная отсутствует (Босния и Герцеговина, Таиланд, Азербайджан и др.), но для управления необходимо наличие категории «А», реже любой другой категории ТС.

Обозначения категорий в разных странах также могут отличаться от установленных Конвенцией, хотя имеют одинаковые критерии. Так, например, в Княжестве Андорра категория «А3» соответствует «А», «В1» – «В», «С2» – «С», «D2» – «D». Отдельные категории или национальные коды вводятся и для специального транспорта, государственных и общественных нужд: королевство Испания категория «ВТР» – ТС для общественного обслуживания (такси, перевозка инвалидов, детей), полиция, скорая помощь, пожарные; Княжество Андорра категория «В2» – ТС для государственных нужд; Королевство Норвегия код 160 – ТС, предназначенные для реагирования на чрезвычайные ситуации.

Приведение к единым стандартам критериев к категориям ТС обусловлено тем, что у водителей, участвующих в международном движении, а также при обмене национальных водительских удостоверений на удостоверения страны пребывания возникают проблемы, связанные с различием в национальных законодательствах. Так, например, владелец водительского удостоверения, выданного в Китайской Народной Республике с разрешающей отметкой категории «С2» имеет право на управление мало и микролитражными автомобилями с автоматической коробкой передач, а «С1» – легковыми ТС и легкими грузовиками [9].

В Соединенных Штатах Америки в каждом штате свой образец водительской лицензии и критерии к категориям ТС, а также их обозначения могут отличаться друг от друга. Водительские лицензии в большинстве штатов подразделяются на: профессиональные – Commercial Driver Licenses (CDL); любительские – Non Commercial Driver Licenses; ученические – Learner; мотоциклы – «Motorcycle also» или «Motorcycle only». Классы (категории) профессиональных лицензий подразделяются на: класс «А» – грузовые ТС массой от 26,001 фунтов (11794 кг) и составы ТС с прицепом массой более чем 10,000 фунтов; класс «В» – грузовые ТС массой от 26,001 фунтов; класс «С» – ТС массой не более чем 26,001 фунтов, предназначенные для перевозки опасных грузов или более чем 15 пассажиров. Любительские (некоммерческие) лицензии в большинстве штатов имеют класс «D» или «E», к ним относятся используемое в некоммерческих целях ТС массой не более 26,001 фунтов

и (или) предназначенные для перевозки не более 15 пассажиров. Ученические лицензии выдаются для управления ТС с ограничениями: по массе – не более 8000 фунтов (3618 кг); по времени – до 19 или 22 часов.

В Турецкой Республике к категории «В» до 01.01.2016 г. относились ТС, предназначенные для перевозки до 17 пассажиров [10]. Для управления таким ТС в Российской Федерации необходимо наличие категории «D» – автобус.

Основная масса пассажирских перевозок автобусами приходится на городской вид общественного транспорта. Трамваи и троллейбусы также относятся к видам городского общественного транспорта. Данные виды транспорта существует примерно в 90 странах, являются их отличительной особенностью и местным колоритом. Данные категории ТС могут обозначаются по-разному: как отдельные категории: «Tb», «Tm» – Россия, «H» – Хорватия, «TROL», «TRAM» – Латвия, «Tb», «Tv» – Румыния; как дополнительные отметки или национальные коды для категории «D» в соответствующих графах водительского удостоверения: код 103 – Болгария, код 105 – Польша, «TR» – Венгрия, «T» – Северная Македония. Или относятся к железнодорожному транспорту, но это чаще касается трамваев (Новая Зеландия, США).

Помимо основных категорий ТС, передвигающихся по автомобильным дорогам общественного пользования, существуют самодвижущиеся (самоходные) машины, в том числе с прицепными, навесными или стационарными агрегатами. Данная техника разделяется по способу передвижения на гусеничные и колесные (вальцовые) и, в свою очередь, по назначению и условиям эксплуатации на строительную (экскаваторы, самосвалы, грейдеры), сельскохозяйственную (комбайны, сеялки, косилки, прицепы-кормораздатчики), коммунальную (машины для уборки, чистки и обслуживания дорог, улиц от снега и мусора), дорожную (виброкатки, дорожные фрезы, асфальтоукладчики, ресайклеры), горнодобывающую (драглайны, буры, экскаваторы), грузоподъемную (телескопические погрузчики, автовышки).

В зависимости от того, контролируется данная сфера организацией, принимающей экзамены на право управления ТС, предназначенными для движения по автомобильным дорогам общего пользования, зависит наличие соответствующих граф и разрешающих отметок в водительском удостоверении. Так, в Бельгии категория «G» – ТС предназначенные для сельскохозяйственных и лесных нужд; Германии «T/M» – тракторы/моторизованная техника; Республике Кипр «Z» – дорожные катки, «Θ» – тяжелые автомобили, «H» – гусеничные тракторы, «IB» – электрические механизмы, «Σт» – тракторы с пневматическими шинами; Люксембурге «F» – самоходные машины; Норвегии «S» – снегоходы.

Порой наличие водительского удостоверения требуется для специфических механизмов. В Королевстве Нидерланды категория «T» требуется для водителей ТС сельскохозяйственного и другого рабочего назначения до 45 км/ч, автотранспортных средств с ограниченной максимальной скоростью до 25 км/ч, в том числе имеющих специальные функции по уборке собачьих фекалий [11].

Согласно Конвенции термин «водитель» («погонщик») означает всякое лицо, управляющее ТС, автомобилем и т.д. (включая велосипеды) или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных. Но управлять не означает, что водитель должен находиться на ТС или внутри него. Таким лицом может быть толкающий или тянущий за собой механическое устройство. Этот подход к трактовке термина водитель используется в Англии при регулировании общественных отношений, складывающихся в сфере допуска к управлению ТС. К катего-

рии «К» относятся ТС, управляемые пешеходами, это такие моторизированные ТС, которые двигаются с помощью физической силы человека, например, газонокосилки, то есть для того, чтобы подстричь газон, у человека должно быть водительское удостоверение. Категория «L» – ТС, эксплуатируемые лицом, находящимся вне конструкции механизма, приводимые в движение электродвигателем. Одной из традиций в Англии была и остается доставка молока из ближайших ферм прямо к двери дома. Раньше бутылки с молоком возили на тачках «Молочный поплавок», толкая или тянув ее перед собой. Технологический прогресс не только усовершенствовал традицию, оснастив «Молочные полавки» электроприводом с управлением на ручке, за которую ее тянут, но и применил требования законодательства о наличии водительского удостоверения для управления ею. Соответственно, и на этих граждан распространяются требования, предъявляемые к водителям, в том числе касающиеся медицинских показаний и противопоказаний к управлению ТС, например способность прочесть номерной знак автомобиля на расстоянии 25 ярдов (22,86 м), в противном случае право на управление предоставлено не будет. Нелогичность данного требования заключается в том, что управлять телегой, запряженной лошадью, или ехать на велосипеде, скорость которого значительно выше, не запрещено даже человеку с плохим зрением, так как водительского удостоверения при этом не требуется.

Решение проблемы различия критериев, применяемых к категориям ТС в разных странах, и наличия особенных видов автоматических механизмов находится в приведении национального законодательства в соответствие с международными правовыми актами и заключении двухсторонних договоров между государствами о взаимном признании и эквивалентности документов, подтверждающих право на управление ТС.

1. Конвенция о дорожном движении. Вена, 1968 г.
2. О водительских удостоверениях: Директива Европейского парламента и Совета Европейского союза 2006/126/ЕС от 20 декабря 2006 г.
3. О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ // Рос. газ. 1995. 26 дек.
4. О правилах дорожного движения» (ZPrCP): Закон Республики Словения от 26.09.2013 № 326–07/13–29/4.
5. О дорожном движении – (SVG) Strassenverkehrsgesetz: Закон Швейцарской Конфедерации от 19.12.1958.
6. О дорожном движении: Закон парламента Соединенного Королевства 1988 г.
7. Постановление о допуске лиц к автомобильному транспорту «FeV–Fahrerlaubnis–Verordnung» BGBl. I S (Федеративная Республика Германия).
8. О Правилах дорожного движения (Llei de Codi de la circulació): Закон Княжества Андорра от 10.06.1999.
9. Закон Министерства правопорядка и общественной безопасности Китайской Народной Республики от 12.09.2012 № 123.
10. О дорожном движении (Karayollari trafik kanunu): Закон Турецкой Республики от 13.10.1983 № 2918.
11. О дорожном движении («Wegenverkeerswet»): Королевский закон Королевства Нидерланды 1994 г.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Амелин Николай Владимирович. Заместитель начальника отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения – начальник отделения разработки методологии и методик совершенствования профессионального мастерства сотрудников Госавтоинспекции.

Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».

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

Amelin Nikolay Vladimirovich. Deputy head of the Department of scientific support of preventive measures and activities for the formation of legal awareness of road users – head of the Department of methodology and methods of improving the professional skills of traffic police.

Federal state institution «Scientific centre of road traffic safety of the Ministry of the Interior of Russia».

Work address: 121170, Moscow, st. Poklonnaya 17.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Право на управление транспортными средствами; категории транспортных средств; автомобильный транспорт; водительское удостоверение; транспортные средства.

The right to drive vehicles; categories of vehicles; road transport; driver's license; vehicles.

АМЕЛИЧКИН А.В.

ПРАВОВОЙ СТАТУС ПЕШЕХОДА В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

LEGAL STATUS OF A PEDESTRIAN IN ACCORDANCE WITH THE TRAFFIC REGULATIONS OF THE RUSSIAN FEDERATION

В статье рассматривается правовое положение пешехода, закреплённое в Правилах дорожного движения России. Особое внимание уделяется законодательному определению данного понятия и отнесению к нему некоторых категорий лиц, находящихся на дороге.

The article deals with the legal status of pedestrians enshrined in the Rules of the road in Russia. Particular attention is paid to the legislative definition of this concept and the reference to it of some categories of persons on the road.

Безопасность дорожного движения на протяжении многих лет является неотъемлемой составляющей общественного благополучия, обеспечению которого уделяется большое внимание со стороны международных организаций, органов государственной власти, правоохранительных органов, общественных объединений,

учреждений, организаций и непосредственно граждан, – достижение результатов, заявленных в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации и предполагающих снижение количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и тяжести их последствий, а также стремление к нулевой смертности в результате аварий на дорогах страны к 2030 году [1].

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 [12].

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 [11; 14].

Появление автомобиля помимо положительных аспектов привело к возникновению проблемы, связанной с обеспечением его безопасной эксплуатации при взаимодействии с другими лицами, участвующими в дорожном движении в широком его смысле, в том числе и на железнодорожном транспорте, пути следования которого неразрывно связаны с автомобильными дорогами и требуют соответствующего подхода по правовому регулированию и правоприменительной деятельности.

Впервые в результате ДТП в 1896 погибла Бриджит Дрисколл, когда переходила улицу в качестве пешехода. Произошёл наезд транспортного средства под управлением Артура Эдселла, служащего Англо-французской автомобильной компании. Согласно показаниям свидетелей, находившихся возле места дорожно-транспортного происшествия, водитель ехал с превышением скорости, беседа в это время с пассажиром своего автомобиля, к тому же водительский опыт Артура Эдселла насчитывал всего около трех недель. Парадоксально, но проходивший суд виновником данной аварии признал пешехода, а именно Бриджит Дрисколл, которая, по мнению суда, стала жертвой собственной неосторожности [2].

На наш взгляд, пешеходы являются наиболее уязвимой категорией участников дорожного движения, поскольку при наезде автомобиля они менее защищены от травмирующих факторов по сравнению с водителем, находящимся в салоне автомобиля или на мотоцикле, где конструктивные элементы способствуют минимизации вреда здоровью в результате внешнего воздействия, в том числе при ДТП.

По данным статистики Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – Госавтоинспекция МВД России), в 2017 году на дорогах страны произошло 53232 ДТП с участием пешеходов, в которых погибло 5777 человек, что составило 30% от общего числа погибших в происшествиях такого рода [3]. Как и прежде, определяющее значение на состояние аварийности оказывает человеческий фактор, в том числе и профессиональная квалификация водителей [13].

Двухколесный транспорт на автомобильной дороге у многих водителей вызывает раздражение из-за того, что в потоке теряется ввиду своих небольших габаритов и бесшумности. Как свидетельствует статистика Госавтоинспекции России, проблема ДТП с участием велосипедистов стоит достаточно остро, так, за 12 месяцев 2017 года было совершено ДТП с участием велосипедистов в количестве 5056,

совершено 4922 наезда на велосипедистов, в результате которых погибло 382 человека, было ранено 4697 человек [4].

Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожно-транспортных происшествий и требует эффективного правового регулирования отношений в этой сфере [9].

По общему правилу, пешеходами являются лица, находящиеся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящие на них работу. Вместе с тем к рассматриваемой категории можно относить лиц, передвигающихся в инвалидных колясках, ведущих велосипед, мопед, мотоцикл (руками), везущих санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующих для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства [5].

На сегодняшний день развитие технологий привело к появлению вопросов, представляющих у нас особый интерес, связанных с отнесением к той или иной категории участников дорожного движения лиц, передвигающихся по дороге на сегвее, гироскутере и моноколесе.

Состояние современного законодательства «по умолчанию», т.е. без учёта рабочего объёма двигателя, приводящего в движение такие устройства, количества колёс, позволяет относить их к «иным аналогичным средствам», содержащимся в определении термина «пешеход». Однако имеются основания для признания данных устройств велосипедами и мопедами, связанные с мощностью двигателя, несмотря на весьма специфичную конструкцию, внешне не похожую на традиционные транспортные средства, о которых идёт речь в Правилах дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ).

В связи с этим возникает ещё один вопрос: какими правилами должны руководствоваться лица, управляющими такими устройствами? Ответ на него важен, поскольку от этого непосредственно зависит сохранение жизни и здоровья таких лиц и безопасность дорожного движения в целом. Необходимо определить, исходя из категории, к которой следует отнести сегвей, гироскутер и моноколесо, где необходимо располагаться в пределах дороги, каким образом пересекать перекрёстки и проезжую часть дороги в случае необходимости, и т.д.

Полагаем, что требуется необходимо законодательное разъяснение такой категории устройств, непосредственно принимающих участие в дорожном движении, и лиц, ими управляющих, посредством дополнения определения терминов, содержащихся в общих положениях ПДД РФ.

Говоря о правовом статусе, которым на сегодняшний день наделяется пешеход, также можно определить некоторые направления, требующие совершенствования. В данном случае речь идёт об обеспечении безопасности пешеходов в тёмное время суток, а именно о сравнительно недавнем дополнении в ПДД РФ, согласно которому они при нахождении на дороге в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости должны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств. В населённом пункте данная норма носит рекомендательный характер, а на загородных дорогах – обязательна. Невыполнение требований влечёт административную ответственность по ч. 1 ст. 12.29 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Полагаем, что в тёмное время суток идущий по обочине пешеход не всегда может быть расценён как человек водителями транспортных средств, даже если на его одежде и аксессуарах имеются световозвращающие элементы. Браслеты и значки, обеспечивающие заметность участников дорожного движения путём отражения света от их поверхности, могут быть похожи на сигнальные элементы конструкций вертикальной дорожной разметки. Осознавая это, водитель не будет предпринимать заблаговременные меры по снижению скорости и объезду идущего человека ближе к осевой линии проезжей части, что при непредсказуемом поведении пешехода приведёт к ДТП. К сожалению, такой исход событий возможен, причём существенное упущение в данной ситуации далеко не со стороны пешехода. Даже в случае неадекватного поведения лица (состояние алкогольного опьянения, нарушение координации движений по иным физиологическим и механическим причинам), идущего по дороге, возможно избежать тяжёлых последствий. Для этого необходимо создание условий, позволяющих заметить пешехода на достаточном расстоянии и, что самое главное, расценить его как участника дорожного движения, а не элемент конструкции дорожной инфраструктуры. Достижение этого результата возможно совершенствованием законодательства в данной сфере. В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма, как наказание [10].

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

Ещё одной недоработкой данной обязанности пешеходов, на наш взгляд, является формулировка «предметы со световозвращающими элементами». Недостатком этой нормы является то, что при ее рассмотрении в буквальном смысле получается, что пешеход, который обеспечивает видимость его водителями транспортных средств не при помощи фликеров, а, к примеру, при помощи автономного источника света (фонаря), может быть привлечён к административной ответственности, несмотря на то, что является заметным. Во избежание подобных спорных ситуаций целесообразна следующая корректировка формулировки пункта 4.1 ПДД РФ: «При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны использовать средства и элементы, обеспечивающие видимость водителями транспортных средств со всех сторон»; «Элементы из световозвращающих материалов должны располагаться на разноимённых конечностях и полностью их охватывать» [6].

Проблема повышения безопасности дорожного движения продолжает оставаться одной из наиболее актуальных для российской действительности [7]. Таким образом, в рамках статьи нами рассмотрены особенности правового статуса пеше-

хода в соответствии с положениями ПДД РФ. Установлено, что достижения в области техники, связанные с изобретением моноколёс, гироскутеров и сегвеев, становятся предпосылкой появления пробелов законодательства в области дорожного движения в части отнесения лиц, управляющих такими устройствами, к той или иной категории участников дорожного движения [8]. В данном случае необходимы законодательные разъяснения. Кроме того, существующие обязанности пешеходов для повышения эффективности обеспечения их безопасности требуют совершенствования.

1. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р.
2. Амеличкин А.В. Особенности административно-правовой защиты прав пешеходов // Наука и практика. 2015. № 2 (63). С. 11–13.
3. Показатели состояния безопасности дорожного движения // ГИБДД МВД России. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 11.12.2018).
4. Зейналов Ф.Н. Правовой статус велосипедиста как участника дорожного движения нуждается в совершенствовании // Административное и муниципальное право. 2018. № 10. С. 1–5.
5. О Правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090: в ред. от 24.11.2018: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Амеличкин А.В., Исаев М.М. Особенности обеспечения безопасности пешеходов в тёмное время суток // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования), 2017. С. 18–24.
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. Афолина 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. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 34–38.
10. 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 // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.
11. Жбанова С.А. Современные подходы к формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика. 2018. № 1(1). С. 50–57.

12. 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.
13. 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.
14. Губенков А.О. Роль и место экзаменационных подразделений Госавтоинспекции в обеспечении безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 4 (73). С. 149–151.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

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, 2.

Amelichkin Aleksey Viktorovich. Senior teacher of the chair of the Traffic Police Organization. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, правовой статус, пешеход, световозвращающие элементы.

Road safety, legal status, pedestrian, retroreflective elements.

АНИСИМОВ А.Г., ГОЛЬЧЕВСКИЙ В.Ф.

ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ ИЛИ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫЙ ВОДИТЕЛЬ

ARTIFICIAL INTELLIGENCE OR A HIGHLY SKILLED DRIVER

В статье раскрывается проблематика, связанная с объективно существующими недостатками использования искусственного интеллекта для управления транспортными средствами. На конкретных примерах иллюстрируются преимущества навыков реальных водителей.

The article reveals the problems associated with objectively existing shortcomings of the use of artificial intelligence for driving vehicles. Specific examples illustrate the benefits of real drivers' skills. The article reveals the problems associated with objectively existing shortcomings of the use of artificial intelligence for driving vehicles. Specific examples illustrate the benefits of real drivers' skills.

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].

Развитие науки и техники последних лет способствует оснащению автомобилей большим количеством электронных систем. Сегодня антиблокировочная система устанавливается практически на всех транспортных средствах. Указанной системой с июля 2004 года оснащается каждый новый автомобиль в странах Евросоюза [2]. С 2021 года все новые автомобили, продаваемые в странах Европы, обязаны будут оснащаться комплексом систем безопасности, состоящим из 11 подсистем. В частности, речь идет о системе автоматического торможения (автоматическая аварийная остановка автомобиля с целью предотвращения столкновения или снижения его последствий), системе контроля усталости водителя, системе удержания автомобиля на полосе, системе ограничения скорости, системе распознавания дорожных знаков, алкозамке, телематическом оборудовании и т.п. [3]

Подобные изменения частично уже происходят в России. Так, перспективной видится идея использования телематического оборудования при страховании автомобилей [4]. Смысл идеи сводится к тому, что в автомобиль временно (на несколько дней) устанавливается датчик с модулем ГЛОНАСС, а информация о поездках (скорость разгона, торможения, соблюдение скоростного режима и т.п.) фиксируется, а затем изучается специалистами в страховой компании, после чего добросовестному водителю предоставляется скидка на полис КАСКО.

Внедрение на дорогах общего пользования беспилотных автомобилей уже перестало быть научной фантастикой, став ожидаемой практикой обозримого будущего. Например, компания «Tesla motors» активно внедряет технологию беспилотного управления автомобилями в США [5]. В этой связи всерьез обсуждаются проблемы «вымирания» в обозримом будущем таких профессий, как дальнобойщик или таксист. Обозначенная тема ставит на повестку дня радикальный вопрос: нужен ли в принципе водитель?

Как нам кажется, однозначного ответа на данный вопрос на сегодняшний день не существует. Между тем и у сторонников, и у противников на исключение человека из процесса управления автомобилем существуют свои по-своему обоснованные аргументы. Важным в таком ключе становится понимание самого термина «водитель». Если речь идет о формальном наборе усредненных компетенций, подразумевающим строгое и неукоснительное соблюдение всех правил дорожного движения, то их с легкостью способны заменить роботизированные системы автономного управления. В данном контексте принципиальными остаются лишь размер стоимости такого оборудования и различные исключительно юридические аспекты, связанные с системой управления. Например, проблемным аспектом является вопрос правосубъектности автономных систем, а также проблемы возмещения вреда, причиненного такими транспортными средствами.

В то же время можно отметить ряд существенных технических проблем внедрения беспилотных технологий в реальную жизнь. Во-первых, влияет постоянная изменчивость дорожной инфраструктуры. Так, например, техника в состоянии самостоятельно прокладывать типовой маршрут на основе данных дорожных карт, знаков, показаний датчиков ГЛОНАСС, различных сенсоров (лазерных дальноте-

ров, радаров). При этом наличие вновь появившихся выбоин, неровностей, ям на дорожном полотне учесть практически невозможно. Более того, почти нереализуемо на сегодняшний день подробно прописать алгоритмы реагирования на каждый дефект дорожного полотна. Частично эту проблему пытаются решать с помощью технологии нейросетей, искусственного интеллекта и обработки больших банков данных, однако такая технология требует анализа телеметрических показателей огромного числа реальных водителей, правильно реагирующих на дорожные дефекты. В итоге это дорого, сложно и в обозримом будущем бесперспективно.

Во-вторых, для роботов крайне сложно воспроизвести технику вождения в реальной дорожной ситуации. Речь идет о том, что любой водитель в современных условиях управляет автомобилем на грани нарушений правил дорожного движения, реагируя на тончайшие нюансы складывающейся обстановки. Например, при выезде со второстепенной дороги на перегруженную автомобилями магистраль с нерегулируемым движением водитель чувствует малейшее изменение поведения участников дорожного движения, находящихся на главной дороге, и часто встраивается в поток, либо слегка ускорившись, либо притормозив, либо выехав чуть больше допустимого предела и т.п. В подобной ситуации автомобиль, управляемый роботом, рискует простоять на перекрестке весь период часа пик, так и не выехав на главную дорогу. Данную проблему способна решить, пожалуй, только тотальная роботизация всего дорожного движения, но опять же с прописыванием алгоритма вынужденного нарушения правил (в данном случае приоритета). Этот аспект также делает технологию нерентабельной в ближайшее время.

Другой пример – проезд регулируемых перекрестков со светофорами. Так, в ходе следования к пункту назначения необходимо пересечь значительное число светофоров, при этом вставание хотя бы на одном из них гарантирует попадание в неблагоприятный интервал простоя на большинстве остальных. Реальный водитель на пустой дороге на грани штрафа может превысить скорость на первом светофоре, чтобы попасть в благоприятный интервал, и в итоге сэкономит 10-15 минут, что может оказаться критически важным для коммерческого транспорта, оперативных служб и т.п. Объяснить подобную тактику роботу на сегодняшний день практически невозможно.

В-третьих, контраварийное вождение. К сожалению, способность адекватно действовать в предаварийной и аварийной ситуации не входит в базовый курс подготовки обычных водителей. Навыки предотвращения опасных ситуаций и выхода из них или отрабатываются вместе с приобретением опыта, или тренируются в специализированных учреждениях. Подобные компетенции требуют внушительной теоретической и практической подготовки, оттачиваясь десятилетиями. Практика показывает, что ценность подобных водительских качеств сложно переоценить. Примеров спасения человеческих жизней хорошо подготовленным водителем огромное множество. При этом обучить робота навыкам контраварийного вождения при условии строгого соблюдения им правил дорожного движения невозможно. Еще сложнее настроить искусственный интеллект на четкое понимание начала аварийной ситуации и адекватную активацию подходящего режима контраварийного вождения с учетом складывающейся ситуации.

В-четвертых, несовершенство автоматизированных систем безопасности и их слаженной работы [6]. Так, например, уже упомянутая антиблокировочная система имеет своим недостатком неизбежное удлинение тормозного пути. Кроме того, она неэффективна при торможении на сыпучем грунте. Антипробуксовочная система

исключает возможность самостоятельного подъема по обледенелой дороге. Система курсовой устойчивости не даст опытному водителю самостоятельно выйти из заноса за счет усиления крутящего момента на колесах. Значительное число таких систем в совокупности с беспилотным управлением, соблюдающим все правила и ограничения, существенно снижает эффективность, маневренность и, в конечном счете, безопасность движения.

Таким образом, навыки управления транспортным средством реальным водителем даже в эпоху автоматизации вождения остаются, по-прежнему, исключительно ценными. Другое дело, что требования к качеству подготовки водителей с каждым годом возрастают и уже давно должны включать в себя как знания принципов работы основных современных систем обеспечения безопасности на дорогах, так и основные навыки реагирования в экстремальных ситуациях. Что касается внедрения вместо водителя систем искусственного интеллекта, то данное направление имеет ряд ограничений и в обозримом будущем вряд ли будет реализовано.

1. Калужный Ю.Н., Александров А.Н. Отдельные аспекты обеспечения общественного порядка подразделениями Госавтоинспекции на объектах транспортной инфраструктуры в период проведения массовых мероприятий // Проблемы правоохранительной деятельности. 2017. № 1. С. 16–20.
2. Принцип работы АБС. Антиблокировочная система ABS. Что такое ABS в автомобиле? [Электронный ресурс]. URL: <http://fb.ru/article/290511/printsip-raboty-i-abs-antiblokirovocnaya-sistema-abs-chto-takoe-abs-v-avtomobile> (дата обращения: 22.01.2019).
3. В Европе запретят автомобили без продвинутых систем безопасности [Электронный ресурс] / Автовести. URL: http://auto.vesti.ru/news/show/news_id/694872 (дата обращения: 22.01.2019).
4. Очень умное КАСКО (телематика) [Электронный ресурс] / Ингосстрах. URL: <https://www.ingos.ru/auto/kasko/telematics> (дата обращения: 22.01.2019).
5. Эпоха автономных беспилотных автомобилей: проблемы и перспективы [Электронный ресурс] / Integral. URL: <http://integral-russia.ru/2017/03/16/epocha-avtonomnyh-bespilotnyh-avtomobilej-problemy-i-perspektivy> (дата обращения: 22.01.2019).
6. Несмеянов А.А. Основные проблемы борьбы с преступлениями в сфере высоких технологий // Вестник Восточно-Сибирского института Министерства внутренних дел России. 2014. № 4 (71). С. 43–48.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Анисимов Андрей Геннадьевич. Доцент кафедры уголовного процесса. Кандидат юридических наук.

Восточно-Сибирский институт МВД России.

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

Anisimov Andrey Gennadyevich. Assistant professor of the chair of Criminal Procedure. Candidate of sciences (Law).

East Siberian Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 664074, Irkutsk, st. Lermontov 110.

Гольчевский Виталий Феликсович. Начальник кафедры автотехнической экспертизы и автоподготовки. Кандидат технических наук, доцент.
Восточно-Сибирский институт МВД России.
Служебный адрес: 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

Golchevskiy Vitaliy Feliksovich. Head of the chair of Auto-technical Expertise and Auto-training. Candidate of technical sciences, associate professor.
East Siberian Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 664074, Irkutsk, st. Lermontov 110.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Управление транспортными средствами, искусственный интеллект, водительские навыки, безопасность дорожного движения, организация дорожного движения.

Vehicle management, artificial intelligence, driving skills, road safety, traffic management.

АФОНИН В.В.

ПРАКТИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ С УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

PRACTICE OF COOPERATION OF TRAFFIC OFFICERS OF THE RUSSIAN FEDERATION WITH PARTICIPANTS OF TRAFFIC

Автомобилизация населения развивается стремительным темпом, однако уровень правовой культуры и правосознания граждан остается на довольно низком уровне, в связи с чем количество дорожно-транспортных происшествий до сих пор остается на высоком уровне. На сегодняшний день аварийность на дорогах отнесена к основным угрозам безопасности государства.

Automobilization of the population develops prompt speed, however the level of legal culture and sense of justice of citizens remains at quite low level in this connection the number of the road accidents still remains at the high level. Today the accident rate on roads is referred to the main threats to security of the state.

С развитием современного государства и его правовых институтов все большее значение в сфере обеспечения безопасности дорожного движения приобретают институты гражданского общества, а также возрастает роль деятельности общественных объединений и граждан в реализации задач государства по снижению аварийности на автомобильных дорогах [1]. Участники дорожного движения в зависимости от роли, которую они играют в дорожном движении, имеют разные права и законные интересы, а также обязанности, однако все участники дорожного движения заинтересованы в безопасном дорожном движении [14].

Одним из основополагающих направлений деятельности подразделений Госавтоинспекции является повышение уровня защищенности граждан от совершающихся дорожно-транспортных происшествий, минимизация их последствий, а также укрепление доверия населения к личности сотрудника. В качестве важнейшей составляющей профессиональной деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения выступают взаимоотношения с участниками дорожного движения [2]. В связи с этим с сотрудниками проводится постоянная работа по их психологической подготовке, нередко на такие занятия приглашаются психологи и педагоги.

Чаще других с гражданами взаимодействуют сотрудники подразделений дорожно-патрульной службы, по итогам деятельности которых и проводится анализ взаимоотношений между гражданами и сотрудниками Госавтоинспекции. 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 [10].

По данным исследований, проводимых социологами, большую часть времени сотрудники дорожно патрульной службы затрачивают на общение с гражданами [3].

В связи с этим вопрос об эффективном взаимодействии сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения и граждан становится все более актуальным, поскольку это будет способствовать повышению безопасности на автомобильных дорогах.

Зачастую инспектора оказывают помощь гражданам в таких вопросах, как:

- помощь на месте совершения дорожно-транспортного происшествия;
- защита от посягательств на их жизнь, здоровье и собственность;
- разъяснение маршрута проезда на определенных территориях;
- устранение возникших неисправностей транспортного средства;
- помощь пешеходам, лицам с ограниченными возможностями, престарелым в переходе улиц и автомобильных дорог.

При этом формы взаимодействия в зависимости от основных направлений деятельности полиции могут быть различными, начиная от взаимного обмена информацией и заканчивая осуществлением совместных действий [15].

Однако не только гражданам может понадобиться помощь сотрудников, но и, наоборот, сотрудники могут нуждаться в содействии граждан.

Например, при процессуальном закреплении события совершенного административного правонарушения либо ДТП граждане привлекаются в качестве понятых.

Расширение практики оформления результатов дорожно-транспортных правонарушений в соответствии с требованиями европротокола непосредственно влияет на снижение нагрузки на сотрудников полиции в части прибытия на место ДТП, а также оформления необходимых документов. Но, несмотря на указанные цифры, нагрузка, связанная с выездом сотрудников Госавтоинспекции в целях оформления

ДТП, в результате которых вред причинен только имуществу двух участников ДТП, продолжает оставаться значительной [4].

В процессе организации дорожного движения и обеспечения его безопасности взаимоотношения между его участниками и сотрудниками дорожно-патрульной службы всегда связаны с межличностным взаимодействием. Зачастую они регулируются и определяются личностными особенностями каждого из участников.

Детально регламентировать все возможные возникающие ситуации, при которых происходит взаимодействие инспектора и гражданина, полностью невозможно.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма, как наказание [11].

Участь в нормативных актах все возможные формы содействия сотрудников ДПС участникам дорожного движения невозможно [5]. В результате проводимых исследований, по мнению сотрудников, чаще всего гражданам требуется оказание содействия в таких ситуациях, как:

- транспортировка неисправных транспортных средств – около 61,7 %;
- оказание помощи на месте дорожно-транспортного происшествия – 54,3 %;
- охрана имущества участников дорожно транспортного происшествия, оставшегося без присмотра, – 47,4 %;
- оставление пострадавших граждан в лечебные учреждения – около 48,4 %;
- привлечение участников дорожного движения в качестве понятых – 57,8 %.

Это не исчерпывающий перечень ситуаций взаимодействия сотрудника и гражданина.

К наиболее сложным категориям водителей, с которыми сложнее всего установить психологический контакт, можно отнести тех, кто занимает высокое должностное положение, а также наоборот, водителей с низким уровнем правосознания. Именно для такого взаимодействия сотрудникам необходимо повышать уровень таких качеств, как:

- терпимость, уравновешенность, спокойствие;
- профессионализм;
- вежливое общение, доброжелательность;
- общительность.

По мнению водителей, эффективной совместной деятельности способствуют такие психологические качества инспектора, как уважительное обращение сотрудника к участнику дорожного движения, умение найти индивидуальный подход к каждому гражданину, привести убедительные доводы необходимости оказываемого содействия [6].

Для повышения уровня доверия населения сотрудникам дорожно-патрульной службы нередко проводятся следующие мероприятия:

- привлечение граждан на добровольной основе к проведению совместных рейдовых мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
- организация разъяснительной работы с населением по актуальным вопросам безопасности дорожного движения;
- проведение всевозможных массовых мероприятий как со взрослыми, так и с детьми (смотр, конкурсы, акции).

Одной из довольно действенных форм взаимодействия инспекторов и граждан является участие последних в совместных нарядах ДПС. Это одно из прогрес-

сивных форм контроля за деятельностью сотрудников со стороны общества. Так, их совместная работа способствует значительному повышению положительного результата деятельности нарядов, обеспечивая достаточную свидетельскую базу, психологическую и физическую поддержку действий инспекторов дорожно-патрульной службы.

Взаимодействие сотрудника Госавтоинспекции с участниками дорожного движения предполагает контакт двух субъектов. В свою очередь, гражданин должен рассматриваться не как пассивная сторона воздействия, а как активная. Так, для более эффективной деятельности сотрудник обязан уметь оказывать правильное и квалифицированное воздействие на гражданина [7].

В данной ситуации под психологическим воздействием необходимо понимать деятельность сотрудника дорожно-патрульной службы по воздействию на некоторые аспекты психики участников дорожного движения в целях совершенствования правосознания граждан, побуждения желания оказывать содействие в повышении уровня безопасности дорожного движения [8].

Изложенное позволяет утверждать, что в современной России общественность в виде институтов гражданского общества, общественных объединений, да и самих граждан все более отчетливо и активно начинает выполнять посредническую функцию между органами государственной власти и гражданским обществом в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, защиты прав и свобод граждан [12].

Вместе с тем, воздействие сотрудника Госавтоинспекции на участника дорожного движения имеет ряд специфических особенностей:

1. Возникает зачастую в условиях дорожного движения либо в случае возникновения дорожно транспортного происшествия.
2. Чаще всего оно носит характер регламентированный нормативно-правовыми актами, однако детально прописать все возникающие ситуации невозможно.
3. Из-за отсутствия необходимого уровня психологической подготовки общение между этими двумя субъектами нередко приобретает межличностный уровень, что приводит к возникновению конфликтов и нестандартных ситуаций [9].

1. Калужный Ю.Н. Взаимодействие Госавтоинспекции МВД России с институтами гражданского общества и гражданами в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // *Вестник Административного права и практики администрирования*. 2017. № 6. С. 33–40.

2. 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.

3. Юринова Ю.В. Профессиональная психологическая подготовка сотрудников ГИБДД к реализации властных полномочий // *Ученые записки университета Лесгафта*. 2010. № 7 (65). С. 89–94.

4. Зейналов Ф.Н. К вопросу об оформлении ДТП водителями транспортных средств посредством европротокола // *Полицейская деятельность*. 2018. № 2. С. 1–6.

5. Деева Н.А., Колесникова А.С. Особенности временной перспективы и внутреннего конфликта у сотрудников ОВД с различным стажем службы // *Психопедагогика в правоохранительных органах*. 2015. № 1 (60). С. 40–44.

6. Ермолаева Н.А. Особенности обучения сотрудников ГИБДД территориальных органов МВД России по формированию у них профессиональной и психолого-педагогической компетентности // Труды Академии управления МВД России. 2015. № 1 (33). С. 110–114.
7. Татарских А.Б., Балахонский В.В. Повышение профессиональной культуры в процессе воспитательной работы с личным составом подразделений ГИБДД // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 4 (68). С. 210–216.
8. Афолина Е.Г., Елагин А.Г. К вопросу об основных формах и методах осуществления административной деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 4 (50). С. 27–29.
9. Организация охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности: учебник. В 2 ч. / С.В. Байгажаков и др. М.: Академия управления МВД России, 2017. Ч. 1. С. 84.
10. Андреев П.Г. Коммуникативное взаимодействие инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 21–25.
11. 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 // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.
12. Синенко С.А., Калюжный Ю.Н. Основные направления реализации концепции партнерских отношений Госавтоинспекции и общества в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 377–385.
13. Губенков А.О. Административно-правовой анализ организационных форм взаимодействия экзаменационных подразделений Госавтоинспекции с автошколами // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2015. № 1. С. 148–150.
14. Амеличкин А.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения // Закон и право. 2016. № 6. С. 160.
15. Кузминова Е.Ю. Взаимодействие полиции и государственных организаций при охране общественного порядка и обеспечения общественной безопасности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 3 (76). С. 60–63.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Афонин Вадим Вячеславович. Старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

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

Afonin Vadim Vyacheslavovich. Senior teacher of the chair of the Traffic Police Organization.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Профессиональная подготовка сотрудника; психологические аспекты общения; взаимодействие с гражданами; психологическая подготовка; помощь гражданам.

Vocational training of the employee; psychological aspects of communication; interaction with citizens; psychological preparation; help to citizens.

АФОНИНА Е.Г.

О КЛАССИФИКАЦИИ МЕР ПРИНУЖДЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫХ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД

ABOUT CLASSIFICATION OF THE COERCIVE MEASURES APPLIED BY TRAFFIC POLICE OFFICERS

В статье рассматриваются общие меры административного принуждения, а также актуальность их практического применения в деятельности сотрудников полиции, а именно сотрудников подразделений ГИБДД МВД России. Автор рассматриваются существующие меры принуждения, а также приводится классификация данных мер, применяемых непосредственно сотрудниками ГИБДД, по целевым группам.

In article general measures of administrative coercion and also relevance of their practical application in activity of police officers, namely staff of divisions of traffic police of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation are considered. The author analyzes the existing coercive measures and also classification of these measures applied directly by traffic police officers for target groups is given.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, проведения государственной политики в рассматриваемой области, осуществления государственного управления системой обеспечения безопасности дорожного движения, находятся под пристальным вниманием представителей отечественной науки [7]. Безопасность дорожного движения на транспорте является системной или комплексной задачей, для реализации которой необходим такой подход при котором, должно быть реализовано создание качественной государственной системы управления безопасностью дорожного движения, внедрением в практику дорожного движения современных методов решения задач по организации и управлению процессами обеспечения безопасности дорожного движения [8].

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.) [6].

Количество автотранспорта на дорогах страны растет огромными темпами [3] и за последние десять лет в сфере обеспечения безопасности дорожного движения были достигнуты значимые результаты, однако, несмотря на достигнутые успехи при реализации государственной политики по обеспечению безопасности дорожного движения, в деятельности Госавтоинспекции в общем и полномочиях дорожно-патрульной службы в частности присутствуют недоработки, которые в основном проявляются в несовершенстве нормативно-правового регулирования сферы ответственности Госавтоинспекции [1].

Система действующего законодательства среди мер административного принуждения, применяемых сотрудниками полиции при осуществлении должностных полномочий, предусматривает целый комплекс мер предупредительного и пресекающего характера, мер административной ответственности, выражающихся в назначении наказания правонарушителям непосредственно должностными лицами подразделений полиции, а также мер обеспечительного характера. Административно-предупредительные меры обрели широкое применение различными субъектами системы исполнительной власти [4].

Меры государственно-правового принуждения установлены в процессуальных формах и применяются в целях обеспечения общественной безопасности и общественного правопорядка. Под фактическими основаниями применения мер государственного принуждения необходимо понимать юридические факты – противоправные деяния, соответствующие предписаниям правоохранительной нормы и установленные в индивидуально-правовом акте; при этом для каждого вида государственного принуждения должно быть предусмотрено собственное фактическое основание: меры административного наказания применяется при наличии состава правонарушения; меры процессуального обеспечения – при наличии неисполненной юридической обязанности; меры административного пресечения применяется для прекращения любого начавшегося противоправного деяния независимо от его формы [2].

Общая характеристика мер принуждения, применяемых в сфере государственного управления, позволяет объединить меры принуждения в целевые группы, непосредственно применяемые в деятельности ГИБДД.

Так, к первой группе можно отнести меры, направленные на предупреждение совершения правонарушений. Например, ограничение проезда транспортных средств ввиду проведения массовых мероприятий или скопления народа в ограниченном пространстве по другой причине; проверка документов на транспортное средство. При этом институт административного предупреждения характеризуется тем, что складывается из мер принуждения различного плана, которые применяются специальными субъектами в лице сотрудников ГИБДД по отношению к правонарушителям в области дорожного движения. Сотрудник Госавтоинспекции тем самым осуществляет свои властные полномочия. Целью применения мер административного предупреждения является недопущение фактов нарушения правил дорожного движения, совершения правонарушений, ответственность за которые предусмотрена Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, а также сохранение жизни, здоровья и собственности граждан.

Во второй группе необходимо назвать меры принуждения, направленные на пресечение совершаемых административных правонарушений или на пресечение

совершения своими действиями возможного правонарушения, например, требование прекратить неправомерное поведение (употребление алкоголя перед управлением транспортным средством); задержание транспортного средства. Меры административного пресечения в данном случае, применяемые сотрудниками ГИБДД, могут быть реализованы в любой момент при совершении правонарушителем противоправных действий. Целью применения указанных мер является прекращение совершения правонарушений, а также недопущение наступления негативных для общества последствий. Применяя данные меры, сотрудник ГИБДД реализует свои властные полномочия, направленные на предотвращение последствий административного правонарушения и предотвращения факта самого правонарушения.

К третьей группе можно отнести те меры, которые направлены на обеспечение реализации задач юрисдикционной деятельности полиции, осуществляемой сотрудниками ГИБДД. Например, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и прохождение медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Административно-процессуальные меры обеспечения, применяемые сотрудниками Госавтоинспекции, направлены на реализацию принципа неотвратимости наказания за противоправные действия (бездействия). Кроме того, целью реализации мер обеспечения является своевременное рассмотрение дел об административных правонарушениях, принятие по рассматриваемым делам обоснованных и своевременных решений. Однако в практической деятельности у сотрудников ГИБДД возникают и проблемные ситуации в применении отдельных мер производства по делам об административных правонарушениях [5].

Четвертая группа мер, применяемых сотрудниками ГИБДД, состоит из мер наказания, которые могут и должны понести нарушители за совершение правонарушений в области дорожного движения, а именно в соответствии с главой 12 КоАП РФ. Меры административного наказания являются формой реализации обязанности правонарушителя претерпевать неблагоприятные последствия за совершение противоправных действий (бездействий). При этом надо учитывать, что вина правонарушителя в совершении административного правонарушения должна быть полностью доказана и наказание должно быть назначено объективно и соразмерно совершенному деянию.

Таким образом, система общих мер принуждения, используемая в деятельности полиции, имеет весьма широкий перечень, а также диапазон применения в деятельности государственных органов исполнительной власти. Что касается определенных мер принуждения, применяемых сотрудниками подразделений ГИБДД, то ряд таких мер может быть использован только данной категорией сотрудников полиции при реализации государственно-властных полномочий.

1. Зейналов Ф.Н., Калужный Ю.Н. К вопросу о совершенствовании нормативного правового закрепления полномочий сотрудников органов внутренних дел на примере деятельности дорожно-патрульной и патрульно-постовой служб полиции // Административное право и практика администрирования. 2018. № 4. С. 9–23.

2. Вершинина С.И. К вопросу о юридической классификации фактических оснований применения мер государственного принуждения // Вектор науки ТГУ. 2010. № 2 (12).

3. 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.

4. 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.

5. Былинин И.А. Некоторые проблемы применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области обеспечения безопасности дорожного движения, возникающие при проведении досмотра и осмотра транспортного средства, пути их решения // Особенности оперативно-розыскной деятельности ОВД в свете изменяющегося законодательства (к 100-летию уголовного розыска России): Всероссийская научно-практическая конференция. Орел, 2018. С. 56–58.

6. Жбанова С.А. Современные подходы к формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика. 2018. № 1 (1). С. 50–57.

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

8. 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.

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, 2.

Afonina Evgeniya Grigoryevna. Teacher of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Административное принуждение, предупреждение правонарушений, транспортное средство, меры пресечения.

Administrative coercion, prevention of offenses, vehicle, measures of restraint.

**ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА МНОЖЕСТВЕННОСТЬ
ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**FEATURES OF APPLICATION OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY
FOR THE MULTIPLICITY OF OFFENCES IN THE AREA OF TRAFFIC**

В статье рассмотрены проблемы, связанные с установлением административной ответственности за множественность правонарушений в области дорожного движения, а также представлены варианты решения данных проблем.

The article considers the Institute of the plurality of administrative violations in the field of road violations, the problems associated with the establishment of administrative responsibility for the plurality of offenses in the field of traffic, as well as options for solving these problems.

Обеспечение безопасности дорожного движения – одна из важнейших социальных и экономических проблем, стоящих перед государством и обществом. 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 [7]. 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 необходимо, 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 [8].

Однако неудовлетворительное состояние автодорог, значительная латентность нарушений Правил дорожного движения и иных норм, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения, низкий контроль за уровнем подготовки лиц, получающих водительские удостоверения, обусловили существенный рост дорожно-транспортных происшествий, влекущих за собой гибель людей, причинение вреда их здоровью, значительного материального ущерба гражданам и юридическим лицам. Важным показателем выступает не только число происшествий и преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения, но и число лиц, оказывающихся за рулем в состоянии опьянения, в том числе делающих это повторно. Обеспечение неотвратимого выявления данных фактов и назначение справедливых мер ответственности виновным в них лицам могло бы оказать более значимый профилактический эффект, чем возможные меры уголовного наказания [1].

К числу же основных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, следует отнести эффективность законодательства об административной ответственности за совершение множественности правонарушений в области дорожного движения, так как большая часть всех дорожно-транспортных происшествий стабильно совершается по вине водителей, которые ранее неоднократно и систематически привлекались к административной ответственности [2].

Вопросы института множественности административных правонарушений в области дорожного движения затрагиваются в статье С.Н. Антонова, В.В. Кузина «Ответственность за систематическое совершение административных правонарушений в области дорожного движения: история, проблемы, перспективы» [3], однако в ней рассматривается в большой мере административная ответственность за систематические нарушения в области дорожного движения.

В действующем административно-деликтном законодательстве повторность административных правонарушений в области дорожного движения как вид множественности предусматривается в качестве квалифицирующего признака двух составов административных правонарушений: ч. 4 ст. 12.8. и ч. 3 ст. 12.10 КоАП РФ. Однако необходимо отметить, что повторное совершение административных правонарушений для других составов будет являться обстоятельством, отягчающим административную ответственность в соответствии с п. 1 ч. 1 ст. 4.3 КоАП РФ, что будет верно только при наличии оснований, указанных в ст. 4.6 КоАП РФ.

Важным представляется также тот факт, что несмотря на все еще обширный круг вопросов квалификации и правоприменения ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», введенной Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ, необходимо отметить, что введение уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения в значительной мере повысило эффективность предупреждения совершения административных правонарушений в данной области.

Обеспечение безопасности дорожного движения, как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах, ориентировано на предотвращение наиболее опасных факторов [4]. В современной административной практике используется только институт рецидивной множественности, а институт множественности административных правонарушений при совершении трех и более административных правонарушений не считается обстоятельством, отягчающим вину и влекущим более строгое наказание, чем повторность.

В СССР административная ответственность водителей за множественность нарушений Правил дорожного движения была иного характера. Она устанавливалась нормами распоряжения МВД СССР от 23.06.1959 № 100. Вышеуказанным распоряжением вводился единый талон предупреждений, который свидетельствовал о повторности привлечения к административной ответственности. При наличии трех компостерных просечек, которые проставлялись за административные нарушения в области безопасности дорожного движения, представляющие особую опасность для жизни и здоровья граждан страны, в талоне предупреждений нарушителю грозило применение административного наказания в виде штрафа или лишения права управления транспортным средством. Данная мера в те времена носила значительный превентивный характер.

Впоследствии талон предупреждений был отменен внесением изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях. Административная ответственность по ст. 118.1 КоАП РСФСР предусматривалась за систематическое нарушение правил дорожного движения, за каждое из которых водителям начислялись баллы. При превышении в течение года порогового значения: 15 и более штрафных баллов, наступала административная ответственность по данной статье.

В соответствии с примечанием к данной статье штрафные баллы назначались в следующем порядке: 3 балла – за управление транспортным средством водителями, не имеющими при себе документов, предусмотренных Правилами, а также управление водителями транспортными средствами, не зарегистрированными в установленном порядке или не прошедшими государственный технический осмотр (чч. 2 и 3 ст. 114); 4 балла – за пересечение сплошной линии разметки, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений, непредоставление преимущества в движении водителям транспортных средств или пешеходам, имеющим такое право (ч. 5 ст. 115); 5 баллов – за нарушение водителем Правил или эксплуатации транспортных средств, повлекшее причинение легких телесных повреждений или материального ущерба (ч. 1 ст. 118).

По своей сути введение ст. 118.1 КоАП РСФСР была первой попыткой введения в нашей стране балльной системы учёта нарушений Правил дорожного движения. Этой системой институт множественности получал свое гармоничное и полноценное завершение.

Зарубежный опыт свидетельствует о том, что большинство стран учитывают различные типы множественности дорожных нарушений посредством балльной системы. В настоящее время балльная система учёта нарушений Правил дорожного движения применяется во Франции, Германии, Англии, Израиле, Италии, США, Австралии и ряде других государств и является достаточно эффективной в плане превенции.

В Израиле, например, применяется не только к владельцам автомобилей, но также к пешеходам и велосипедистам. Самые серьезные нарушения в этой стране оцениваются в 10 баллов (при максимальном количестве – 36 баллов). В этот список включаются такие правонарушения, как управление транспортным средством в состоянии опьянения, отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, а также превышение скорости управления транспортным средством (на 30 км/ч – в городе, на 40 км/ч – на трассе). Реестр штрафных баллов ведет Министерство транспорта Израиля. Система штрафов привязана к фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения. Баллы в реестре хранятся 2 года, однако, если нарушитель наберет 22 и более баллов, срок сгорания последних увеличивается до 4 лет.

Данная система учитывает не только степень тяжести нарушений Правил дорожного движения, но и представляется наиболее эффективной в плане превенции, так как до применения административной ответственности в виде лишения управления транспортным средством (36 баллов), нарушитель сначала имеет возможность пройти дважды обучение (платные уроки безопасного вождения) при достижении границ от 12 до 22 баллов, а также от 24 до 34.

В 1997 году ст. 118.1 КоАП РСФСР была отменена, что было обусловлено отсутствием прежде всего материально-технических и правовых предпосылок, в частности недостаточной оснащённостью Госавтоинспекции вычислительной техникой. В настоящее время в нашей стране в деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения широко внедрены специальные технические средства надзора за безопасностью дорожного движения, и основная часть нарушений Правил дорожного движения выявляется именно средствами фото- и видеофиксации нарушений [5]. Это приводит к тому, что условия, обосновывавшие оправданность отмены балльной системы в РФ, на современном этапе перестают действовать.

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

На этой основе оправданным и обоснованным представляется введение в сфере безопасности дорожного движения целостного института множественности. Этот институт, с одной стороны, должен сохранить действующий нормы учета рецидивной множественности в рамках статьи 264.1 УК РФ и включить наряду с ними нормы ответственности за систематичность административных правонарушений в форме балльной системы. В этом случае все разновидности множественности, имеющие место в уголовном праве, будут иметь аналоги в административной деятельности в сфере безопасности дорожного движения. Предложения по возврату балльной системы с сохранением норм ответственности за рецидивную множественность позволит не только повысить степень безопасности дорожного движения, но и сделает институт множественности административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения более завершенным и целостным.

1. Зейналов Ф.Н., Коблов П.С. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2018. № 4(45). С. 17–22.
2. Калюжный Ю.Н. Административно-правовые подходы к определению понятия «Обеспечение безопасности дорожного движения» // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2016. № 2.
3. Антонов С.Н., Кузин В.В. Ответственность за систематическое совершение административных правонарушений в области дорожного движения: история, проблемы, перспективы [Электронный ресурс]. URL: wiselawyer.ru.
4. Афонин В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 1 (43). С. 58–59.
5. Афолина 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.
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 // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.
7. Жбанова С.А. Современные подходы к формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика. 2018. № 1 (1). С. 50–57.
8. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ахтанина Наталья Анатольевна. Адъюнкт кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

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

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

Akhtanina Natalya Anatolyevna. Post-graduate student of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Множественность административных правонарушений, нарушение правил дорожного движения, административная ответственность.

Multiple administrative offences, violation of traffic rules, traffic accident, administrative responsibility.

БАДИКОВ Д.А.

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛЕДОВАТЕЛЯ ПО НАЗНАЧЕНИЮ ЭКСПЕРТИЗ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

CHARACTERISTICS OF THE INVESTIGATOR'S ACTIVITIES WHEN COMMISSIONING OF EXPERT EVIDENCE OF TRAFFIC ACCIDENTS

В статье рассмотрены вопросы, затрагивающие общие правила и рекомендации, необходимые для назначения и качественного производства судебных экспертиз при расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях.

The article deals with the issues affecting the general rules and recommendations necessary for the appointment and quality production of forensic examinations in the investigation of criminal cases of road accidents.

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 [1].

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 [14].

В современной России с каждым годом увеличивается количество автовладельцев. И ежедневно на дорогах нашей страны и всего мира в целом происходит достаточно большое количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с различной тяжестью последствий. На актуальность проблемы повышения безопасно-

сти дорожного движения вновь обратил внимание Президент страны В.В. Путин, выступая на расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации 28 февраля 2019 года [2].

Анализ статистических данных количества нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с января по декабрь 2018 года показывает, что произошло 20 144 происшествия подобного рода. Несмотря на то, что это на 4,1 % меньше, чем за аналогичный период 2017 года, данное социальное явление сохраняет свою общественную опасность.

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 [3].

Понятие дорожно-транспортного происшествия закреплено законодательно [4], в специализированной литературе выделяется достаточно большое количество различных видов ДТП в силу разнообразия возможных складывающихся ситуаций. И каждое из них обладает определенной спецификой, требует проведения конкретных мероприятий его участниками и правоохранительными органами. Прежде всего, дорожно-транспортные происшествия имеют различные последствия. Анализ статистических данных и правоприменительной практики позволяет утверждать, что значительная часть ДТП происходит без серьезных последствий и для их оформления законодатель предусмотрел возможность использования процедуры Европротокола [5].

В Европе идея оформления дорожно-транспортного происшествия без участия представителей дорожной полиции начала реализовываться ещё в 50-е годы прошлого века. Сейчас в большинстве стран Европейского союза водителям, попавшим в ДТП, достаточно заполнить бланк извещения о ДТП для того, чтобы оформить это событие. А в некоторых странах дорожная полиция вообще не уполномочена заниматься оформлением ДТП, это прерогатива страховых компаний [6].

ДТП, которые повлекли за собой общественно-опасные, тяжкие последствия, нуждаются в расследовании и определении виновников для их дальнейшего привлечения к ответственности. Производство предварительного расследования требуется в ситуации, когда любому участнику ДТП был причинен тяжкий вред здоровью или наступила смерть. Расследование ДТП имеет сложный многогранный характер, требующий проведения комплекса аналитических мероприятий. Для установления причин и условий ДТП необходимо выяснить все обстоятельства, предшествующие данному событию [7].

Одной из отличительных черт, позволяющей говорить о специфичности расследования данного вида преступлений, является максимальная концентрация именно на первоначальном этапе подавляющего большинства следственных и процессуальных мероприятий, позволяющих обнаружить, собрать и зафиксировать потенциально полезную для следствия информацию о произошедшем событии [8].

Одним из самых распространенных, целесообразных и эффективных следственных действий, проводимых при расследовании дорожно-транспортного преступления, является назначение судебной экспертизы.

Как было упомянуто выше, дорожно-транспортные происшествия подразделяются на виды, каждый из которых обуславливается определенными обстоятельствами и имеет специфический механизм совершения. В связи с этим следователю

необходимо самостоятельно определить, какие экспертизы целесообразно назначать при расследовании ДТП в зависимости от того, на какие вопросы следует получить ответы.

Наиболее распространенным и, соответственно, часто назначаемым видом экспертизы при расследовании ДТП является автотехническая экспертиза. Она проводится с целью оценки текущего состояния транспортного средства, технического состояния транспортного средства на момент происшествия и определения механизма произошедших с ним изменений. Данная экспертиза имеет следующие разновидности: исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия; исследование технического состояния деталей и узлов транспортных средств; исследование следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трасологическая диагностика); исследование маркировочных обозначений транспортных средств [9]. Использование современных информационных технологий, программного обеспечения (AUTO-GRAF, CARAT, PC CRASH) в настоящее время является одним из направлений развития данного вида экспертизы в целях устранения проблемных моментов, возможных спорных вопросов, неточностей и т.д. [10]

В ходе предварительного расследования ДТП в определенных ситуациях обязательным является назначение судебно-медицинской экспертизы, которая служит для установления: причины смерти человека, определения характера и степени тяжести вреда, причиненного здоровью живых лиц. Организация и порядок производства данного вида экспертиз регламентируется приказом Минздравсоцразвития РФ от 12.05.2010 № 346н. Судебно-медицинская экспертиза при ДТП позволяет разграничить ответственность виновника на административную в случае причинения пострадавшему легкого или средней тяжести вреда здоровью и уголовную при более тяжких последствиях. Следует говорить о том, что данная экспертиза при ДТП – одно из основных объективных доказательств расследования.

Также при возникновении сомнений по вопросу вменяемости одного из участников происшедшего следователь вправе назначить судебно-психиатрическую экспертизу в целях установления психического или физического состояния участника ДТП. В целях исследования вопросов по уточнению обстоятельств ДТП и устранения противоречий в показаниях участников данного события возможно назначение психофизиологической экспертизы посредством использования полиграфа.

В случае, если виновник ДТП скрылся с места происшествия, следователем может назначаться транспортно-трасологическая экспертиза в отношении следов протекторов шин, оставленных транспортным средством виновника.

Следует отметить, что проведение экспертизы при расследовании ДТП занимает значительное место в предварительном расследовании, но не гарантирует точный ответ на вопрос о причинах ДТП и не является доказательством, имеющим заранее установленную силу. Поэтому следователю при расследовании ДТП необходимо проводить комплекс процессуальных и следственных действий для полного восстановления картины произошедшей аварии [11].

Так, неотъемлемой частью работы следователя при расследовании ДТП является осмотр места происшествия. Объективно зафиксированные результаты данного следственного действия могут послужить в числе прочего фактической основой для назначения и производства экспертных исследований. Это то следственное действие, качественное производство которого является залогом объективного установления причин и условий ДТП. В протоколе осмотра места происшествия крайне

важно отражать все детали следовой картины. При производстве данного следственного действия целесообразно пользоваться помощью специалистов различных сфер знаний. Материалы осмотра будут учтены и отражены при производстве автотехнической экспертизы. При наличии информации о возможном летальном исходе участников ДТП следователю необходимо обеспечить участие в осмотре места происшествия судебного медика для осмотра трупа.

Современное технико-криминалистическое обеспечение процесса осуществления следственных действий, в том числе осмотра и экспертных исследований, неразрывно связано с развитием законодательной регламентации процесса расследования преступлений [12]. Вместе с тем источником ценной информации могут стать сведения, полученные от очевидцев, свидетелей ДТП, которых следует установить как можно скорее, чтобы выяснить все детали, которые сохранились в памяти людей, до того момента, как эта информация ими будет забыта либо кто-то из участников ДТП сможет оказать на них влияние. Что негативно повлияет на установление истины и усугубит и без того проблему повышения безопасности дорожного движения, которая продолжает оставаться одной из наиболее актуальных для российской действительности [13].

Также важным моментом является наличие в автомобиле средств объективной фиксации – видеорегистраторов, а также камер видеонаблюдения на близлежащих к месту происшествия объектах инфраструктуры. Наличие видеозаписи момента ДТП значительно облегчает работу следователя по установлению виновника аварии. Возможно также назначение видеотехнической экспертизы видеозаписи для установления ее подлинности.

Проблемным вопросом является сокращение сроков проведения экспертиз, что позволило бы сократить общий срок производства расследования уголовного дела. Однако следователю при назначении экспертизы важно помнить, что необходимо незамедлительно предоставлять эксперту материалы для проведения исследований в полном объеме. Полнота сведений, отраженных в предоставленных эксперту материалах, влияет на срок исследования, а в итоге, и на срок предварительного следствия в целом.

Таким образом, успешное расследование уголовного дела в рассматриваемой сфере зависит от большого числа компонентов, которые как звенья одной цепи позволяют выполнять стоящие перед следователем задачи. Получив информацию с места происшествия, воспользовавшись помощью сведущих лиц в различных отраслях знаний, на основе современного технико-криминалистического обеспечения и соответствующего нормативного регулирования следователь имеет возможность достигнуть поставленных целей раскрытия и расследования совершенного преступления.

1. Калужный 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.
2. Выступление В.В. Путина на расширенном заседании коллегии МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/59913>.
3. Елагин А.Г., Калужный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.

4. О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ: в ред. от 27.12.2018. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Бадиков Д.А. Некоторые аспекты оформления ДТП с использованием Европротокола // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. С. 9–14.
6. Зейналов Ф.Н. К вопросу об оформлении ДТП водителями транспортных средств посредством европротокола // Полицейская деятельность. 2018. № 2. С. 1–6.
7. Бадиков Д.А. Некоторые аспекты расследования уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях // Закон и право. 2018. № 7. С. 171–172.
8. Булыжкин А.В., Бадиков Д.А., Васюков В.Ф. и др. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: ДГСК МВД России, 2014.
9. Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 29.06.2005 № 511: в ред. от 11.10.2018: вместе с Инструкцией по организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации, Перечнем родов (видов) судебных экспертиз, производимых в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
10. Марченко С.С., Лазарев В.А. Информационные технологии в расследовании и экспертизе ДТП // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 193–195.
11. Бадиков Д.А. Некоторые аспекты использования специальных познаний и технических средств при фиксации обстановки на месте ДТП // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова: сборник материалов X Международной научно-практической конференции. ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 61–67.
12. Бадиков Д.А. К вопросу о совершенствовании процедуры оформления ДТП // Наука и практика. 2015. № 1 (62). С. 10–13.
13. 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.
14. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Бадиков Дмитрий Алексеевич. Старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД. Кандидат юридических наук.
Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Badikov Dmitriy Alekseevich. Senior teacher of the chair of Criminology and the Preliminary Investigation in Internal Affairs Bodies. Candidate of sciences (Law).
Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Расследование, дорожно-транспортное происшествие, следователь, криминалистическая техника, следственные действия.

Investigation, traffic accident investigation, criminal investigation equipment, investigative actions.

БАКАНОВ К.С.

ЗАДЕРЖАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА КАК МЕРА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПО ДЕЛАМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ, ПРИМЕНЯЕМАЯ В ОТНОШЕНИИ ВОДИТЕЛЕЙ, НАХОДЯЩИХСЯ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

DETENTION OF THE VEHICLE AS A MEASURE OF ADMINISTRATIVE PROCEDURE OF ADMINISTRATIVE OFFENCES AGAINST DRIVERS IN A STATE OF INTOXICATION

В статье рассматриваются вопросы, связанные с определением правовых оснований начала и окончания применения такой меры обеспечения производства по делу, как задержание транспортного средства к водителям транспортных средств, находящихся в состоянии опьянения.

This article deals with issues related to determining the legal basis for the commencement and termination of the application of such a measure to secure the proceedings, such as detaining a vehicle to drivers of intoxicated vehicles.

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 [1].

В настоящее время задержание транспортного средства представляет собой меру обеспечения производства по делу, порядок реализации которой закреплен в ст. 27.13 КоАП РФ.

Действующее законодательство понимает под ней исключение транспортного средства из процесса перевозки людей и грузов путем перемещения его при помощи другого транспортного средства и помещения в ближайшее специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку) и хранение на специализированной стоянке до устранения причины задержания, которая применяется в целях пресечения нарушений [2].

Первоначально данная мера также формировалась как полномочие Госавтоинспекции и выражалась в запрещении эксплуатации технически неисправных транспортных средств [3].

Как мера обеспечения появилась в конце 1992 г. [4], согласно ст. 245 КоАП РСФСР под которой понималось запрещение эксплуатации транспортного средства с помещением его на специально отведенное охраняемое место [4]. Основаниями ее применения, как и отстранения от управления водителя являлось наличие достаточных оснований полагать, что водитель находится в состоянии опьянения.

А.Ю. Соколов характеризует эту меру как ограничивающую право управления ТС, достигаемую государственно-властным изъятием имущества у правонарушителя [5].

Однако позволим себе не согласиться с этим утверждением, так как в данном случае идет речь не об ограничении права управления ТС (которое в принципе может отсутствовать у нарушителя), а о временном ограничении пользования конкретным ТС, что и является ее сущностным отличием от отстранения от управления ТС.

Согласно проведенным социологическим исследованиям среди сотрудников Госавтоинспекции реализация такой меры обеспечения на практике занимает от 40 до 75 минут, из которых на перемещение на специализируемую стоянку уходит от 40 до 60 минут.

Интересным представляются основания применения и прекращения применения такой меры. Так, основания применения такой меры в прямой постановке не нашли свое отражение в действующем КоАП РФ, но применительно к теме настоящей статьи следует отметить, что она применяется в целях пресечения административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 и 3 ст. 12.8 КоАП РФ, ст. 12.26 КоАП РФ и ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ.

Ранее действующий Административный регламент ДПС № 185 в п. 147 в качестве основания для задержания ТС предусматривал выявление указанных нарушений, однако такое задержание должно осуществляться только после составления протокола о соответствующем административном правонарушении или вынесения определения о возбуждении дела [6]. Анализ практики показал, что такое положение дел создавало определённые проблемы в правоприменительной практике, так как в случае проведения ХТИ (при установлении наркотического опьянения) уходило большое количество времени на получение медицинского заключения, без которого было невозможно составить протокол об административном правонарушении.

Согласно проведенному нами социологическому исследованию среди сотрудников Госавтоинспекции на проведение ХТИ уходит от 3 до 6 суток.

В настоящее время п. 244 Административного регламента ДПС № 664 в качестве основания применения данной меры закрепил выявление соответствующих нарушений [7].

Под выявлением водителей ТС, находящихся в состоянии опьянения, следует понимать совокупность первоначальных действий уполномоченных должностных лиц, направленных на обнаружение таких водителей. Следовательно, как основание применения такой меры к водителям в состоянии опьянения следует рассматривать обнаружение законодательно установленных признаков опьянения.

В настоящее время, такими основаниями являются: запах алкоголя изо рта; неустойчивость позы; нарушение речи; резкое изменение окраски кожных покровов лица; поведение, не соответствующее обстановке.

Данные признаки нами подробно рассматривались ранее, ввиду чего не будем останавливаться на них подробно. Отметим только, что эти основания, с одной стороны, призваны оградить водителей от необоснованных притязаний правоохранительных органов, с другой – вести более прицельное выявление нарушителей, доказывания управление ТС в состоянии опьянения. Однако в настоящее время выявление таких оснований находится исключительно в плоскости субъективного усмотрения соответствующих должностных лиц, так как не обеспечено средствами объективизации [8; 9; 10].

Согласно ч. 10 ст. 27.13 КоАП РФ возврат задержанных транспортных средств их владельцам, представителям владельцев или лицам, имеющим при себе документы, необходимые для управления данными транспортными средствами, осуществляется незамедлительно после устранения причины их задержания [2]. Однако порядок, в том числе возврата, определяется законодательством Российской Федерации, согласно которому даже в случае устранения причин задержания без соответствующей оплаты забрать транспортное средство не получится.

Таким образом, основанием окончания ее применения является устранение внешних признаков опьянения. Следовательно, возникает вопрос, о том, что законодатель предусмотрел для установления состояния опьянения необходимость наличия внешних признаков опьянения и проведения освидетельствований, тогда как при решении вопроса об устранении причин задержания (нахождения в состоянии опьянения) такой порядок отсутствует, что создает возможность субъективного толкования с обеих сторон.

Наглядным является то обстоятельство, что, например, в случае задержания ТС водителя, управляющего ТС в состоянии наркотического опьянения, невозможно определить устранение причин задержания если, например, опьянение было вызвано длительным употреблением каннабиоидов (марижуаны, гашиша), которое может содержаться и, следовательно, выявляться в организме до 36 дней. В таком случае устранение причин задержания произойдет только по истечении этого периода. Однако механизм определения устранения таких причин задержания отсутствует.

Если рассматривать данную меру как самостоятельное полномочие полиции и Госавтоинспекции, следует отметить, что такое задержание можно рассматривать в двух видах. Первый – задержание транспортных средств, находящихся в розыске (п. 20 ст. 13 ФЗ О полиции) [11]. Второй – задержание транспортного средства в случаях и порядке, предусмотренных законодательством Российской Федерации [12] (п. 21 ст. 13 ФЗ О полиции), такой порядок, как мы установили, в настоящее время содержится только в КоАП РФ, а в пп. «х» ст. 12 Положения о Госавтоинспекции напрямую говорится о полномочии задержания ТС в соответствии с КоАП РФ, не оставляя вольной трактовки или порождения самостоятельной процессуальной деятельности.

Таким образом, ФЗ О полиции предусматривает самостоятельную процессуальную деятельность по задержанию ТС только в одном случае – нахождение ТС в розыске. Если же рассматривать задержание применительно к теме настоящего исследования, то оно может осуществляться исключительно в рамках КоАП РФ.

Подводя итог вышеизложенному, необходимо отметить отсутствие определённости в закреплении основания начала и окончания применения такой меры обеспечения производства по делу, как задержание транспортного средства, что порождает возможность нарушения прав и законных интересов граждан. Данное обстоятельство обуславливает необходимость дальнейшего научного изучения данного вопроса и в последующем принятия соответствующих законодательных решений.

1. Калюжный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // Рос. юстиция. 2016. № 12. С. 48–51.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ: в ред. от 07.03.2018 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1), ст. 1.
3. Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции: Постановление Совмина СССР от 10.08.1978 № 685: в ред. от 26.06.1989 // Свод законов СССР. 1990. Т. 10. С. 345.
4. О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР: Закон Рос. Федерации от 24.12.1992 № 4217-1.
5. Соколов А.Ю. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях: монография. М.: Норма, 2015. 320 с.
6. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 02.03.2009 № 185 // Рос. газ. 2009. № 122.
7. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 // Рос. газ. 2017. № 232.
8. Баканов К.С. О некоторых вопросах административно-правового регулирования признаков опьянения лиц, управляющих транспортным средством // Актуальные вопросы административно-правового регулирования («Кореневские чтения»): сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции сборник, 2017. С. 175–180.
9. Баканов К.С. Перспективы внедрения современных средств диагностики наркотического опьянения в деятельность Госавтоинспекции // Труды Академии управления МВД России. 2018. № 3 (47). С. 173–178.
10. Бурцев А.А. Критерии алкогольного опьянения водителя транспортного средства // Наука и техника в дорожной отрасли. 2016. № 2 (76). С. 3.
11. О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 07.02.2011 № 3-ФЗ: в ред. от 05.12.2017 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900.
12. Гордеева А.Д. Административные правонарушения и виды решений, подлежащие взаимному признанию и исполнению компетентными органами государств, ратифицировавших Конвенцию о взаимном признании и исполнении решений по де-

лам об административных нарушениях правил дорожного движения // Административное право и процесс. 2019. № 1. С. 75–81.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Баканов Кирилл Сергеевич. Помощник начальника по правовой работе.
ФКУ «Научный центр БДД МВД России».
Служебный адрес: 121170, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Bakanov Kirill Sergeevich. Chief assistant in the legal work.
Federal State Institution «Scientific centre of road traffic safety of the Ministry of the Interior of Russia».
Work address: 121170, Moscow, st. Poklonnaya 17.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, задержание транспортного средства, состояние опьянения, признаки опьянения, административное правонарушение.
Road safety, vehicle detention, state of intoxication, signs of intoxication, administrative offense.

БАРАНЧИКОВА М.В.

УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ОХРАНА БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ОТ ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ АКТОВ

CRIMINAL LAW PROTECTION OF THE SAFETY OF PASSENGER TRANSPORT FROM TERRORIST ACTS

В статье показана особая опасность террористических актов на пассажирском транспорте, раскрыта специфика уголовно-правовой охраны от них в современный период и меры их профилактики.

The article shows the special danger of terrorist acts on passenger transport, reveals the specifics of criminal law protection against them in the modern period and measures to prevent them.

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 [1].

Безопасность на пассажирском транспорте является важной составляющей национальной безопасности России. В деятельности по ее обеспечению важное место занимает уголовно-правовая охрана, которая ориентирована на наиболее опасные деяния в данной сфере, в числе которых особое место принадлежит террористическим актам.

Их совершение в России часто затрагивало сферу пассажирских перевозок. Теракты совершались в метрополитене, на железнодорожных вокзалах, в поездах, городском общественном транспорте, охватили целый ряд крупнейших российских городов. Это влекло значительное число жертв, снижало пассажиропоток, влияло на личную безопасность граждан в процессе использования общественного транспорта.

Особая опасность террористических посягательств в том, что они причиняют вред важной для эффективного функционирования общества транспортной инфраструктуре, направлены на объекты, имеющие высокий уровень риска, приводят к масштабному уничтожению или повреждению имущества, массовой гибели и причинению вреда здоровью людей.

Как показывает практика законодательного регулирования рассматриваемой сферы общественных отношений, обычным усилением государственного федерального надзора за порядком допуска лиц к управлению транспортными средствами различных категорий и подкатегорий здесь не обойтись [2].

История показывает, что, несмотря на сложившуюся эффективную систему профилактики терроризма полностью исключить возможность новых террористических угроз практически невозможно, терроризм представляет реальную угрозу национальной безопасности [3], обуславливающую необходимость уголовно-правового реагирования.

Несмотря на существенное снижение числа преступлений террористического характера в России в последние годы, проблема устранения террористической угрозы, повышения транспортной безопасности остается важным направлением уголовной политики.

В соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» транспортная безопасность представляет собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В статье 1 закона под актом незаконного вмешательства понимается противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий [4].

Противодействие терроризму как элемент обеспечения транспортной безопасности требует создания единой скоординированной системы антитеррора, функционирование которой основывалось бы на базе механизма информационно-прогностического, правового, организационного и психологического обеспечения [5].

Постоянная модификация террористических посягательств, сложность их прогнозирования и предупреждения требуют выработки новых актуальных мер поддержания общественной безопасности. Особенно востребованным для практики является уголовно-правовое воздействие на потенциальных и реальных участников терактов.

Наиболее распространенным преступлением террористического характера, совершаемым на общественном транспорте, является террористический акт. Угроза его совершения вызывает обоснованную тревогу у граждан за их безопасность, жизнь и здоровье.

Уголовно-правовая охрана пассажиров обеспечивается за счет норм, предусматривающих ответственность за совершение террористических актов и связанных с ними преступлений, эффективной реализации уголовной политики в сфере бес-

печения безопасности на общественном транспорте. Защита потенциальных потерпевших осуществляется путем реагирования на факты планируемых, готовящихся террористических актов. Она включает воздействие на пассажиров как лиц, потенциально вовлеченных в механизм их будущего совершения.

На законодательном уровне закреплена обязанность участия муниципальных образований в профилактике терроризма, а также в минимизации и (или) ликвидации последствий его проявления в границах муниципального образования [6]. Мерой реализации данного направления может выступить уголовно-правовая профилактика террористических актов на пассажирском транспорте.

Первоочередными объектами такой профилактики выступают лица, склонные к совершению административных правонарушений и преступлений, посягающих на личность, собственность, общественную безопасность и общественный порядок либо их подготавливающие, совершающие или совершившие.

Очевидно, что в большинстве случаев осуществление профилактики в отношении фанатичных террористов не приведет к их отказу от преступных замыслов [7, с. 70]. Угроза уголовного наказания не выступит эффективным предупредительным средством для этой злостной категории преступников. Однако для определенной, так называемой неустойчивой части граждан, осознание реальности и неизбежности наказания за террористические акты и смежные с ними преступления может оказать позитивное влияние в виде формирования менталитета в духе неукоснительного соблюдения закона, гражданской сознательности. Меры ответственности за реализацию, оказание содействия террористической деятельности, несообщение о преступлениях террористического характера являются эффективным средством уголовно-правовой охраны безопасности пассажирских перевозок от террористических актов.

Другим важным направлением является привлечение к уголовной ответственности лиц, причастных к преступлениям, неизбежным при подготовке к террористическому акту, связанных с незаконным оборотом оружия, взрывчатых веществ, подделкой документов, незаконным пересечением государственной границы, контрабандой оружия и т.д.

Другим актуальным уголовно-правовым средством противодействия террористической угрозе является наличие в ст. 205 УК РФ поощрительного примечания, предусматривающего возможность освобождения от уголовной ответственности для лиц, участвовавших в подготовке террористического акта, если они своевременным предупреждением органов власти или иным способом способствовали предотвращению осуществления террористического акта.

Наиболее вероятными потерпевшими от террористических актов на транспорте выступают пассажиры, лица, управляющие транспортными средствами, их обслуживающий персонал. Воздействие на их сознание, обращение к чувству самосохранения позволит дополнить существующую систему организационных, технических и других мер профилактики терроризма. Эффективными профилактическими направлениями, позволяющими воздействовать на участников транспортного движения могут стать использование социальной рекламы в средствах массовой информации, трансляция специальных теле- и радиопередач, сообщения в СМИ о последствиях крупных терактов с видеорепортажем с места происшествия, использование баннеров, растяжек и щитов с напоминаниями о соблюдении мер предосторожности в отношении подозрительных предметов и лиц, профилактических беседы с детьми в школах, детских садах, учреждениях дополнительного образования, в

трудовых коллективах, организациях, на предприятиях. Важное значение может приобретать проведение социально значимых мероприятий, приуроченных к датам памяти жертв террористических актов, а также распространение антитеррористических буклетов, календарей и т.п. В салонах общественного транспорта могут демонстрироваться видеосюжеты или располагаться плакаты антитеррористического содержания, раздаваться памятки, содержащие информацию об ответственности за теракты, а также по действиям граждан в ситуации возникновения угрозы или совершения террористических актов.

В обязанности водителей, кондукторов, иного обслуживающего персонала должно входить обеспечение безопасности пассажиров, а именно: информирование пассажиров о порядке их действий при террористической угрозе, регулярная проверка транспорта на маршруте и на конечных станциях, проведение ежедневного осмотра транспорта и объектов транспортной инфраструктуры на предмет возможной закладки взрывных устройств, немедленное сообщение сотрудникам полиции при обнаружении подозрительных предметов и лиц; поддержание постоянной оперативной связи с диспетчерами, проверка наличия антитеррористических памяток на транспорте и т.д.

Пассажиры в свою очередь должны изучать памятки по действиям в случае обнаружения подозрительных предметов, просматривать фото- и видеосюжеты о таких действиях, знать порядок поведения на транспорте при возникновении чрезвычайных ситуаций.

Современная система антитеррористического противодействия на пассажирском транспорте отличается значительным разнообразием входящих в нее компонентов, каждый из которых имеет важное самостоятельное и взаимодополняющее значение. Рассмотренные аспекты уголовно-правовой охраны безопасности пассажирских перевозок от террористических актов представляют собой лишь часть этой системы. Ее дальнейшие разработка и развитие позволят обеспечить повышение антитеррористической защищенности сферы транспортной безопасности.

-
1. 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.
 2. Зейналов Ф. Н. Правовой анализ положений нового профессионального стандарта мастера производственного обучения вождению транспортных средств в свете реализации Стратегии безопасности дорожного движения // Административное и муниципальное право. 2018. № 12. С. 26–35.
 3. Качалов В.В. Терроризм как угроза национальной безопасности // Военно-юридический журнал. 2017. № 9. С. 25–29.
 4. О транспортной безопасности [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
 5. Левин А.О., Киреев М.П. Предупреждение террористических актов на транспорте // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 5. С. 114–117.
 6. Об общих принципах организации местного самоуправления [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 06.10.2003 № 131-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

7. Коробов А.А. Новые факторы террористической угрозы на современном этапе развития общества // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 4 (77). С. 69–71.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Баранчикова Марина Вячеславовна. Заместитель начальника кафедры уголовного права, криминологии и психологии. Кандидат юридических наук, доцент.
Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
Служебный адрес: 302027, Орел, ул. Игнатова, 2.

Baranchikova Marina Vyacheslavovna. Deputy head of the chair of Criminal Law, Criminology and Psychology. Candidate of sciences (Law), associate professor.
Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Террористический акт, пассажирские перевозки, общественный транспорт, уголовно-правовая охрана, безопасность на транспорте.

Terrorist act, passenger transportation, public transport, criminal law protection, transport security.

БАРКАЛОВ С.Н.

ОСОБЕННОСТИ ПСИХОФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВЛЕННОСТИ СОТРУДНИКОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ К ЭКСТРЕМАЛЬНЫМ СИТУАЦИЯМ СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

FEATURES OF PSYCHOPHYSICAL FITNES OF TRAFFIC POLICE OFFICERS TO EXTREME SITUATIONS OF OFFICE ACTIVITY

Оперативно-служебная деятельность сотрудников дорожно-патрульной службы часто протекает в экстремальных ситуациях, успешный выход из которых может быть гарантирован высоким уровнем их психофизической подготовленности, формируемой специально направленной физической подготовкой.

Operational and service activity of traffic police officers often proceeds in extreme situations from which successful exit can be guaranteed by the high level of their psychophysical readiness formed by specially directed physical training.

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

Дорожно-патрульная служба ввиду своего количества и мобильности является основными силами и средствами Госавтоинспекции при реализации ключевых направлений ее деятельности, включая профилактическую работу, исполнение административного законодательства, контроль за техническим состоянием транспортных средств, контроль за соблюдением собственниками правил регистрации, водителями – соблюдение правил по допуску к управлению транспортными средствами, надзор за содержанием хозяйствующими субъектами автомобильных дорог и улиц, реализация в рамках оперативно-профилактических мероприятий пропаганды безопасности дорожного движения, взаимодействие с правоохранительными органами и т.д. [2]

В служебной деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – сотрудники ДПС) достаточно часто возникают ситуации, которым присущ комплекс психогенных факторов, имеющих значительную выраженность и силу. К ним относятся: большие и длительные повседневные нагрузки; разрешение конфликтов между гражданами; правоохранительные действия по отношению к правонарушителям; противоборства при решении оперативно-служебных задач и др. [3; 4]

По уровню нервно-эмоционального напряжения подобные ситуации относятся к числу особых условий несения службы, психологически напряженных, опасных или критических, то есть экстремальных [3].

Проведенные специальные исследования дали основание определить, что, попадая в такие ситуации на первоначальном этапе службы, сотрудники ДПС испытывали различные состояния. Так, например, один из исследуемых признался, что при первом оформлении дорожно-транспортного происшествия с погибшим, он ощущал дрожь в пальцах рук, боязнь смотреть на тело погибшего, рассеянность внимания. Другой сотрудник сообщил, что в первый год службы, прибыв на место аварии автобуса с многочисленными ранеными и имеющимися погибшими, он некоторое время был в замешательстве, никак не мог определить, с чего же необходимо начинать свои действия: оформлять дорожно-транспортное происшествие, оказывать помощь пострадавшим, устанавливать свидетелей, определять виновных в аварии, обеспечивать проезд транспортных средств. Многие из опрашиваемых отмечали, что, оформляя на первых порах своей служебной практики происшествия, они ощущали воздействие нервного возбуждения потерпевшего водителя транспортного средства и, кроме этого, им мешала реакция собравшихся посторонних граждан. При беседе с водителем, допустившим нарушение, малоопытный сотрудник, как выяснилось, лихорадочно определяет меру наказания, соответствующую степени нарушения. В ходе беседы с водителем, имеющим юридическую осведомленность, сотрудник с вполне приличной теоретической подготовкой, но с недостаточным опытом работы не может быстро подобрать аргументированный ответ. Все, участвовавшие в таких ситуациях сотрудники ДПС, говорили о том, что помогло им выйти из создавшегося состояния либо присутствие более опытного сотрудника, либо волевое усилие над собой. А затем за годы дальнейшей службы в подобных ситуациях они уже не ощущали такого сильного волнения и выполняли свои служебные обязанности по определенному алгоритму действий [5; 6].

Практика несения службы сотрудниками ДПС показывает, что при обнаружении в ходе осмотра транспортного средства наркотических веществ, контрабандного груза, поддельных документов или разыскиваемого преступника отмечаются различные случаи поведения водителей и лиц, сопровождающих груз. Так, напри-

мер, в одном случае это настойчивые уговоры с просьбой отпустить со ссылкой на тяжелое финансовое положение в семье. В другом случае – попытка подкупа предложением крупной суммы денег или части перевозимого товара. В третьем – угроза сотруднику физической расправой с ним или с его родственниками. В четвертом – совершение физического нападения на сотрудника. В пятом – вооруженное нападение на сотрудника. В шестом – попытка скрыться с места осмотра транспортного средства бегом, на попутном или осматриваемом транспорте. При этом нередко сотрудниками применяются физическая сила (боевые приемы борьбы), специальные средства и табельное оружие. Как правило, такие ситуации возникают неожиданно и действовать приходится в основном в темное время суток и в основном силами патрульного экипажа из двух человек. Поведение задерживаемых может быть самое различное – от послушного повиновения до дерзости и оказания невооруженного или вооруженного сопротивления. Именно эти обстоятельства ставят сотрудника ДПС в состояние напряженности в результате постоянного ожидания возникновения экстремальной ситуации. Исследования показали, что успешное задержание правонарушителя осуществляется при быстром реагировании на нарушение и немедленном выполнении необходимых действий. Немаловажное значение в этом случае имеет принятие сотрудником неординарного решения в той или иной создавшейся обстановке. Кроме того, несение службы по двенадцать часов через двенадцать часов отдыха, вызывает у сотрудников ДПС усталость и последующее физическое и нервно-эмоциональное утомление. Опытный сотрудник применяет приемы психорегуляции, чередования напряжения и расслабления, точно определяет необходимость концентрации своего внимания, чередуя его с энергичным выполнением двигательных действий. В то же время малоопытный сотрудник после непродолжительного внимательного выполнения своих служебных обязанностей, начинает реагировать только на грубые нарушения и не может прогнозировать дальнейшее разворачивание событий [7; 8].

Результаты проведенного опроса и анкетирования сотрудников ДПС дали возможность определить, что для успешного выполнения оперативно-служебных задач им необходим определенный уровень психофизической подготовленности, который может обеспечить быструю и адекватную адаптацию к экстремальным условиям несения службы, способность длительное время противостоять высоким физическим и психическим нагрузкам, устойчивость к воздействию неблагоприятных факторов служебной деятельности, специальную двигательную подготовленность к результативному и правомерному применению физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия.

Физическая подготовка в этом плане располагает неограниченными возможностями, так как абсолютное большинство профессионально значимых качеств, навыков и умений формируются и совершенствуются в процессе выполнения специальных физических упражнений. Другими словами, физическая подготовка сотрудников ДПС должна иметь так называемую, специальную направленность, обеспечивая их готовность к конкретным условиям службы, проходящей не только в обычных, но и в нештатных и экстремальных ситуациях [9; 10].

Содержание специально направленной физической подготовки сотрудников ДПС должны составлять упражнения, формирующие не только физические качества и прикладные двигательные навыки, но и психические способности, морально-волевые качества и личностные свойства (решительность, смелость, уверенность в своих силах, выдержка, инициативность, коммуникабельность, находчивость, эмо-

циональная устойчивость, быстрота реакции, оперативная память, соразмерность усилий и точность движений, устойчивость, концентрация, распределение и переключение внимания), а также повышающие выносливость к умственному, эмоциональному, сенсорному и физическому утомлению, снимающие напряжение и способствующие эффективной реабилитации после высоких физических и нервно-эмоциональных нагрузок [11]. При этом надо учитывать, что чем больше двигательный опыт, тем чаще и эффективнее при формировании новых функциональных условно-рефлекторных связей используется компоненты, сформированные ранее. Эта закономерность объективно составляет основу механизма переноса двигательного опыта [12]. Кроме того, только комплексным подбором средств физической подготовки, включая спортивную деятельность, закаливание и гигиенические мероприятия, достигается тот высокий уровень физического развития и функционального состояния, который обеспечивает хорошее здоровье и способствует оптимальному состоянию психики сотрудников ДПС [13]. Так, например, спортивной деятельности присущи сильные психофизиологические реакции, когда порождается широкий диапазон эмоциональных состояний – от восторга до отчаяния. Неоднократно бывая в таких состояниях, регулярно занимающийся физическими упражнениями и спортом человек овладевает навыками самоконтроля, саморегулирования, самоуправления своими эмоциями, что чрезвычайно необходимо сотрудникам ДПС в экстремальных условиях их профессиональной деятельности.

В заключение отметим, что сотрудник может иметь высокий уровень сформированности специальных знаний, навыков и умений, но без обеспечения психофизической подготовленности к их реализации не сможет проявить их в нужный момент. Именно поэтому занятия по физической подготовке рекомендуется проводить не только в спортивном зале, но и в условиях, максимально приближенных к реальным ситуациям служебной деятельности.

-
1. Александров А.Н., Калужный Ю.Н. Отдельные аспекты обеспечения общественного порядка подразделениями Госавтоинспекции на объектах транспортной инфраструктуры в период проведения массовых мероприятий // Проблемы правоохранительной деятельности. 2017. № 1. С. 16–20.
 2. Зейналов Ф.Н., Калужный Ю.Н. К вопросу о совершенствовании нормативного правового закрепления полномочий сотрудников органов внутренних дел на примере деятельности дорожно-патрульной и патрульно-постовой служб полиции // Административное право и практика администрирования. 2018. № 4. С. 9–23.
 3. Алдошин А.В. Специфика служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы Международной научно-практической конференции. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 8–14.
 4. Вашкевич А.В. Психолого-педагогическое обеспечение подготовки инспекторов ДПС ГИБДД к служебной деятельности: автореф. дис. ... канд. пед. наук. СПб., 2008. 22 с.
 5. Алдошин А.В. Характеристика служебной деятельности сотрудников ГИБДД и факторы, определяющие ее эффективность // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2016. № 2 (67). С. 110–112.
 6. Баркалов С.Н. Служебная деятельность и психофизиологическое состояние сотрудников Госавтоинспекции // Управление деятельностью по обеспечению безо-

- пасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов Международной научно-практической конференции. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2017. С. 56–59.
7. Алдошин А.В., Герасимов И.В., Еремин Р.В. Профилактика утомления сотрудников ГИБДД в течение служебного дня // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 11–16.
8. Панферов Р.Г. Вопросы применения физической силы сотрудниками ДПС ГИБДД МВД России // Наука-2020. 2018. № 8 (24). С. 20–24.
9. Подрезов И.Н. Специальная направленность физической подготовки сотрудников ГИБДД на примере физических качеств, методов и средств их развития // Физическая культура и спорт в системе профессионального образования: опыт и инновационные технологии физического воспитания: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Екатеринбург: УрЮИ МВД России, 2018. С. 127–131.
10. Калашников А.Ф., Моськин С.А. Формирование готовности сотрудников ГИБДД к выполнению профессиональных действий в необычных условиях и ситуациях средствами физической подготовки // Совершенствование физической подготовки сотрудников правоохранительных органов: сборник статей. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. С. 107–111.
11. Герасимов И.В. Психофизическая тренировка, направленная на формирование профессиональных и личностных качеств сотрудников ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2016. № 1 (66). С. 36–40.
12. Калашников А.Ф., Панферов Р.Г. Формирование профессиональной компетентности курсантов вузов МВД России, обучающихся по профилю ГИБДД, средствами физической подготовки // Совершенствование физической подготовки сотрудников правоохранительных органов: сборник статей. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. С. 111–115.
13. Кузнецов М.Б., Осипов Д.В. Некоторые аспекты процесса физической и психологической подготовки сотрудников ГИБДД // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов международной научно-практической конференции. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2017. С. 194–197.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

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

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

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

Barkalov Sergey Nikolaevich. Head of the chair of Physical Training and Sports. Candidate of sciences (Pedagogics), assistant professor.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Физическая подготовка; специальная направленность; дорожно-патрульная служба; психофизическая подготовленность; экстремальные ситуации.

Physical training; special orientation; traffic police; psychophysical readiness; extreme situations.

БАРЫШНИКОВ М.В., КОСТЕННИКОВ М.В., ЕЛИСЕЕВ А.В.

К ВОПРОСУ О ПОНЯТИИ «ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО» В РОССИЙСКОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

TO THE QUESTION OF THE TERM «VEHICLE» IN RUSSIAN LEGISLATION

В статье рассматривается определение понятия «транспортное средство» в контексте различных отраслей российского права и проводится сравнительный анализ данных норм; устанавливается зависимость формулировки от специфики регулируемых нормативным правовым актом общественных отношений.

The article considers the definition of the term “vehicle” in the context of various branches of Russian law and carries out a comparative analysis of these norms; it establishes the dependence of the wording on the specifics of the public relations regulated by the regulatory legal act.

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 [17].

Представители отечественной науки разрабатывают понятие, особенности и отличительные признаки правовых категорий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения в российской правовой науке. Несомненно, содержание элементов, характеризующих признаков исследуемых терминов трансформировалось с учетом совершенствования нормативных правовых актов, регламентирующих общественные отношения в области дорожного движения, а также с учетом развития научных представлений в указанной области [16; 18].

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 [1].

Ввиду возрастания уровня автомобилизации населения страны подобная ситуация в последнее время начинает складываться также с категорией «транспортное средство», приобретает повсеместную распространённость, обусловленную положительными качествами эксплуатации средств транспорта, такими, как мобиль-

ность, экономия времени и физических сил на передвижение в пространстве. Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожно-транспортных происшествий и требует эффективного правового регулирования отношений в этой сфере [15].

Пространственное перемещение людей и предметов, средств, продуктов их труда является объективной общественной потребностью, удовлетворение которой – неотъемлемая часть процесса функционирования хозяйственной, социально-культурной, административно-политической, бытовой сфер общества [2, с. 28]. Ни одна сфера общественной жизни не обходится без активного использования легковых и грузовых автомобилей, автобусов, а также предметов железнодорожного, воздушного, водного транспорта. Как отмечает Ю.В. Мишина, транспорт является «органической частью инфраструктуры в современном обществе» [3, с. 80].

Наиболее популярным продолжает оставаться автомобильный транспорт во всех формах владения им в различных сферах эксплуатации. Мы можем вести речь об автотранспортных средствах как универсальных устройствах, приводимых в движение двигателем либо непосредственно физической силой людей, находящихся на них. В конце XX века дорожное движение не было таким разнообразным, динамичным, сложным и многогранным, как в настоящее время, а вносимые изменения в законодательство зачастую не отражали динамику развития правоотношений в области дорожного движения [4, с. 15].

Ввиду развития общества, повышения уровня жизни населения и научно-технического прогресса автомобильный транспорт давно перестал быть роскошью и даже банальным средством передвижения. Это своего рода орудие труда, инструмент бизнеса, надёжный спутник человека в работе, путешествии и в пути к новым достижениям и открытиям. Современная комплектация и технические характеристики автотранспортных средств позволяют с минимальными временными, физическими и материальными затратами комфортно перемещаться практически на неограниченные расстояния.

Необходимо отметить, что не обошла стороной категория «транспортное средство» и отрасли права. К примеру, гражданским правом регламентируются гражданско-правовые сделки с транспортными средствами, такие как купля-продажа, дарение. Отдельно законодатель в ст. 625 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) упоминает о транспортном средстве как об объекте договора аренды. В параграфе 3 главы 34 ГК РФ содержатся нормы права, регулирующие аренду транспортного средства, как с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации, так и без таковой. В главе 40 ГК РФ, связанной с перевозкой, транспортным средством являются основным объектом правового регулирования [5]. По смыслу Гражданского кодекса Российской Федерации под транспортным средством могут пониматься предметы автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

В нормах Налогового кодекса Российской Федерации толкование транспортного средства ограничивается исключительно автомобильным транспортным [6], который предназначен для перевозки по дорогам пассажиров и грузов (автобусы любых типов, легковые и грузовые автомобили). В данном нормативном правовом акте транспортное средство рассматривается как инструмент предпринимательской деятельности по осуществлению перевозок, являющейся объектом налогообложения.

В процессе развития транспортной инфраструктуры, образовался запрос общества в развитии механизма организации транспортного обслуживания населения на регулярных маршрутах. Это обеспечивает эффективность государственной политики в сфере организации и управления транспортом.

Федеральный закон «О транспортной безопасности» содержит интегрированное определение понятия «транспортные средства» с учётом разновидностей транспорта, которое звучит следующим образом: «устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами» [7, п. 11 ст. 1]. Проанализировав указанную правовую норму, можно прийти к выводу о том, что в контексте Федерального закона «О транспортной безопасности» транспортные средства рассматриваются как объекты повышенной опасности, обусловленной перевозкой большого количества пассажиров или спецификой перевозимого груза, в отношении которых имеется высокая степень угрозы совершения акта незаконного вмешательства, а возможные последствия являются серьёзными.

В Федеральном законе от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» категория «транспортное средство» трактуется как устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем [8]. Аналогичное определение данного термина содержится в п. 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ), включая прицепы, полуприцепы и прицепы-ропуски [9].

В указанных правовых актах «транспортное средство» занимает основное место, поскольку общественные отношения, регулируемые данными нормами, связаны в первую очередь с дорожным движением как процессом, неотъемлемым элементом которого и является рассматриваемая категория.

На наш взгляд, весьма спорным является определение «транспортное средство» в сфере автомобильного транспорта. Норма-дефиниция, содержащаяся в ПДД РФ, не позволяет относить к данной категории тракторы, комбайны, строительную и иную специализированную технику, включая бронемшины. Это обусловлено тем, что у перечисленных устройств отсутствуют признаки, связанные с обязательными элементами характеристики транспортного средства, а именно они непосредственно не предназначены для перевозки по дорогам людей и грузов.

В соответствии с примечанием к ст. 12.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях под «транспортным средством» следует понимать устройство, которое в целом обладает признаками, указанными в ПДД РФ. Кроме того, в других статьях главы 12 КоАП РФ, регламентирующей ответственность за нарушения в области дорожного движения, транспортными средствами признаются также тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины [10]. Однако на практике нередки случаи, когда нарушение установленных государством требований и запретов в области обеспечения безопасности дорожного движения не влечет для правонарушителя наступления какого-либо вида ответственности [11, с. 74].

В контексте уголовного законодательства согласно ст. 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации «транспортные средства» понимаются как устройства, на управление которыми в соответствии с законодательством о безопасно-

сти дорожного движения предоставляется специальное право, а также тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины [12].

Сравнительно-правовой анализ указанных норм административного и уголовного законодательства позволяет сделать вывод об их тождестве, однако не даёт оснований для интерпретации транспортного средства, ввиду частичного несоответствия признакам, содержащимся в Федеральном законе от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Считаем, что наиболее полное определение транспортного средства, как бы то ни было парадоксально, содержится не в основополагающих нормативных правовых актах, регламентирующих общественные отношения, возникающие в области дорожного движения, а в других законах, затрагивающих вопросы автомобильного движения косвенно. Следует отметить исключительную сложность задач в данной области [13].

Наряду с этим стоит отметить, что неоднозначное понимание термина «транспортное средство» вызывает трудности при изучении некоторых юридических наук, в которых фигурирует данная категория объектов транспортной инфраструктуры. Возникает это в случаях, когда объектом следственных действий или расследования становятся автомобили и иные устройства, которые на основе анализа приведённых выше норм можно отнести к таковым. Так, например, тактика производства обыска в транспортном средстве может ограничиваться лишь автомобилями, в то время как не исключена необходимость производства следственного действия в прицепе, самоходной машине или даже военной бронетехнике.

Таким образом, проанализировав правовые нормы из различных отраслей права, можно прийти к выводу, что законодатель на сегодняшний день не имеет единой позиции по поводу определения термина «транспортное средство». Полагая, что наиболее корректным и позволяющим отразить все существенные характеристики рассмотренных в настоящей статье устройств является определение следующего содержания: «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нём, а также тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины. Целесообразность именно такого толкования обусловлена тем, что последние принимают непосредственное участие в дорожном движении и к тому же в рамках административного и уголовного законодательства признаются транспортными средствами.

1. Зейналов Ф.Н., Губенков О.Е. Управление транспортным средством: необходимость внесения дефиниции в административное законодательство России // Административное право и практика администрирования. 2018. № 1. С. 18–23.
2. Барышников М.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. 172 с.
3. Мишина Ю.В. Соблюдение скоростного режима как элемент профилактики дорожно-транспортных преступлений // Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, 2016. С. 80–83.
4. 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.

5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ: в ред. от 29.07.2018 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 5, ст. 410.
6. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ: в ред. от 25.12.2018 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2000. № 32, ст. 3340.
7. О транспортной безопасности: Федер. закон Рос. Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ: в ред. от 03.08.2018 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 7, ст. 837.
8. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федер. закон Рос. Федерации от 25.04.2002 № 40-ФЗ: в ред. от 18.12.2018 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 18, ст. 1720.
9. О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090: в ред. от 04.12.2018: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения // САПП Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.
10. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ: в ред. от 06.02.2019 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1), ст. 1.
11. Кондратьев А.А., Мишина Ю.В., Смоляков А.И. Проблемы привлечения к административной ответственности водителей транспортных средств за нарушение установленных государством требований и запретов в области обеспечения безопасности дорожного движения // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 74–77.
12. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ: в ред. от 27.12.2018 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25, ст. 2954.
13. 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.
14. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования, 2018. № 1 (1). С. 34–38.
15. Былинин И.А. Маршрут движения школьного автобуса как направление регулярных перевозок // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 27–30.
16. Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые подходы к определению принципов обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Административное и муниципальное право. 2016. № 11. С. 902–909.
17. 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.
18. Губенков А.О. Административно-правовые стадии экзаменационного производства по допуску к управлению транспортными средствами // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования), 2017. С. 113–117.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Барышников Максим Валерьевич. Доцент кафедры специальной подготовки. Кандидат юридических наук.

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

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

Baryshnikov Maksim Valeryevich. Assistant professor of the chair of Special Training. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

Костенников Михаил Валерьевич. Профессор кафедры подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка и подразделений по вопросам миграции. Доктор юридических наук, профессор.

Центр подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка ВИПК МВД России.

Служебный адрес: 142007, Московская область, г. Домодедово, мкр. Авиационный, ул. Пихтовая, 3.

Kostennikov Mikhail Valeryevich. Professor of the chair of Training of police officers for the units for the protection of public order and units on migration. Doctor of sciences (Law), professor.

Police training centre for departments for the protection of public order of VIPK of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 142007, Moscow region, Domodedovo, mkr. Aviatseonniy, st. Pikhtovaya 3.

Елисеев Андрей Викторович. Профессор кафедры подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка и подразделений по вопросам миграции. Кандидат юридических наук, доцент.

Центр подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка ВИПК МВД России.

Служебный адрес: 142007, Московская область, г. Домодедово, мкр. Авиационный, ул. Пихтовая, 3.

Eliseev Andrey Viktorovich. Professor of the chair of Training of police officers for the divisions for the protection of public order and units on issues of migration. Candidate of sciences (Law), associate professor.

Police training centre for departments for the protection of public order of VIPK of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 142007, Moscow region, Domodedovo, mkr. Aviatseonniy, st. Pikhtovaya 3.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспортное средство, законодательство, норма права, безопасность дорожного движения.

Vehicle, legislation, rule of law, road safety.

БЕЛЯЕВА О.В.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ КОНСТИТУЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

GOALS AND OBJECTIVES OF THE CONSTITUTIONAL SECURITY OF TRAFFIC SAFETY IN RUSSIA

В данной статье рассматриваются проблемы дорожно-транспортных происшествий и приоритетные конституционные задачи конституционного обеспечения безопасности дорожного движения в России.

This article deals with the problems of road accidents and the priority constitutional tasks of the constitutional provision of road safety in Russia.

В последнее время аварийность на автомобильном транспортном средстве для многих стран мира – основная проблема в области дорожного движения. Не является исключением и Российская Федерация.

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

Несмотря на определенное уменьшение аварийных ситуаций на дорогах государства в 2018 г., количество пострадавших в этих авариях, по сравнению с предыдущими годами, значительно увеличилось и превысило почти на 16 тыс. человек. По всем показателям дорожно-транспортных происшествий Российская Федерация заняла одно из первых мест среди других стран. Это позволяет утверждать, что ущерб, причиненный дорожно-транспортными происшествиями, угрожает национальной безопасности России. Только за январь месяц 2019 года было зафиксировано 11095 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых пострадали и получили ранения 14861 человек и погибли 1300. Исходя из приведенных данных, можно прийти к выводу, что ежедневно на дорогах и улицах становятся жертвами дорожно-транспортных происшествий больше 1500 людей.

Отрицательные последствия от аварийности на автомобильном транспортном средстве во много раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и т.д. Актуальной данная проблема стала в последнее десятилетие. Актуальность обоснована значительным дисбалансом между увеличением численности автомобилей на дорогах страны и плохой дорожной инфраструктурой. К этому можно добавить недостаточно эффективную реализацию системы обеспечения безопасности дорожного движения. Ежегодный рост автомобильного парка составляет свыше 10 %.

Исходя из данных Национального Совета по безопасности движения США, ущерб от дорожно-транспортных происшествий составляет в настоящее время 50 млрд долларов в год. В России, по подсчётам, потери от автомобильных аварий составляют более 3,5 трл.

Страшная статистика по дорожно-транспортным происшествиям с участием детей. Так, за 2018 г. зафиксировано 15 860 ДТП, в которых участвовали несовер-

шеннолетние. Плохая дорога стала причиной наезда на ребенка в 7 000 случаев. Количество детей, погибших в ДТП, составляет 164 человека.

Если сравнивать Россию с другими наиболее развитыми странами, то видна ощутимая разница количества дорожно-транспортных происшествий, которая на тысячу транспортных средств в 7-10 раз выше, чем в США, Японии, Франции, Германии, Финляндии и др.

Ежегодно в России погибает 2 300 000 человек. Сегодня России отведено 3-е место в мире по числу летальных исходов в ДТП.

Причин смертей довольно много, однако большее внимание уделяется тем из них, которые произошли в результате аварии. Число погибших в ДТП в России в 2018 году составляет более 16 000 человек. Этот показатель неуклонно растет из-за все ухудшающегося качества дорог. А вот алкогольное опьянение стало реже фиксироваться в качестве причины смертей в ДТП. Их количество по сравнению с предыдущими годами снизилось на 39 % и составляет 1 300 человек.

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 [2].

Роль транспорта сводится не только к перемещению грузов и пассажиров, он также набирает большие обороты в сфере совершенствования производства, что повышает народное благосостояние.

Одним из главных функций подразделений ГИБДД является обеспечение безопасности дорожного движения, и для совершенствования данной функции необходимо рассмотрение опыта зарубежных стран.

Обеспечение безопасности дорожного движения ранее включало в себя деятельность по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, которая обеспечивала эксплуатационное совершенствование автомобилей, дорог, а также повышение мастерства водителей. В последнее время в странах, где развита автомобилизация, отношение к проблеме БДД изменилось. Причиной этого является возросшая социальная и экономическая значимость проблемы.

Говоря о конституционном обеспечении безопасности дорожного движения, следует напомнить, что Конституция РФ является основным законом и высшим юридическим актом в Российской Федерации. Этот документ выступает в качестве основы порядка и законности в стране. Суть Конституции РФ заключается в формировании нормативной базы для принятия законов и прочих юридических документов, направленных на защиту государственного строя, интересов общества, суверенитета и целостности страны. Именно эти акты конкретизируют положения основного закона. В задачи Конституции РФ входит обеспечение гарантий населению в реализации всех их юридических возможностей на равных условиях. Согласно ч. 2 ст. 1 Конституции РФ «человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства» [3].

В этой связи следует отметить, что безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Задача властей – обеспечить эффективность и безопасность дорог для качественной жизни россиян.

Без действенного механизма реализации конституционных прав и свобод личности, гражданское общество не способно к качественному развитию, а правовое государство остается за гранью своего предназначения [4].

В современном мире весьма трудно представить свою жизнь без передвижений, в среднем ежедневно мы проходим и проезжаем 10 км. Независимо от способа перемещения человека, будь это личный автомобиль, общественный транспорт или пешая прогулка, мы становимся участниками дорожного движения.

Проблема обеспечения безопасности на дорогах является одной из актуальных социально-экономических проблем нашего времени.

Статья 19 Конституции РФ явно говорит нам: «Все равны перед законом и судом», это значит, что на дороге все должны соблюдать правила дорожного движения в равной степени.

Показатели аварийности, как правило, четко отражают необходимость дополнительной работы субъектов управляющего воздействия. Такая работа является целенаправленной и наступательной и зачастую направлена на снижение показателей числа погибших и раненных в ДТП. Естественно, что для решения таких проблем необходимо внедрение новых средств, научных подходов и форм, которые окажут огромное воздействие на состояние безопасности дорожного движения.

В соответствии с Конституцией РФ каждый имеет право на жизнь. В ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» раскрывается понятие «дорожное движение» [5]. Таким образом, дорожное движение – это набор социальных отношений, которые возникают в процессе перемещения людей и грузов с автомобилями или без них на дорогах. И данное положение вытекает из статьи 8 Конституции, в которой указано, что «в Российской Федерации гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности». Федеральный закон устанавливает основные положения обеспечения безопасности дорожного движения: приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

Задачами обеспечения безопасности дорожного движения являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий согласно с Конституции Российской Федерации.

Таким образом, согласно Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» к основным принципам обеспечения безопасности дорожного движения относятся [5]:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении по экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Безусловно, самый страшный вид ущерба от ДТП – это гибель людей. Однако определение смертности в ДТП все равно неоднозначно и зависит от различных показателей. Так, например, по сравнению со странами с низким уровнем жизни, таких как Венесуэла или Египет, где большое количество пострадавших от ДТП погибают на месте, не дождавшись квалифицированной первой медицинской помощи, в развитых странах: Дании, Германии, Швейцарии, в которых действует эффективная служба «скорой помощи», почти пятьдесят процентов смертей от ДТП происходит уже в больнице после определенных попыток врачей справиться с несовместимыми с жизнью повреждениями [6].

Однако следует отметить, что в некоторых странах, например в Соединенных Штатах Америки, система анализа смертности от дорожно-транспортных происшествий показывает, что смерть от ДТП – это смерть участника ДТП в течение 30 дней после аварии. В России этот срок составляет всего семь дней. В этой связи весьма сложно установить, сколько людей пострадало в результате ДТП, а также определить и измерить количество и степень травм еще намного сложнее.

Травмы, которые не требуют вызова медицинской помощи, часто обычно не учитываются вовсе, а проведенное в Нидерландах сравнение числа госпитализированных пострадавших, по данным полиции и данным общенациональной регистрации сектора здравоохранения, показало, что полицией учитываются только порядка 40 процентов пострадавших. Что касается пользователей дорог, концепция безопасности однозначно связана с защитой их конституционных прав на жизнь, здоровье и безопасные условия труда.

Особенно опасны риски безопасности и риски при проектировании дорог, поддерживаемых во время эксплуатации (например, состояние дорожного покрытия или допустимые ограничения скорости на дорогах), а также для изготовления транспортных средств. То есть на всех этапах жизни нашего общества с самого начала закладываются определенные риски негативных последствий в процессе дорожного движения в случае несоблюдения участниками установленных правил.

В этой связи обеспечение безопасности дорожного движения является неотъемлемой частью национальных задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию.

Сегодня Российское государство проводит целенаправленную государственную политику по обеспечению безопасности дорожного движения. Основным нормативно-правовым актом, регламентирующим порядок движения, являются Правила дорожного движения, которые утверждены в целях обеспечения безопасности дорожного движения, а также повышения эффективности использования автомобильного транспорта [7].

В области дорожного движения существует система норм, определяющая поведение участников движения и запрещающая какое-либо поведение. Все участники дорожного движения обязаны соблюдать запреты. В этой связи, конечно, незаменима роль Государственной инспекции безопасности дорожного движения, являющейся органом, который осуществляет административную и юридическую юрисдикцию в области безопасности дорожного движения и обеспечивает выполнение этой обязанности.

Действительно, реформирование Госавтоинспекции не проводилось с 2011 года, а прошлый Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации по исполнению государственной функции и контролю за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения и вовсе был принят еще в далеком 2009 г. С тех пор многое поменялось как в политической, экономической, культурной жизни людей, так и в сфере дорожного движения. Ввиду этого появилась острая необходимость что-то менять. Так, в августе 2017 г. был принят новый регламент, регулирующий как деятельность сотрудников Госавтоинспекции, так и безопасность на дорогах в целом [8].

Хочется верить, что сотрудники будут надлежащим образом руководствоваться им, не забывая про Конституцию РФ.

1. Калюжный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.
2. Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.
3. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]: с учетом поправок, внесенных законами Рос. Федерации о поправках к Конституции Рос. Федерации от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Киричек Е.В. Организационно-правовой механизм обеспечения конституционных прав и свобод человека и гражданина в условиях взаимодействия полиции и институтов гражданского общества в Российской Федерации: автореф. дис... д-ра юрид. наук. М., 2015. 51 с.
5. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ: в ред. от 27.12.2018. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. [Электронный ресурс]. URL: <http://gotoroad.ru/best/indexlife-таблица уровня жизни стран за 2018 год>.
7. О Правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090: в ред. от 04.12.2018: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664: в ред. от 21.12.2017. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Беляева Ольга Васильевна. Доцент кафедры государственно-правовых дисциплин. Кандидат юридических наук, доцент.

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

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

Belyaeva Olga Vasilyevna. Assistant professor of the chair of State and Legal Disciplines. Candidate of sciences (Law), associate professor.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Конституция РФ, дорожно-транспортные происшествия, безопасность.

The Constitution of the Russian Federation, road accidents, safety.

БОЕВА М.А., КИРЮХИНА Ю.В.

НЕКОТОРЫЕ ФАКТОРЫ, ФОРМИРУЮЩИЕ НЕГАТИВНЫЙ ОБРАЗ СОТРУДНИКА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

SOME FACTORS CREATING NEGATIVE IMAGE OF ROAD POLICE OFFICER

Статья посвящена рассмотрению такого актуального вопроса, как изучение факторов, которые способствуют формированию негативного образа полицейского в глазах общественности. Выявление и изучение общественного мнения с целью формирования позитивного имиджа сотрудников правоохранительных органов обусловлено наблюдающимся в настоящее время снижением авторитета этой государственной структуры в общественном мнении рядовых граждан, необходимостью понимания причин этого явления – раскрытия объективных и субъективных факторов, влияющих на имидж сотрудников правоохранительных структур, выработки направлений его изменения в позитивном направлении.

The article is devoted to consideration of such topical issue as analysis of factors, which contribute to forming of negative public image of police officer. Need for detection and analysis of public opinion to form positive image of law enforcement officers is caused by current slide in law-enforcement agencies' authority in public opinion, necessity of understanding grounds of this phenomenon – disclosure of objective and subjective factors, influencing law enforcement officers' image, working-out of directions to change negative trend to positive.

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 [1]. Отдельным направлением совершенствования обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой формирование положительного имиджа сотрудников полиции.

Поддержание положительного имиджа сотрудников органов внутренних дел всегда было проблемой со времен Петра I. С появлением социальных сетей эта проблема приобрела глобальные масштабы. В одно мгновение проступок одного полицейского, особенно сотрудника Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД), может бросить тень на профессиональную деятельность не только его коллег, но и на функционирование всей правоохранительной системы. От эффективной профессиональной деятельности каждого сотрудника полиции зависит динамика процесса формирования в России правового и социального государства. Вот почему исследование факторов и условий, определяющих уровень их профессионализма, – процесс необходимый и актуальный [2].

Сэр Роберт Пиль, основавший в 1829 году в Лондоне муниципальную полицию, говорил: «Истинной мерой эффективности любой полиции является не количество арестов или действий полиции, а отсутствие преступного поведения и нарушения закона». Проще говоря, это не то, что вы говорите людям о том, насколько вы порядочный полицейский, а то, что люди думают об органах внутренних дел, исходя из того, что они видят каждый день. Хотим ли мы признать это или нет, восприятие является реальностью для общественности [3].

Социально-экономическое и политическое развитие нашей страны ставит новые задачи в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [8].

Иногда сотрудники ГИБДД своими действиями только подпитывают уже сложившийся негативный образ. В настоящее время участники дорожного движения зачастую с недоверием относятся к инспекторам ДПС ГИБДД, обоснованно требуя предъявления соответствующих документальных материалов, касающихся, например, доказательства допускаемых правонарушений водителями [4]. Рассмотрим действия, которые, по мнению авторов, необходимо свести к минимуму или даже устранить.

Прежде всего, это безрассудное вождение и/или ненужное ускорение в полицейском автомобиле. Поскольку сами сотрудники ГИБДД выписывают автомобилистам административные штрафы за превышение скорости, неудивительно, что граждане возмущены, когда они видят, как полицейская машина ускоряется или движется с нарушением правил. Оправдание со стороны сотрудников заключается в том, что ускорение необходимо для более эффективного выполнения своих должностных обязанностей. Но зачастую разница во времени прибытия при превышении скорости на вызов по сравнению с вождением в пределах или вблизи ограничения скорости незначительна.

Кроме того, чрезмерная скорость также является одной из причин травм и летального исхода сотрудников ОВД. На наш взгляд, руководителям подразделений необходимо регулярно проводить на эту тему беседы с личным составом, целями которых должны быть укрепление безопасности и создание позитивного имиджа сотрудника Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Разговор по мобильному устройству за рулем полицейского автомобиля и написание сообщений во время вождения полицейского транспортного средства – спорный вопрос. Конечно, есть исключение, которое позволяет дежурным полицейским разговаривать по телефону во время вождения. Но сколько из этих разговоров и вождения связано с работой? Личные разговоры должны быть сведены к миниму-

му. Также нет никаких оснований для того, чтобы сотрудник отправлял текстовые сообщения во время вождения в рабочее время. И здесь он не только подпитывает негативный образ, но и представляет реальную опасность.

Также сотрудники ГИБДД не всегда пристегивают ремни безопасности в полицейском автомобиле.

В пункте 2.1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД), утвержденных Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090, прописано: «Водитель механического транспортного средства обязан при движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым...», но есть исключения, такие, как «водитель и пассажиры автомобилей оперативных служб», что позволяет данной категории сотрудников не использовать ремни безопасности. Но по какой-то причине многие другие сотрудники органов внутренних дел считают, что они также освобождаются от подчинения правилам ПДД. К сожалению, руководители ОВД, которые не понимают важности пристегивания ремнями безопасности для сохранения жизни сотрудника, потом прячут голову в песок. В свою очередь, общественность ожидает, что сотрудники ОВД будут соблюдать правила ПДД, и не задумываются о том, что в некоторых ситуациях сотрудникам полиции необходимо молниеносно выскочить из машины и, следовательно, пристегнутый ремень безопасности может помешать им как поймать преступника, так и спасти чью-то жизнь.

Парковка полицейского автомобиля в зоне без парковки или в зоне для инвалидов. Ясно, что иногда полицейский должен припарковать патрульный автомобиль в несанкционированной зоне. Однако нет никакого оправдания для сотрудника ГИБДД, который паркует патрульную машину в неположенном месте и отправляется для решения своих личных вопросов. Общественность рассматривает это как вопиющее неуважение к закону. В каждом случае, когда сотрудник полиции использует свои полномочия, чтобы получить какое-либо преимущество, общественность теряет уважение не только к конкретному сотруднику, но и ко всем людям, на плечах которых погоны. Много лет назад покойный генерал Норман Шварцкопф рассказал в своей книге о том, как генерал посещал войска на поле боя во время еды. Офицеры и солдаты пригласили генерала поехать на передовой линии впереди войск. Генерал встал в конце очереди и сказал, что будет стоять в очереди, как и любой другой солдат. Это не только мощный урок лидерства, но достойный пример поведения каждого полицейского.

Прием «полицейских скидок». Все правоохранительные органы проводят политику, запрещающую принимать «чаевые», однако сотрудники полиции, в том числе и сотрудники ГИБДД, всегда находят места, где готовы их предложить. Нет необходимости подробно рассматривать этот вопрос, но его стоит упомянуть как негативный фактор, влияющий на формирование образа полицейского. Ведь повышенная общественная опасность коррупционной преступности обусловлена тем, что сотрудники ГИБДД, будучи одними из наиболее коррумпированных сотрудников органов внутренних дел, не только дискредитируют государственную власть, подрывают доверие населения, нанося серьезный вред авторитету полиции, но и снижают эффективность всей деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения [5].

Неопрятный внешний вид и нарушения при ношении формы. Борода, длинные усы, оскорбительные татуировки, болезненное ожирение и любой другой элемент непрофессионального внешнего вида создают негативные образы. Слово

«единообразное» теряет смысл, когда отдельные сотрудники позволяют себе собственную интерпретацию в ношении формы. Конечно, бывают случаи, когда такой наряд подходит в зависимости от операции. Но постоянное ношение так называемой униформы с нарушениями создает негативный образ в глазах общества. Повседневный неопрятный вид, использование элементов гражданской одежды при ношении формы – это просто корм для критиков полиции. Негативный имидж препятствует работе полиции, в то время как положительный, напротив, повышает ее эффективность. В основе позитивного имиджа лежат доверие к органам внутренних дел, соответствующая стереотипизация их восприятия, которая находит воплощение в определенных атрибутах, униформе, надписях, знаках, ценностях, привычках, известности и т.д. Положительный имидж всегда переносится на конкретные действия, что повышает уровень доверия к деятельности органов внутренних дел [6].

В связи с этим хотелось бы рассмотреть обращение с людьми неуважительно независимо от ситуации. Трудно быть полицейским и регулярно принимать словесные и физические оскорбления. Но полицейские должны подняться над злоупотреблениями и поддерживать мужественное спокойствие перед лицом опасности, презрения или насмешек. Это фундаментальный, если не ключевой фактор в проецировании позитивного имиджа сотрудника.

Положительный образ полицейского сейчас более важен, чем в любой другой исторический период. Пора уже обратить пристальное внимание и оценить эти и другие негативные факторы, чтобы определить, являются ли сами сотрудники неотъемлемой частью проблемы негативного имиджа органов внутренних дел или проблема во всей структуре. Работа по формированию престижа деятельности органов внутренних дел осуществляется по нескольким направлениям, одним из важнейших среди которых является пропаганда, нацеленная на создание позитивного имиджа сотрудника правоохранительных органов. В этих целях не следует разрушать уже существующие у населения стереотипы, а нужно строить позитивный образ с опорой на уже имеющийся. Имидж в этом плане и есть новый стереотип [7].

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

2. Бондарев А.А. Правосознание сотрудников ГИБДД в контексте правовой социализации // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов XII Международной научно-практической конференции. ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018.

3. Sir Robert Peels Nine Principals of Law Enforcement 1829 [Электронный ресурс] // Сайт «Durham Constabulary». URL: https://www.durham.police.uk/About/Us/Documents/Peels_Principles_Of_Law_Enforcement.pdf (дата обращения: 04.03.2019).

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. Баранчикова М.В. и др. Противодействие коррупции в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2015.

6. Алексеёнок А.А., Каира Ю.В., Кирюхина Ю.В. Имидж органов внутренних дел в субъективных оценках россиян: социологический мониторинг // Среднерусский вестник общественных наук. 2018. Т. 13. № 6. С. 29–42.
7. Проказина Н.В., Старых Н.П. Особенности формирования имиджа органов местного самоуправления // Среднерусский вестник общественных наук. 2010. № 4. С. 71–78.
8. Жбанова С.А. Организационные и правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения // Закон и право. 2018. №11 (1). С. 165–166.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Боева Милана Александровна. Преподаватель кафедры специальной подготовки. Кандидат юридических наук, доцент.

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

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

Boeva Milana Aleksandrovna. Teacher of the chair of Special Training. Candidate of sciences (Law), associate professor.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

Кирюхина Юлия Валерьевна. Аспирант кафедры социологии и информационных технологий.

Среднерусский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ.

Служебный адрес: 302028, г. Орел, бульвар Победы, 5А.

Kiryukhina Yuliya Valeryevna. Post-graduate student of Sociology and Information Technologies.

Central Russian Institute of management – branch of the Russian presidential Academy of national economy and public administration.

Work address: 302028, Orel, blvd. Pobedy 5 A.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Сотрудник полиции, факторы, имидж, негативный образ, формирование, общество, мнение.

Police officer, factors, public image, negative image, building, society, opinion.

БОЙКО Ю.А.

**К ВОПРОСУ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ЗА ОСТАВЛЕНИЕ МЕСТА
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ**

**TO THE QUESTION OF RESPONSIBILITY
OF THE DRIVER OF THE VEHICLE FOR LEAVING THE SCENE
OF A TRAFFIC ACCIDENT**

В статье исследуются вопросы внесения изменений в нормативные правовые акты, касающиеся ответственности водителя транспортного средства по факту оставления места дорожно-транспортного происшествия, проблемы привлечения к ответственности водителей транспортных средств, находящихся в состоянии опьянения, вопросы квалификации преступлений и административных правонарушений, связанных с нарушением Правил дорожного движения.

The article investigates the issues of amendments to the normative legal acts relating to the responsibility of the driver of the vehicle on the fact of leaving the scene of a traffic accident, the problem of bringing to justice the drivers of vehicles in a state of intoxication, the issues of qualification of crimes and administrative offenses related to violation of traffic Rules.

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 [1].

В настоящее время Правительством Российской Федерации в целях реализации Стратегии безопасности дорожного движения [6] выполняется комплекс мероприятий, направленных на профилактику дорожно-транспортных происшествий, снижение аварийности на объектах транспортной инфраструктуры в целом, минимизацию наступивших в результате дорожно-транспортных происшествий последствий, а именно снижение уровня смертности от дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза до уровня, не превышающего 4 погибших на 100 тысяч населения, то есть повышение уровня безопасности дорожного движения.

Несмотря на некоторое снижение показателей аварийности, количество дорожно-транспортных происшествий остается на достаточно высоком уровне. Так, согласно данным официальной статистики, за 2018 год суммарное количество ДТП составило 133203, количество погибших в результате аварии 16600 человек [8].

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 [9].

В Хабаровском крае за 12 месяцев 2018 года зарегистрировано 223 преступления, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, из них раскрыто 186 преступлений [10]. Наиболее распространенными причинами совершения дорожно-транспортных происшествий являются, как правило, низкое качество покрытия дорожного полотна, особенно совмещенное с

неблагоприятными метеорологическими условиями, невнимательность как пешеходов, так и неопытных водителей, злостное нарушение правил дорожного движения, лихачество, так называемое «опасное вождение», и пренебрежительное отношение водителей дорогих автомобилей к другим участникам дорожного движения, а также управление транспортным средством водителем в состоянии алкогольного или иного опьянения.

При этом после нарушения правил дорожного движения и совершения столкновения с другими участниками дорожного движения, водители, фактически находящиеся в состоянии опьянения, зная о негативных для себя последствиях административного наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения, выражающегося в наложении административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей и лишении права управления транспортным средством на срок от полутора до двух лет, а также повторной проверки теоретических знаний правил дорожного движения при возврате водительского удостоверения, а в некоторых случаях, опасаясь социального порицания в связи с юридическим закреплением факта опьянения, предпочитают оставить место совершения дорожно-транспортного происшествия.

В целях составления материалов дела об административном правонарушении вышеуказанные водители прибывают в ГИБДД на следующий день или позже, когда факт употребления ими алкоголя или наркотических средств и психотропных веществ установить не представляется возможным, в связи с чем привлекаются к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения, в том числе правонарушение, предусмотренное ст. 12.27 КоАП РФ «Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием», что влечет более мягкое административное наказание, и избегают ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения.

В связи с тем, что подобного рода поведение водителей приобретает массовый характер и ставит их в преимущественное положение относительно водителей, оставшихся на месте дорожно-транспортного происшествия, а также в целях реализации правовой позиции, выраженной в Постановлении Конституционного Суда РФ от 25.04.2018 № 17-П, которым признан не соответствующим Конституции РФ п. 2 примечания к ст. 264 Уголовного кодекса РФ, Правительством Российской Федерации в Государственную Думу Российской Федерации внесен законопроект и принят в первом чтении о внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации [5] и соответствующих корреспондирующих изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, который усиливает ответственность водителей за оставление места дорожно-транспортного происшествия при условии наступления в результате его тяжких последствий, а именно причинения тяжкого вреда здоровью или гибели других участников дорожного движения.

В частности, предлагается внести изменения в части вторую, четвертую и шестую статьи 264 УК РФ, усиливающие ответственность лица, управляющего транспортным средством и нарушившего Правила дорожного движения или правила эксплуатации транспортных средств, при условии наступления тяжких последствий, если это лицо скрылось с места совершения противоправного деяния.

Таким образом, предлагается на законодательном уровне приравнять факт оставления места дорожно-транспортного происшествия водителем транспортного средства к совершению дорожно-транспортного происшествия в состоянии опьянения.

С одной стороны, подобного рода изменения в законодательстве позволят отчасти восстановить социальную справедливость относительно последующего наказания водителя транспортного средства, но с другой – обозначают следующие проблемные вопросы.

Так, в некоторых случаях, особенно если прошел значительный временной промежуток после дорожно-транспортного происшествия, проблематично определить наличие причинно-следственной связи между фактом нарушения правил дорожного движения, совершения дорожно-транспортного происшествия и наступлением тяжких последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или гибели других участников дорожного движения при условии отсутствия других свидетелей дорожно-транспортного происшествия и, например, уничтожением видеозаписи с видеорегистратора самим водителем. Такие моменты возможны на трассах, в безлюдной местности в темное время суток и т.п., где гибель человека могла наступить еще и до возникновения дорожно-транспортного происшествия.

Очевидно, что, сбив пешехода в состоянии алкогольного опьянения, водитель, оставляя место дорожно-транспортного происшествия, уже совершает преступление, предусмотренное ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности». Причем состав данного преступления характеризуется как формальный, то есть, для привлечения лица к уголовной ответственности по данной статье нет необходимости наступления общественно-опасных последствий в виде причинения вреда здоровью или гибели потерпевшего. Оставление в опасности по смыслу диспозиции данной статьи подразумевает наличие либо факторов внешней среды (температурный режим, природные явления и т.п.), либо патологических процессов, влияющих на жизнь и здоровье потерпевшего (наличие алкогольного опьянения, бессознательное состояние, причинение вреда здоровью, травм при дорожно-транспортном происшествии). Для квалификации деяния по данной статье имеют существенное значение и погодные условия, и отдаленность от населенных пунктов места совершения дорожно-транспортного происшествия, и ряд других обстоятельств.

Так, Пленум ВС РФ в Постановлении от 09.12.2008 № 25 [7] разъяснил, что «действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований Правил (пункта 2.6) не оказавшего ему необходимую помощь, если он осознавал опасность для жизни или здоровья потерпевшего и имел возможность это сделать, подлежат квалификации по статье 125 УК РФ.

Представляется возможным, что внесение изменений в указанную статью Уголовного кодекса Российской Федерации, а именно приравнивание оставления водителем места дорожно-транспортного происшествия к управлению транспортным средством в состоянии опьянения в некоторых случаях может привести к объективному вменению, то есть невиновному привлечению лица к уголовной ответственности в случае объявления его «заочно» находящимся в состоянии опьянения и частичному поглощению объективных и субъективных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 125 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Другим спорным моментом является факт установления личности именно того водителя, который управлял транспортным средством в момент совершения дорожно-транспортного происшествия. Есть вероятность того, что в целях избежать наказания водитель транспортного средства может переложить бремя ответственности на другое лицо, особенно если полис ОСАГО действует без ограничения круга лиц, допущенных к управлению. В этой связи целесообразно также определить от-

ветственность и лиц, не являющихся виновником конкретного дорожно-транспортного происшествия, но своими действиями, в том числе и посредством управления транспортным средством, помогающих водителю скрыться с места аварии.

Таким образом, представляется целесообразным вместо внесения изменений в ст. 264 УК РФ дополнить настоящую редакцию ст. 125 УК РФ квалифицирующим признаком, а именно частью 2 «Оставление места дорожно-транспортного происшествия водителем транспортного средства или иным участником дорожно-транспортного происшествия, повлекшее причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью, смерть потерпевшего или иные тяжкие последствия», и соответственно усилить вид назначаемого уголовного наказания.

1. 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.
2. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 12 декабря 1993 г.: в ред. Федер. конституционного закона от 21.07.2014 г. № 11. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 13 июня 1996 № 63-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. О внесении изменений в статьи 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (об уточнении уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения) [Электронный ресурс]: Паспорт проекта Федерального закона № 575472-7. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения [Электронный ресурс]: Постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 09.12.2008 № 25: в ред. от 24.05.2016. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. [Электронный ресурс]. URL: <https://autoexpert.today/avtoyurist/statistika-avtokatastrof-za-2018-god-v-rossii>.
9. Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.
10. ИЦ УМВД России по Хабаровскому краю. Состояние преступности в Хабаровском крае за 12 месяцев 2018 года [Электронный ресурс]. URL: <https://27.мвд.рф>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Бойко Юлия Александровна. Преподаватель кафедры общеправовых дисциплин.

Дальневосточный юридический институт МВД России.

Служебный адрес: 680020, г. Хабаровск, пер. Казарменный, 15.

Boyko Yuliya Aleksandrovna. Teacher of the chair of General Legal Disciplines.
Far Eastern Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 680020, Khabarovsk, per. Kazarmenniy 15.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Ответственность, транспортное средство, дорожно-транспортное происшествие, водитель, состояние опьянения, правила дорожного движения, потерпевший.

Responsibility, vehicle, traffic accident, driver, state of intoxication, traffic rules, victim.

БОНДАРЕВ А.А.

ФАКТОРЫ, ДЕТЕРМИНИРУЮЩИЕ МЕХАНИЗМ ПРАВОМЕРНОГО ПОВЕДЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

FACTORS DETERMINING THE MECHANISM OF LAWFUL BEHAVIOR OF THE TRAFFIC POLICE OFFICERS

В статье исследуются наиболее значимые факторы, определяющие качественные характеристики правомерного поведения сотрудников ГИБДД.

The article investigates the most significant factors that determine the qualitative characteristics of the legitimate behavior of traffic police officers.

Важной и актуальной проблемой кадровой политики Министерства внутренних дел РФ на современном этапе выступает задача формирования и закрепления высокопрофессионального состава сотрудников.

Очевидно, что решить ее можно только общими усилиями органов государственной власти и гражданского общества.

В связи с этим следует обратить внимание на факторы, влияющие тем или иным образом на уровень профессионализма будущих сотрудников полиции, в том числе сотрудников ГИБДД, и на формирование у них устойчивых установок на соблюдение требований законности.

По нашему мнению, важное место в структуре органов государственной власти, имеющих непосредственное отношение к указанной деятельности, занимают органы внутренних дел.

Изложенный факт подтверждает актуальность проведения на постоянной основе научных изысканий, которые могут оказать влияние на эффективность профессиональной деятельности сотрудников ГИБДД.

Несмотря на то, что в последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [1], все же повышение уровня профессионализма сотрудников Госавтоинспекции не теряет своей актуальности.

На наш взгляд, базовыми факторами, определяющими качество правоприменительной деятельности сотрудников ГИБДД, выступают уровень их правовой культуры и состояние законности. Именно они прямо либо опосредованно детерминируют ежедневную деятельность сотрудников ГИБДД и формируют их служебную мотивацию.

Остановимся более подробно на каждой из этих правовых категорий.

В специальной литературе под правовой культурой сотрудников ГИБДД понимают подвид общей правовой культуры, который отражает качественные характеристики их правосознания, состояние законности, юридической практики и охватывает правовые ценности, присущие указанной профессиональной группе государственных служащих.

Следует отметить, что правовая культура сотрудников ГИБДД обладает своей спецификой, которая проявляется в уровне и направленности их правосознания в правоприменительных отношениях. Это правовая культура особой группы людей, профессионально занимающихся правоохранительной деятельностью в сфере обеспечения дорожного движения [2].

Значение правовой культуры состоит не только в том, что она раскрывает уровень уважения к праву сотрудников ГИБДД, но и представляет собой важнейший ценностный аспект, который передается из поколения в поколение. Профессия сотрудника полиции, в том числе сотрудника ГИБДД, выступает способом их самореализации в рамках правового поля и на основе неукоснительного соблюдения требований законности.

Правовой культуре сотрудника ГИБДД должно быть присуще осознание и позитивное отношение к праву, стремление выполнять и защищать его постулаты, в том числе в юридически сложных жизненных ситуациях.

Процесс формирования ценностных ориентаций и выполняемая сотрудниками ГИБДД служебная деятельность взаимообусловлены. С одной стороны, отношение к праву формируется на основе сложившейся системы ценностно-смысловых ориентаций личности сотрудника ГИБДД, а с другой сама профессиональная деятельность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения оказывает существенное влияние на систему личностных ценностных ориентаций сотрудника.

Правовая культура выступает в качестве фундамента юридического мировоззрения сотрудников ГИБДД, которое через позитивное профессиональное правосознание детерминирует их профессиональную компетенцию и состояние законности в сфере правоприменения.

Необходимо учитывать тот факт, что для правовой культуры и правосознания сотрудников ГИБДД объем правовых знаний не сводится к простой осведомленности о существовании тех или иных положений конституционного, административного, уголовного или иного вида права. Оно предполагает не только знание и понимание конкретных норм права, но и уважительное отношение к ним и праву в целом, что позитивно отражается на выборе сотрудниками ГИБДД правомерного варианта поведения в юридически значимых ситуациях. Кроме того, необходимо помнить, что сотрудники ГИБДД не просто законопослушные участники правоотношений, но и их активные защитники.

Важным критерием высокого уровня правовой культуры сотрудника ГИБДД следует считать умение избирать правомерные варианты собственных поступков, способность совершать активные действия в соответствии с требованиями права.

Это возможно лишь тогда, когда у сотрудника сформировано положительное правосознание с четко выраженными позитивными правовыми установками.

Следует сказать, что правовые знания – это важный, но не единственный вид знаний необходимых современному сотруднику ГИБДД. Ему также нужны знания мировоззренческого и общеобразовательного уровня, то есть, прежде всего, такие знания, которые дают человеку ценностный взгляд на мир и на происходящие в нем социальные процессы. Безусловно, в системе правовых ценностей сотрудников ГИБДД на первом месте должны стоять права и свободы человека и гражданина.

Также сотрудники ГИБДД должны иметь базовые знания основ психологии, педагогики, медицины и социальной психологии. Исходя из характера своей служебной деятельности, они часто оказываются в различных конфликтных или экстремальных жизненных ситуациях, поэтому указанные знания являются для них необходимыми и востребованными. Предъявляя законные требования к нарушителям дорожного движения, особенно важно при этом соблюдать нормы этики, быть корректным и доброжелательным, иметь опрятный внешний вид и правильную грамотную речь [3].

Сотрудникам Госавтоинспекции целесообразно ссылаться на действующие нормативные правовые акты, приводить предметные аргументы, подкрепляющие в глазах участников дорожного движения законность своих действий. Кроме того, имеет значение не только правовая аргументированность, но и форма предъявления требования сотрудниками Госавтоинспекции, а именно ее стилистическая грамотность, четкость и понятность. В противном случае создаются субъективные условия для психологической и правовой уязвимости инспектора ДПС ГИБДД и, как следствие, для конфликтной ситуации между ним и водителем [4].

Глубокие и разносторонние правовые знания выступают важным барьером на пути профессиональной деформации личности сотрудника ГИБДД.

Также следует отметить, что сотрудники ГИБДД в обязательном порядке должны обладать знаниями в сфере морали и нравственности. Необходимо помнить, что в повседневной жизни граждане оценивают их профессиональные действия не столько с точки зрения закона, сколько с нравственных позиций. Поэтому знание и соблюдение моральных принципов и норм является обязательным для сотрудников ГИБДД. На их основе происходит формирование активной и сознательной позиции сотрудников ГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения и охране правопорядка.

Размышляя о законности, необходимо отметить, что она является одним из главнейших принципов функционирования правового государства, служит обеспечению и реализации прав и свобод граждан, общественных объединений и организаций. В целом она означает строгую правовую регламентацию деятельности органов государства, а также неуклонное соблюдение и исполнение норм законов и подзаконных актов гражданами и юридическими лицами.

Этот тезис в полной мере относится и к сотрудникам органов внутренних дел, в том числе и сотрудников ГИБДД, которые в своей профессиональной деятельности должны неукоснительно следовать букве закона и требовать того же от граждан.

Сотрудники органов внутренних дел, в том числе сотрудники ГИБДД, выступают важным компонентом механизма законности в стране. Следует учитывать, что факты несоблюдения закона государством, его органами и должностными лицами гораздо опаснее, чем их невыполнение обывателем, так как от этого страдает

большое количество людей. Правонарушение органа государства или его должностного лица будет государственным деликтом, так как орган, олицетворяющий власть, призван стоять на страже закона.

В профессиональной деятельности самих органов внутренних дел законность играет двусмысленную роль. Во-первых, сама их деятельность по охране общественного порядка направлена на обеспечение строгого соблюдения и исполнения норм права.

Во-вторых, можно выделить законность в деятельности самих органов внутренних по осуществлению полномочий, связанных с поддержанием общественного порядка и профилактикой правонарушений.

Подводя черту, следует отметить, что правовая культура и законность являются важнейшими социально-правовыми явлениями и факторами, которые в значительной степени детерминируют эффективность и качество правоприменительной, правотворческой и правоохранительной деятельности органов внутренних дел, в том числе сотрудников ГИБДД. Можно утверждать, что сотрудник, обладающий развитым правосознанием, с уважением относящийся к закону и практике его применения, даже в сложной юридически значимой ситуации выберет правомерный вариант поведения.

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

2 Бондарев А.А. Правовая культура и законность в механизме правомерного поведения сотрудника ОВД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 3 (76).

3. Боева М.А., Кирюхина Ю.В. К вопросу о формировании позитивного имиджа сотрудника Государственной инспекции безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов XII Международной научно-практической конференции. ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова». 2018.

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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Бондарев Александр Александрович. Начальник кафедры специальной подготовки. Кандидат юридических наук, доцент.

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

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

Bondarev Aleksander Aleksandrovich. Head of the chair of Special Training. Candidate of sciences (Law), associate professor.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Правовая культура, правосознание, законность, профессиональная деятельность, право, сотрудники полиции.

Legal culture, legal consciousness, legality, professional activity, law, police officers.

БОНДАРЕНКО М.В., СТРОЕВА О.А.

К ВОПРОСУ О КОМПЛЕКСНОМ ПОДХОДЕ К ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ КОРРУПЦИИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД

TO THE QUESTION OF A COMPREHENSIVE APPROACH TO COMBAT CORRUPTION IN THE TRAFFIC POLICE ACTIVITIES

В статье комплексно рассматриваются актуальные проблемы противодействия коррупционным проявлениям в деятельности сотрудников ГИБДД. Авторы предлагают пути решения этих проблем на примере зарубежного законодательства и законодательства Российской Федерации.

The article comprehensively discusses the current problems of combating corruption in the activities of traffic police officers. The authors suggest ways to solve these problems on the example of foreign legislation and the legislation of the Russian Federation.

В последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [1], все же повышение уровня профессионализма сотрудников Госавтоинспекции не теряет своей актуальности.

Несмотря на то, что уровень доверия граждан к сотрудникам полиции повышается с каждым годом и сотрудникам ГИБДД в частности, согласно социологическим опросам, проведенным Всероссийским центром изучения общественного мнения в 2018 г., сегодня данный показатель составляет 53%. Вместе с тем опрошенные граждане констатируют, что противоправные действия полицейских, грубое и бестактное обращение, использование служебного положения в личных целях продолжают аккомпанировать сотрудникам полиции при осуществлении своих служебных обязанностей.

Наиболее распространенной выступает линия поведения, при которой водитель допускает речевые формулировки (уточнения, переспрашивания), наталкивающие мысленно на субъективные сомнения в справедливости и правовой обоснованности профессиональных действий инспекторов ДПС ГИБДД. При этом водители формулируют разные типы вопросов (встречные вопросы, вопросы-уточнения с перебиванием), задаваемые иногда в форсированном темпе и сопровождающиеся стремлением завести сотрудника Госавтоинспекции в интеллектуальный тупик [1].

Немаловажным при этом остается вопрос о таком явлении в среде сотрудников ГИБДД, как коррупция, которое характеризует не только непредсказуемость решений различных дел, создает правовую нестабильность и беспорядок, но и по-

рождает застой, создает условия для взяточничества и снижает эффективность в целом деятельности органов внутренних дел.

Даже при режиме строгой законности, который сегодня напрямую ассоциируется с деятельностью полиции, лица, применяющие право, нередко имеют возможность так подобрать доказательства и истолковать норму, что решение будет соответствовать не столько закону, сколько интересам правоприменителя. Именно этим более всего порождена коррупция сотрудников полиции [2]. В этой связи отдельного внимания заслуживают вопросы противодействия и борьбы с данным негативным явлением в деятельности полиции в целом и сотрудников ГИБДД в частности.

Высказанная Президентом Российской Федерации В.В. Путиным мысль, что «коррупция в сфере национальной безопасности – это, по сути, государственная измена» [3], отнюдь не выглядит преувеличением, а является объективной реальностью, представляющей собой неоспоримый и очевидный факт. Выступая в Законодательном собрании министр правительства Сингапура Онг Панг Бун сказал: «Несмотря на высокие цели и намерения, власть не сможет выжить, если она не способна перевести свои лозунги в действие, а в ее ряды затесалась коррупция» [4]. Поэтому важно не столько декларировать необходимость борьбы с коррупцией, сколько применять строгие и последовательные действия, реализуя политическую волю и воплощая намерения на практике.

Комплексному исследованию методов, способов и средств предупреждения, выявления и борьбы с коррупцией в деятельности ГИБДД служат, прежде всего, основополагающие принципы и стандарты полицейской деятельности, которые отражены в ряде нормативных правовых актов. Среди международных правовых актов, прежде всего, стоит отметить Кодекс поведения должностных лиц по поддержанию правопорядка, утвержденный Генеральной Ассамблеей ООН 17 декабря 1979 г., статья 7 которого определяет: «Должностные лица по поддержанию правопорядка не совершают каких-либо актов коррупции. Они также всемерно препятствуют любым актам коррупции и борются с ними». В законодательстве Российской Федерации в настоящее время правовая база в сфере противодействия коррупции активно развивается. Важнейшими программно-целевыми документами в сфере противодействия коррупции в Российской Федерации являются Национальная стратегия противодействия коррупции, во многом учитывающая опыт реализации ФЗ «О противодействии коррупции» и Национального плана противодействия коррупции 2008 года, а также Национальный план противодействия коррупции на 2018–2020 годы.

Несмотря на проводимую государством политику, изменение и ужесточение отдельных законодательных норм, меры противодействия коррупции по-прежнему остаются малоэффективными, процент коррупционных проявлений в области ГИБДД остается высоким. Значительный уровень коррупции в ГИБДД поддерживается не только представителями этой службы, но и практикой взаимодействия граждан с сотрудниками ГИБДД. В общественном мнении сложился некий стереотип рационального социального поведения: большинство граждан считает, что эффективнее и с меньшими затратами времени и денег возможно решать проблемы на дорогах при нарушении ПДД, при оформлении ДТП, оформлении талонов технического осмотра автомобилей, регистрации и перерегистрации автомобилей, получении водительских удостоверений [5]. Можно выделить федеральные органы исполнительной власти, с которыми полиция взаимодействует при решении задач, на-

правленных на защиту жизни, здоровья, прав и свобод граждан, противодействие преступности, охрану общественного порядка, собственности обеспечение общественной безопасности [11].

Наши граждане сегодня не готовы к законопослушному поведению, что не только способствует повсеместному распространению коррупции, но и снижает успех в борьбе с ней. В первую очередь, необходимо принимать меры, направленные на формирование антикоррупционных общегражданских установок, что в развитых странах дополняется специальными мерами воспитательного характера и психологического воздействия, направленными непосредственно на граждан.

Существенное снижение уровня коррупции в ГИБДД является необходимой и первостепенной задачей, в первую очередь потому, что в современных российских условиях ГИБДД не решает приоритетных проблем: не снижает аварийность и преступность на дорогах. Предотвращение коррупции в ГИБДД требует продолжительных, долговременных усилий, а временные непоследовательные действия не ведут к желаемому результату.

Рассмотрим отдельные способы предупреждения и борьбы с коррупцией в деятельности ГИБДД, которые повысят эффективность, «антикоррупционную устойчивость» не только указанной службы, но и полиции в целом. При этом важно подчеркнуть, что выстраивание антикоррупционной системы в деятельности ГИБДД должно быть комплексным.

Одним из шагов к минимизации коррупционных проявлений в деятельности ГИБДД служит институт «общественного контроля», который получил повсеместное распространение после принятия ФЗ «О полиции». Так, граждане участвуют в мониторинге деятельности сотрудников ГИБДД, участвуют в совместных рейдах, при оформлении ДТП и составлении процессуальных документов. В рамках общественной инициативы «Гражданин и полиция» осуществляется контроль за работой дорожно-патрульной службы ГИБДД. Например, в Волгодонске проводилась акция «Проверь сотрудника ДПС». Цель мероприятия – оценить работу полицейских, минимизировать недостатки в их деятельности и рассказать обществу о правах и обязанностях сотрудников правоохранительных органов [6]. Также представители общественных советов и гражданские активисты участвуют в проведении профилактических мероприятий, таких как «Трезвый водитель», «Инвалид», «Детское кресло». Международный опыт показывает, что тотальные проверки сотрудников полиции в рамках общественных инициатив дают самые высокие результаты.

С развитием науки и техники появилась возможность осуществления контроля за поведением сотрудника ДПС ГИБДД при отсутствии других лиц. «Если еще десять лет назад каждый водитель сталкивался с недвусмысленным предложением инспектора ДПС, то сегодня сам инспектор взятку не попросит. Связано это в первую очередь с распространением аудио- и видеозаписывающих устройств». В данном случае речь идет о видеофиксации деятельности полицейских при несении службы. Административный регламент, который содержит правовые основы функционирования дорожно-патрульной службы, устанавливает рекомендацию несения службы в поле обзора систем видеонаблюдения, размещенных в патрульных автомобилях, на постах, а также носимых видеорегистраторов [7]. Это один из способов контроля над сотрудниками ГИБДД. Аналогичные видеорегистраторы уже применяются в ряде европейских стран. Так, с 2018 года для предотвращения коррупции дорожной полиции в Латвии, с помощью видеокамер, прикрепляемых к одежде, фиксируются разговоры полицейских с водителями. По данным госполиции Лат-

вии, после введения указанных камер водители стали реже предлагать полицейским взятки, меньше стали и предлагаемые суммы.

Технически невозможно, чтобы носимая камера все время работала, прежде всего она необходима при фиксации контакта с правонарушителем. Основная цель установки носимых видеорегистраторов – безопасность, превентивная мера, чтобы избежать случаев с дачей взяток. При этом представляется целесообразным, чтобы сама запись с камер вносилась в единую базу данных, а также чтобы был доступ к указанным камерам в онлайн-режиме, тогда граждане и контролирующие органы смогут непосредственно знакомиться с происходящим по видеотрансляции в режиме реального времени. Исследование, проведенное в институте криминологии Кембриджского университета, свидетельствует о существенном изменении поведения сотрудника в лучшую сторону в части добросовестного выполнения своих обязанностей и вежливого обращения с гражданами. Так, по данным исследования, наличие носимых видеорегистраторов позволяет сократить вдвое количество нарушений закона сотрудниками и однозначно исключает возможность совершения грубых нарушений.

Интересным представляется опыт введения «ограничения ношения наличных денег» сотрудниками дорожной полиции в ряде европейских стран. Так, в Латвии предлагают ограничить сумму наличных денег при несении службы, сотрудники патрульной службы и дорожной полиции во время работы не смогут иметь при себе наличные деньги на сумму свыше 30 евро, что является одной из превентивных мер для уменьшения рисков коррупции. Если контролирующие структуры обнаружат у полицейского деньги свыше 30 евро, это будет основанием для дисциплинарной оценки действий полицейского за несоблюдение приказа, а происхождение более крупных сумм и возможную связь с коррупцией будет проверять Бюро внутренней безопасности. В Казахстане выступили с инициативой ограничить карманные деньги сотрудникам дорожной полиции, запретив при себе иметь больше 8 тысяч тенге. Каждый сотрудник дорожной полиции перед тем как заступить на службу указывает, какая у него при себе наличность, и, если у него в ходе досмотра службы внутреннего контроля или других контролирующих органов обнаруживается сумма свыше 8 тысяч тенге, тогда это является основанием для служебной проверки и других более серьезных действий. Такая мера позволит сократить уровень коррупции в полицейских рядах.

В ряде зарубежных стран неоднократно предпринимались попытки жестких и оперативных мер по улучшению ситуации в области предупреждения и борьбы с коррупцией в рядах дорожной полиции с помощью «обновления» кадров. Так, в ходе реформ, проведенных в Грузии в начале двухтысячных годов, была упразднена дорожная полиция, потом полностью были изменены подходы к организации службы. Дальше полностью был изменен личный состав, набрали новых специалистов. После этого была устроена тотальная чистка, как только новый сотрудник попадался на замечаниях или в каких-то коррупционных действиях, его тут же увольняли, что позволило обновить службу и избавиться от коррупционеров. В Молдавии принято решение о сокращении личного состава дорожной полиции республики на 50 % с условием обязательной переаттестации оставшихся в этих структурах работников с целью борьбы с коррупцией в дорожной полиции. В этих целях проводится всесторонняя и объективная проверка всех ставших известными случаев причастности полицейских к коррупционным схемам и увольнение виновных сотрудников полиции в соответствии с требованиями действующего законодательства. Также в

Молдове дорожная полиция проводит акции, цель которых – борьба со взятками от водителей. «Коррупция тебя накажет» – под таким заголовком по всей стране действует акция департамента дорожной полиции, инициированная союзом водителей республики. Сотрудники дорожной полиции раздают буклеты всем автовладельцам, в которых предупреждают об ответственности водителей за дачу взятки полицейским.

Несомненно, что радикальное повышение зарплат сотрудникам ГИБДД будет способствовать искоренению соблазна вовлечься в коррупционные действия. Это возможно, в том числе за счет снижения налоговой нагрузки. В западных странах, к примеру, чем больше детей, тем выше зарплата у полицейского. И чем больше полицейский служит, тем больше льгот он должен получать. Это отобьет у него желание брать взятки, учитывая, что с годами сотрудник «врастет» в свою службу и будет бояться ее потерять. Дополнительная прибавка к должностным окладам, а также «новая кадровая политика» помогут избавиться от сотрудников, которые рассматривают «свою работу как кормушку. Сотрудники ГИБДД уже не смогут сказать, что не получают достаточной зарплаты, чтобы прокормить свои семьи. Сегодня уровень заработной платы сотрудников полиции вышел на уровень дореформенного.

В Австралии одним из условий контракта, заключаемого при найме на службу в полицию, является лишение полицейского, уличенного в коррупции, некоторых выплат в конце срока действия договора. Потенциальные потери возрастают с ростом стажа полицейского. Во Франции безупречная служба (в частности, отсутствие дисциплинарных наказаний за коррупционное поведение) дает право на повышенное пенсионное обеспечение. В свою очередь, в качестве меры дисциплинарного воздействия к правонарушителю применяется исключение (полное или частичное) стажа службы в полиции при расчете пенсионного пособия [8].

Формирование независимых, объективных СМИ, освещавших все факты коррупции в деятельности ГИБДД, – также один способов предупреждения коррупции. Сотрудник, пойманный на чрезмерных расходах, взятке, должен становиться «героем» первых полос. Одна из основных задач, которая ставится перед обществом в борьбе с коррупцией, – доступность и открытость информации. Именно широкая огласка мешает созданию благоприятной среды для процветания коррупции. Передать гласность совершенным коррупционным деяниям могут СМИ. Чтобы средства массовой информации имели возможность освещать все события достоверно и максимально честно, они должны быть независимыми от государственных структур и представителей власти. СМИ должны быть самостоятельным подразделением, чтобы иметь возможность вести борьбу с коррупцией.

Стоит всерьез задуматься о методах борьбы с коррупцией в деятельности ГИБДД, так как они подрывают авторитет власти в Российской Федерации, являются одной из причин дорожно-транспортных происшествий, ключевым аспектом недоверия граждан к сотрудникам полиции. Следует отметить исключительную сложность задач в данной области [9]. Однако существует множество методов минимизации коррупционных рисков в деятельности ГИБДД, таких как: повышение ответственности для тех, кто берет взятки и для тех, кто дает; повышение заработной платы сотрудников; отсеивание неквалифицированных сотрудников путем организации кадров.

Обзор разнообразных методов противодействия коррупции в полиции, используемых как за рубежом, так и в Российской Федерации, а также их результатов,

показывает, таким образом, отсутствие легких и универсальных путей. Коррупцию можно сравнить с проституцией. Все говорят, что это плохо, но люди без этого существовать не могут. Главным практическим выводом должно стать заключение о необходимости комплексного подхода, когда ни один из методов не рассматривается сам по себе как единственный способ к решению сложной проблемы – борьбы с коррупцией.

1. Калюжный Ю.Н., Капустина Е.Г. Отдельные аспекты профилактики нарушений дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками органов внутренних дел // Научный портал МВД России. 2016. № 2 (34). С. 87–92.
2. 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.
3. Лейст О.Э. Сущность права. М.: ИКД «Зерцало-М», 2002. С. 85.
4. Путин В.В. Быть сильными: гарантии национальной безопасности для России // Рос. газ. 2012.
5. Опыт борьбы с коррупцией в Сингапуре: лечение «заразной жадности» [Электронный ресурс]. URL: http://communitarian.ru/posts/strategicheskoe_upravlenie/opyt-borby-s-korrupciej-v-singapore-lechenie-zaraznoj-zhadnosti_13032017.
6. Сулейманова Г.К. Коррупция в ГИБДД Российской Федерации [Электронный ресурс] // Студенческий научный форум: материалы VIII Международной студенческой научной конференции. URL: <https://scienceforum.ru/2016/article>.
7. Практики общественного контроля за деятельностью полиции: методическое пособие / [сост. Д. Мещеряков]. М.: Московская Хельсинская группа, 2014. С. 54.
8. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664: в ред. от 21.12.2017. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Макаров А.А., Чупров В.М. Административно-правовое регулирование противодействия коррупции в полиции зарубежных стран // Административное и муниципальное право. 2010. № 3 (27). С. 79.
10. 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.
11. Кузминова Е.Ю. Взаимодействие полиции и государственных организаций при охране общественного порядка и обеспечения общественной безопасности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 3 (76). С. 60–63.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Бондаренко Максим Владимирович. Доцент кафедры.

Академия Федеральной службы охраны Российской Федерации.
Служебный адрес: 302034, г. Орёл, ул. Приборостроительная, 35.

Bondarenko Maksim Vladimirovich. Associate Professor of the chair.
Academy of the Federal security service of the Russian Federation.
Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

Строева Оксана Александровна. Преподаватель кафедры специальной подготовки.

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

Stroeva Oksana Aleksandrovna. Teacher of the chair of Special Training.
Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Коррупция, противодействие коррупции, законность, органы внутренних дел, антикоррупционные меры, профилактика, ГИБДД.

Corruption, anti-corruption, legality, internal Affairs bodies, anti-corruption measures, prevention, traffic police.

БУЛЫЖКИН А.В.

ИССЛЕДОВАНИЕ ПРИЧИН ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ – КЛЮЧ К КОРЕННОМУ ИЗМЕНЕНИЮ СИТУАЦИИ НА ДОРОГАХ

RESEARCH INTO THE CAUSES OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS – THE KEY TO A RADICAL CHANGE OF THE SITUATION ON THE ROADS

В статье проводится анализ реализации программных положений по обеспечению безопасности дорожного движения в 2018 году на примере отдельного региона – Орловской области.

The article analyzes the implementation of the program provisions to ensure road safety in 2018 on the example of a separate region – Orel region.

В феврале 2019 года состоялось расширенное заседание коллегии МВД России. На пленарном заседании коллегии выступил Президент Российской Федерации В.В. Путин, который подвёл итоги оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел в 2018 году и определил приоритетные направления этой деятельности на 2019 год. В своём выступлении глава государства отметил, что в текущем году, по-прежнему, одной из важных остаётся задача по обеспечению безопасности на дорогах страны. По итогам 12 месяцев 2018 года в Российской Федерации произошло сокращение основных показателей аварийности. Вместе с тем, несмотря на

определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается по-прежнему высоким – каждое девятое дорожно-транспортное происшествие было со смертельным исходом, при этом тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий составила 7,8 [1, с. 3].

Напомним, что в целях решения указанной проблемы в марте 2016 года в Ярославле под председательством В.В. Путина состоялось заседание президиума Государственного совета, посвященное вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации. В своём выступлении Президент Российской Федерации обратил внимание на необходимость коренного изменения сложившейся обстановки на дорогах, в результате которой государство теряет количество людей сопоставимое с населением крупного районного центра, а в течение десяти лет с населением областного центра [2].

В мае 2018 года Президент Российской Федерации подписал указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». В своём указе Президент Российской Федерации поставил перед Правительством Российской Федерации ряд концептуальных задач, в том числе и в сфере повышения безопасности дорожного движения. Это и увеличение количества автодорог регионального значения, которые соответствовали бы нормативам и стандартам; уменьшение количества перегруженных федеральных и региональных автодорог на 10 %; уменьшение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети в 2 раза по сравнению с предыдущим годом; уменьшение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий [3].

В целях реализации указа Президента РФ Правительство РФ своим распоряжением от 08.01.2018 № 1-р утвердило «Стратегию безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» (далее – Стратегия). В своём роде Стратегия стала основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях на долгосрочную перспективу. Основными целями Стратегии были заявлены: повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году в Российской Федерации. В качестве целевого ориентира на 2024 год был установлен показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения.

Необходимо отметить, что прошедший 2018 год является переходным и предусматривает наращивание потенциала государства для дальнейшего развития работ по повышению безопасности дорожного движения. На этом этапе должно быть завершено выполнение мероприятий федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». Среди основных задач, которые будут способствовать дальнейшему повышению безопасности дорожного движения на первое место выходят: усиление ответственности водителей за нарушение правил дорожного движения, а также повышение требований к уровню их профессиональной подготовки; внедрение новых технических требований и стандартов обустройства автодорог, в том числе с использованием цифровых технологий.

Следует отметить, что 2018 год стал всего лишь частью шестигодичного цикла, определённого Президентом и Правительством Российской Федерации, однако на наш взгляд, проведение ежегодного мониторинга состояния дорожно-

транспортных происшествий позволяет своевременно проводить оценку эффективности реализации отдельных программных положений, как на уровне отдельно взятого региона России, так и в целом по стране.

В качестве примера проведем некоторые параллели с Орловской областью. В целях повышения безопасности движения по автомобильным дорогам общего пользования; предупреждения опасного поведения участников дорожного движения и совершенствования дорожного движения транспорта и пешеходов постановлением Правительства Орловской области от 15 ноября 2012 г. № 422 была утверждена государственная программа «О развитии транспортной системы в Орловской области (2013–2018 гг.)». Программа включала в себя проведение определённых мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения региона: ввод в эксплуатацию региональных дорог, отвечающих нормативным требованиям, после проведения капитального ремонта; ремонт автомобильных дорог регионального значения с доведением до нормативных требований; обустройство пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений, соответствующих нормативным требованиям; устройство трёх подземных пешеходных переходов в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий; ежегодное проведение курсов оказания первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и др. В качестве основной цели принятия данной программы рассматривалось сокращение количества лиц, пострадавших и погибших в результате дорожно-транспортных происшествий [4].

15 сентября 2015 г. постановлением Администрации города Орла № 4133 утверждается ведомственная целевая программа «Содействие обеспечению безопасности дорожного движения в городе Орле на 2016–2018 годы». В качестве основной задачи программа рассматривала совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов, в том числе снижение риска дорожно-транспортных происшествий. Социальный эффект от реализации программы должен был достигнут за счет: повышения безопасности движения транспортных средств, пешеходов и лиц с ограниченными возможностями, основанного на применении современных технических средств организации дорожного движения; снижения риска возникновения дорожно-транспортных происшествий; сохранения здоровья граждан. В рамках исполнения данной программы в 2018 году были выполнены мероприятия на общую сумму – 12,5 млн рублей [5].

Данная сумма включила в себя устройство недостающих средств организации и регулирования дорожного движения на 11 перекрестках, установку дорожных знаков, обустройство пешеходных переходов, устройство искусственных неровностей, внесение изменений и разработку проектов организации дорожного движения, проверку достоверности проектно-сметной документации.

Все указанные выше программные мероприятия, в итоге, позволили сократить количество дорожно-транспортных происшествий в 2018 году на территории региона до 800 (что составило – 10,5 % к показателю аналогичного периода прошлого года). Вместе с тем, количество погибших в указанный период остаётся достаточно стабильным (112 человек в 2018 году). На фоне снижения количества дорожно-транспортных происшествий, определенную тревогу вызывает увеличение дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими пешеходами (+ 7,1 %); с пострадавшими иными участниками дорожного движения (+ 100 %); с особо тяжкими последствиями (+ 60 %). Если же анализировать дорожно-транспортные происшествия по видам, то на фоне общего снижения количества дорожно-транс-

портных происшествий, особого внимания заслуживают случаи увеличения количества дорожно-транспортных происшествий при столкновении транспортных средств (+1,9 %); при наезде на пешехода (3,7 %) и совершение дорожно-транспортных происшествий на пешеходных переходах (+ 33,3 %).

Определённую тревогу вызывает увеличение количества дорожно-транспортных происшествий в административных центрах муниципальных районов (+ 5,4 %) и иных сельских поселениях (+ 21,1%); на дорогах федерального значения (+ 5,0 %) из них в границах населённых пунктов (+ 28,3 %); на железнодорожных переездах (+ 100 %) [6].

Если же подвести общий итог, проведенному анализу, то можно констатировать, что реализация программных положений по совершенствованию безопасности дорожного движения на территории Орловской области за последние годы позволило значительно улучшить обстановку на дорогах региона в вопросе дорожно-транспортной аварийности. Вместе с тем проведенный анализ некоторых элементов структуры и динамики аварийности в отдельно взятом регионе свидетельствует о наличии проблемных составляющих показателей дорожно-транспортного травматизма. Соглашаясь с мнением специалистов ФКУ «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» отмечаем, что анализ этих показателей в дальнейшем позволит повысить эффективность профилактической деятельности на дорогах регионов страны [1, с. 12]. Именно эти данные необходимо учитывать при разработке последующих программ и проведении соответствующих обеспечительных мероприятий, определении ожидаемых результатов и индикаторов. Это в первую очередь касается мониторинга изменения показателей, характеризующих аварийность на дорогах, факторов, с которыми сопряжён наибольший риск возникновения дорожно-транспортных происшествий, с тем, чтобы сконцентрировать усилия всех субъектов по их предупреждению.

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2018 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2019. С. 3.
2. Официальный сайт Президента Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news>.
3. Официальный сайт Президента Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank>.
4. Портал Орловской области [Электронный ресурс]. URL: <http://orel-region.ru>.
5. Официальный сайт Администрации города Орла [Электронный ресурс]. URL: <http://www.orel-adm.ru/index.php>.
6. Официальный сайт УГИБДД УМВД России по Орловской области [Электронный ресурс]. URL: <https://гибдд.рф/r/57>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Булыжкин Александр Викторович. Начальник кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД. Кандидат юридических наук, доцент.
Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Bulyzhkin Aleksander Victorovich. Head of the chair of Criminal Law and Preliminary Investigation in the police. Candidate of sciences (Law), associate professor.
Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Анализ, реализация программных положений, обеспечение безопасности дорожного движения, пример региона, Орловская область.

Analysis, implementation of program provisions, road safety, example of the region, Orel region.

БЫЛИНИН И.А.

К ВОПРОСУ РЕШЕНИЯ НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

TO THE QUESTION OF SOLUTION TO SOME PROBLEMS TO IMPROVE ROAD TRAFFIC SAFETY

Предметом исследования послужили некоторые проблемы в области повышения безопасности дорожного движения. Объектом исследования выступили отношения, возникающие в процессе взаимодействия участников дорожного движения с сотрудниками Госавтоинспекции. Автором статьи были исследованы некоторые проблемы безопасности дорожного движения. Методологическую основу исследования составил метод сравнительного анализа. Автором сделаны предложения, которые направлены на активизацию усилий в воздействии на аварийность, с использованием современных информационных ресурсов, учитывая профилактику и пропаганду безопасности дорожного движения среди участников дорожного движения. Предлагаемые в статье особенности повышения безопасности дорожного движения позволят сотрудникам Госавтоинспекции повлиять на сложившуюся дорожно-транспортную обстановку.

The subject of the study was some problems in the field of improving road safety. The object of the study were the social relations arising between road users and traffic police officers. The author of the article investigated some problems of road safety. The methodological basis of the study was the method of comparative analysis. The author made proposals that are aimed at increasing efforts in the impact on accidents, using modern information resources, prevention and promotion of road safety among road users. The features of improving road safety proposed in the article will allow traffic police officers to more effectively influence road users.

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 [1]. Безопасность дорожного движения на транспорте является системной или комплексной задачей, для реализации которой необходим такой подход при котором, должно быть реализовано создание качественной госу-

дарственной системы управления безопасностью дорожного движения, внедрением в практику дорожного движения современных методов решения задач по организации и управлению процессами обеспечения безопасности дорожного движения [10].

В настоящее время реализуется ряд документов, направленных на снижение аварийности на дорогах и уменьшение количества пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. В их число 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 [2].

Проблемы транспортной инфраструктуры в существующих реалиях можно рассматривать по категориям в зависимости от зоны ответственности уровня деятельности и органов власти в государстве:

- мероприятия, входящие в объекты ответственности Госавтоинспекции;
- проблемы транспортно-хозяйственного комплекса;
- проблемы в области перевозок пассажиров и грузов;
- проблемы системы управления и развития транспортной деятельности государства, а также мероприятия по управлению и развитию системы в целом;
- взаимодействие транспортной системы с другими отраслевыми системами;
- мероприятия по организации дорожного движения. Возникшие проблемы в области безопасности дорожного движения невозможно решить без взаимодействия с другими отраслевыми субъектами государства, также необходимы согласованные действия всех ведомств, входящих в транспортную инфраструктуру.

Для решения возникшей в существующих реалиях проблемы безопасности дорожного движения необходимо в первую очередь рассмотреть мероприятия, находящиеся в зоне ответственности Госавтоинспекции.

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 [3].

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 [4].

Несмотря на то, что сегодня прослеживается тенденция к снижению общего количества дорожно-транспортных происшествий, сказать однозначно, что проблема устранена, нельзя, ситуация на дорогах, к сожалению, остается напряженной, автомобилизация в государстве растет с каждым годом, количество зарегистрированного транспорта и прибывающего транзитом из других стран увеличивается, а пропускная способность дорожной уличной сети не в полной мере отвечает пропускной способности возникающих потребностей. Так, за последнее трехлетие, несмотря на определенные трудности, общими усилиями органов власти удается сохранять контроль над дорожно-транспортной обстановкой в целом. Достижение поставленных целей в федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения на 2006–2012 годы», позволило сохранить жизнь многим участникам дорожного движения и снизить финансовые потери государства, а сэкономленные

средства направлены на развитие транспортной инфраструктуры и проведение дополнительного комплекса профилактических мероприятий по безопасности. Полученный положительный опыт по реализации федеральной программы стал определенной вехой в централизации управления и в решении возникшей проблемы. Накопленный потенциал стал определенным стартом к началу новой работы по повышению безопасности дорожного движения. Так, 27 октября 2012 г. распоряжением Правительства № 1995-р утверждена Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [5]. Принятая Программа содержала объем финансирования за счет средств федерального бюджета в размере 48700 млн рублей, что позволило запланировать огромный комплекс как профилактических мероприятий, так и дополнительных мероприятий по развитию уличной сети.

Конечно, одним из самых важных первоочередных мероприятий является проведение профилактической и воспитательной работы с населением, а в первую очередь – с учащимися образовательных учреждений. Профилактическая работа по пропаганде дорожного движения должна строиться с использованием инновационных технологий, моделированием игровых ситуаций и применением интерактивных методов обучения в дошкольных учебных заведениях и общеобразовательных организациях.

В последние годы инструментарий для реализации различных форм пропаганды безопасности дорожного движения существенно расширился. В то же время наряду с появившимися многогранными возможностями реализации форм пропаганды, зачастую представителям средств массовой информации не хватает системного, комплексного подхода к освещаемой проблеме [6].

Необходимо более активно использовать различные способы пропаганды безопасности дорожного движения, включая создание специальных программ на телевидении, как на федеральном, так и на региональном, посвященных анализу дорожных происшествий, использование социальной рекламы должно найти широкое применение в общественных местах, но при этом исключить рекламу спортивных автомобилей, так как это подталкивает к зарождению агрессивного поведения на дорогах.

Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожно-транспортных происшествий и требует эффективного правового регулирования отношений в этой сфере [7].

Для поддержания в эстетическом виде уличной сети и транспортных средств необходимо проводить месячники «Чистый автомобиль – по чистым улицам». Поддержание в эстетическом виде транспортного средства позволит более эффективно идентифицировать автомобили с целью привлечения к ответственности за нарушение Правил дорожного движения и раскрытия преступлений по «горячим следам».

В целях профилактики грубых нарушений Правил дорожного движения, таких как управление в состоянии алкогольного опьянения, необходимо организовывать широкомасштабные профилактические рейдовые мероприятия на улицах и дорогах в пределах населенных пунктов. В части экономии времени участников дорожного движения и исключения формирования негативного отношения к сотрудникам Госавтоинспекции, следует упростить административную процедуру проведения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, делая ее менее затратной по времени. При проведении массовых проверок водительского со-

става на предмет употребления алкогольных напитков не применять административную процедуру отстранения водителя от управления транспортным средством, акт освидетельствования на состоянии алкогольного опьянения сделать в упрощенном виде (печать результатов освидетельствования), применяя видеозапись процедуры.

В каждом десятом происшествии 10,4 % водитель транспортного средства находился в состоянии алкогольного опьянения, что явилось причиной дорожного происшествия. Необходимо отметить, что число погибших в таких дорожно-транспортных происшествиях за последние 10 лет увеличилось в 1,8 раза (увеличилось на 78,8 % в 2017 году относительно 2007 года), в то же время общее число погибших сократилось на 39 % за рассматриваемый период времени. Данный факт позволяет сделать вывод о необходимости целевого воздействия [8].

Следует отметить исключительную сложность задач в данной области [9]. Особое внимание следует уделить оснащенности Госавтоинспекции современной автомобильной техникой не только в больших городах, но и в региональных центрах, при этом необходимо провести оптимизацию расходов на содержание служебного транспорта Госавтоинспекции. Необходимо увеличить количество стационарных постов ДПС (на въезде и выезде) на автомобильных дорогах федерального и регионального значения в зависимости от пропускной способности, обеспечив специальной техникой и транспортными средствами, способными по своим техническим характеристикам осуществлять преследование транспортного средства нарушителя.

Следует продолжить осуществление организационных мероприятий, направленных на эффективную деятельность подразделений Госавтоинспекции и фиксацию нарушений Правил: обеспечение сотрудников Госавтоинспекции современными средствами фото- и видефиксации нарушений правил скоростного режима, применение современного стационарного комплекса фото- и видеофиксации нарушений скоростного режима не позволяет в полной мере обеспечить выявление данных фактов. Применение мобильных средств фото- и видеофиксации нарушений правил скоростного режима непосредственно сотрудниками Госавтоинспекции, позволяет им оперативно проследовать в места с наиболее сложной дорожно-транспортной обстановкой.

Для продолжения работы по обеспечению законности в деятельности Госавтоинспекции необходимо пресечь и усложнить несанкционированный и незаконный доступ сотрудников к информационным базам, в том числе к информации о транспортных средствах.

Необходимо фундаментально изменить методику обучения будущих водителей транспортных средств, внедряя тестирование на предмет выявления психоаналитических и интеллектуальных способностей с использованием тренажеров, на которых осуществляется моделирование аварийных ситуаций при выявлении неустойчивых в стрессовых ситуациях кандидатов в водители, исключить случаи их допуска к управлению.

Требует своего обсуждения и анализа предложения, которые возникают на различных научно-практических конференциях по безопасности дорожного движения, такие как ограничение технических возможностей транспортных средств для водителей со стажем менее 2 лет, это введение светового опознавательного знака «начинающий водитель», включение которого вводит автоблокировку скорости, а также громкость музыкального сопровождения. Подобные предложения могут дез-

ориентировать начинающего водителя и других участников дорожного движения, необходимо учитывать и то, что уровень подготовки водителей у всех разный.

В современных реалиях постоянно приходится приспосабливаться к меняющимся условиям, поставленные вопросы необходимо оперативно и грамотно решать, используя все инновационные технические средства, в том числе законодательное регулирование и повышение качества организационной работы всех уровней государственной власти.

1. 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.
2. Афонина Е.Г. Актуальные проблемы обеспечения детской дорожной безопасности // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. Орел, 2018. № 1 (1). С. 44–50.
3. Кузмина Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 90–95.
4. Жбанова С.А. Современные подходы к формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика. 2018. № 1 (1). С. 50–57.
5. Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Афонина Е.Г. Взаимодействие Госавтоинспекции со средствами массовой информации по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 60-летию доктора юридических наук, профессора В.В. Денисенко. Краснодар, 2016. С. 433–437.
7. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 34–38.
8. Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL. <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 09.11.2018).
9. 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.
10. 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.

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, 2.

Bylinin Igor Aleksandrovich. Senior teacher of the chair of the Organization of the Traffic Police.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, пропаганда безопасности дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие.

Road safety, propaganda of road safety, road traffic accident.

ВАСЮКОВ В.Ф.

ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРОИЗВОДСТВА ОСМОТРА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ ИЗ СЛЕДСТВЕННОЙ ПРАКТИКИ СУ УМВД РОССИИ ПО ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ)

SOME ISSUES OF VIEW OF MOTORING OFFENCES (EXAMPLE FROM INVESTIGATIVE PRACTICES OF THE INVESTIGATIVE DEPARTMENT OF OREL REGION DEPARTMENT OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF RUSSIA)

В статье раскрываются отдельные вопросы производства осмотра дорожно-транспортного преступления, приводится эмпирический материал, собранный авторами по теме статьи на примере из следственной практики СУ УМВД России по Орловской области.

The article reveals some issues of inspection of road traffic crime, provides empirical material collected by the authors on the topic of the article using an example from investigative practice of the investigative department of the Orel administration of the Russian Ministry of Internal Affairs.

Одним из ключевых следственных действий для расследования преступлений является осмотр места происшествия. Каждое совершенное преступление осмотр имеет разные особенности для наиболее объективного и правильного проведения. Неквалифицированное его проведение приводит к невозможным утратам следов и вещественных доказательств, так как восполнить пробелы, допущенные при первоначальном осмотре, путем проведения повторного осмотра, уже не удастся.

Расследуя преступления в сфере дорожно-транспортных происшествий, осмотр места преступления имеет важное значение, так как трудно сохранить дли-

тельное время в неизменном состоянии место происшествия, поэтому следователь должен незамедлительно пребывать на месте ДТП.

Следует отметить, что осмотр места происшествия дает возможность следователю решить главную задачу – составить точную картину события.

Насколько правильно и своевременно будет проведен осмотр места происшествия, настолько успешнее будут решаться задачи всестороннего, полного, объективного, быстрого раскрытия ДТП.

Дорожно-транспортное преступление скоротечно, оно развивается и заканчивается в течение нескольких секунд. При этом обстановка места дорожно-транспортного происшествия не может сохраняться длительное время в связи с тем, что следы на месте происшествия быстро уничтожаются проходящим транспортом и в результате атмосферных воздействий поэтому проезжая часть должна быть по возможности быстрее освобождена для движения. Имеет место быть умышленное или случайное внесение изменений в дорожную обстановку со стороны лиц, находящихся на месте ДТП. В связи с этим результаты и качество расследования во многом зависят от своевременного выезда на место происшествия, тщательного и квалифицированного его осмотра и от правильного закрепления результатов осмотра в соответствующих документах. Важнейшим источником информации в результате ДТП являются следы. Они могут быть оставлены как на дороге, так и на транспортном средстве, теле и одежде пострадавшего. Следы несут в себе сведения о внешних признаках отображаемого объекта, внутренние свойства, структуру, механизм слеодообразования и другие обстоятельства произошедшего.

Фиксация следов при дорожно-транспортном происшествии имеет большое значение. Проблема их фиксации заключается в том, что многие следы тс, невозможно обнаружить сразу, особенно, если осмотр места происшествия проводится в темное время суток, а также в сложных метеорологических условиях таких как дождь, снег, метель и т.д. Порой при проведении осмотра, расположенного вне населенного пункта, где отсутствует искусственное освещение, не удастся осмотреть качественно ввиду отсутствия в распоряжении СОГ специализированных технических средств, таких как прожектора, в связи с чем при осмотре места ДТП используются обычные ручные фонари, а также идет подсвечивание светом фар полицейских автомобилей. А то есть не обеспечивается полностью техническими средствами позволяющими выявить и зафиксировать значимые следы преступления. Одним из ярких примеров можно привести следующее, так 18 ноября 2017 года, в 21 час 50 минут на федеральной трассе «М-2 Крым в районе 13 км+ 600 м произошло трагическое ДТП с участием четырех автомобилей, в результате которого трое человек погибло, двоим причинен тяжкий вред здоровью. На место дорожно-транспортного происшествия была отправлена СОГ, в составе которого состоял следователь, эксперт-криминалист и сотрудники ОБДПС ГИБДД. При осмотре места происшествия было установлено, что ДТП произошло на неосвещенном искусственном освещении участке М 2 – Крым, что усложняло проведение осмотра места происшествия. Также осмотр места ДТП усложняло то, что транспортные средства участвующие в ДТП располагались относительно друг друга на больших расстояниях (более 50 метров), а также находились после столкновения в противоположных юветах, вне проезжей части автодороги М2 – Крым, а сама проезжая часть в районе 200 метров была усыпана фрагментами транспортных средств, отделившихся в результате ДТП. Участок проезжей части был перекрыт и тщательно осмотрен, входе которого были обнаружены несколько следов, которые указывали на место столкновения

двух транспортных средств «Kia see'd» и «MAN». Так на проезжей части была обнаружена выбоина дугообразной формы (Приложение 1). Однако обнаружить место столкновения «Kia see'd» и «Audi» не удалось в виду метеорологических особенностей (так как осмотр начал проводится в 00:00 часов), а также как отмечено ранее участок проезжей части, где произошло ДТП был покрыт многочисленными осколками ТС площадью более 200 метров, причем осколки находились на полосах движения обоих автомобилей («Kia see'd» и «Audi»), а также на обочинах, в связи с чем согласно методики определения места столкновения двух ТС, которое как правило определяется по наличию осыпей отделившихся частей ТС, осыпей грязи с днища автомобиля, выбоины от выступающих частей транспортных средств, царапины и иные следы, которые должны оставаться на одной полосе движения, что должно было сказать, кто из водителей вышеуказанных ранее допустил выезд на полосу, предназначенной для встречного движения. При использовании фонарей обнаружить какие-либо характерные следы не представилось возможным в связи, с чем место столкновения было определено со слов выживших водителей автомобилей. Причем предполагаемый виновник ДТП (водитель автомобиля «Audi») следственной-оперативной группе рассказывал о том, что он ехал по своей полосе движения, никого не обгонял, а автомобиль «Kia see'd» неожиданно для него выехал на полосу встречного движения, где допустил с ним столкновение. В результате чего водитель автомобиля «Kia see'd» потерял контроль над управлением своего ТС, в результате чего продолжил движение по полосе встречного движения и допустил столкновение с грузовым автомобилем «МАН» с полуприцепом. Однако водитель автомобиля «MAN» следователю и инспекторам ГИБДД пояснял иную картину, согласно которой он видел, что автомобиль «Audi» начал совершать маневр обгона на участке проезжей части, где обгон ТС запрещен. После чего, на встречу следовал автомобиль «Kia see'd», который следовал по своей полосе движения, водитель автомобиля «Audi» начал смещаться на свою полосу движения, но двигался по центру (по середине сплошной линии разметки 1.1 ПДД РФ, разделяющей потоки противоположных ТС) в результате чего, произошло касательное столкновение между двумя ТС («Kia see'd», и «Audi»), произошел занос автомобиля «Kia see'd», на полосу движения автомобиля «MAN», где произошло второе столкновение с автомобилем «MAN». Показания водителя автомобиля «MAN» подтвердил водитель и пассажир автомобиля «Lada Priora», которые следовали за автомобилем «Kia see'd», видевшие что автомобиль «Kia see'd», ехал по своей полосе движения и выезда на полосу встречного движения не допускал. Данное транспортное средство «Lada Priora» допустило столкновение с отделившимися частями автомобиля «Kia see'd», которые вылетели от удара об автомобиль. Основываясь на показаниях очевидцев ДТП, а также участников ДТП было определено место столкновения (автомобиля «Kia see'd», и автомобиля «Audi»). Так как в дорожно-транспортном происшествии, как отмечалось выше, погибло два человека, троим, был причинен тяжкий вред здоровью, был зарегистрирован рапорт об обнаружении признаков состава преступления предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ. Процессуальная проверка началась незамедлительно. 18 ноября 2017 года при наличии достаточных оснований полагать, что в ДТП имеется состав преступления предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ, по данному факту ДТП было возбуждено уголовное дело № 111701540030192702.

Так как уголовное дело возбудил следователь, который не выезжал на место ДТП, не составлял протокол осмотра и схему ДТП, следователем было принято решение выехать на место ДТП для дополнительного осмотра в светлое время суток,

для возможного обнаружения и фиксации следов оставленных при транспортным средством при ДТП. Прибыв на участок проезжей части федеральной автодороги М-2 Крым в районе 13 км+ 600 м, при естественном освещении были обнаружены ряд следов, которые раскрывали картину произошедшего трагического ДТП. Так, на полосе движения автомобиля «Kia see'd», были обнаружены три черных следа разбортанных колес (Приложение № 2), что в свою очередь соответствовала механизму ДТП (касательное столкновение «Kia see'd» и автомобиля «Audi»), в результате которого у автомобиля «Audi» был разрушен диск переднего левого колеса, а у автомобиля «Kia see'd» были разбортаны и разорваны переднее левое и заднее левое колесо с обода диска. От выше указанных следов на проезжей части также были обнаружены четыре следа бокового скольжения (юза) (Приложение № 3) автомобиля «Kia see'd», который стал неуправляемым в результате разбортывания свои колес. Данные следы бокового скольжения шли с полосы движения автомобиля «Kia see'd», дугообразно на полосу встречного движения, где были окончены на месте выбоины, расположенной на встречной полосе движения, то есть на полосе движения автомобиля «MAN». Данная картина свидетельствовала о том, что водитель автомобиля «Audi» допустил выезд на полосу встречного движения там, где это запрещено, где допустил касательное столкновение с авто «Kia see'd», следовавшего во встречном направлении в связи с чем «Kia see'd» перестало быть управляемым по причинам, указанным выше, в следствии чего данный автомобиль выехал на полосу встречного движения и допустил столкновение с грузовым автомобилем.

Тем самым дополнительный осмотр места происшествия дал полное основание подозревать в совершении преступления предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ, а именно нарушение Правил дорожного движения, повлекшим по неосторожности смерть двух лиц. Полученные данные в ходе дополнительного осмотра места происшествия легли в основу автотехнической судебной экспертизы, согласно выводам которой была правильно дана юридическая оценка действиям участников, а также установлено несоответствие требований правил дорожного движения в действиях водителя автомобиля «Audi», состоящей в прямой-причинной следственной связи с фактом произошедшего ДТП. Хочется отметить, что вышеуказанный след, обнаруженный в ходе дополнительного осмотра места происшествия выявить в ходе ночного осмотра места ДТП, не удавалось возможным из-за объективных причин, ввиду чего можно сделать вывод о значимости проведения дополнительного осмотра места происшествия.

Таким образом, приводя данный пример, из настоящего уголовного дела, расследуемого в СЧ СУ УМВД России по Орловской области, я хочу отметить важность проведения такого следственного действия, как осмотр места происшествия. Так как в данном случае, не побоюсь этого сказать, судьба уголовного дела зависела от качественного всестороннего и полного осмотра места дорожно-транспортного места происшествия, которое заключалось в фиксации следов транспортных средств оставленных в результате ДТП, согласно которым была восстановлена картина трагического ДТП.

Также для решения данной проблемы (техническое обеспечение СОГ) следует отметить, что необходимо наличие специализированных прожекторов и генераторов, вырабатывающих электричество на участке отдаленных населённых пунктов для производства качественного осмотра любого места происшествия в условиях темного и ночного времени суток. Например, при крушении самолетов такие спе-

специализированные технические средства применяются, однако, это другой вопрос. Хотя дорожно-транспортное происшествие это такая же трагедия. Обеспечение СОГ при крушении самолетов и при осмотре ДТП абсолютно разные. Конечно, следует обратить внимание на техническое оснащение СОГ, ведь осмотр места происшествия является основополагающим следственным действием при расследовании уголовных дел. Качество и полнота определяют в дальнейшую судьбу и исход уголовного дела. В виду чего данному следственному действию следует уделять особое внимание и относиться к нему очень серьезно, потому что каждая незафиксированная деталь может в последующем сыграть большую роль в процессе доказывания.

Стоит сказать, так как на место дорожно-транспортного происшествия всегда приезжает следственная оперативная группа во главе со следователем, участники СОГ осуществляют взаимодействие между собой в соответствии с Приказом МВД «О взаимодействии служб в раскрытии преступлений» № 495 ДСП, Инструкция по организации взаимодействия подразделений и служб органов внутренних дел в расследовании и раскрытии преступлений. Исходя из данных нормативных актов, участники следственной оперативной группы должны взаимодействовать между собой при раскрытии и расследовании преступлений, а значит и в момент производства следственных действий. В настоящее время отсутствует должное взаимодействие следователя с другими должностными лицами, обязанными выезжать на место ДТП. Изучив уголовные дела по дорожно-транспортным происшествиям, привлекло внимание то, что фиксация предметов, следов преступления производится самим следователем, то есть в большинстве случаев специалисты-криминалисты и специалисты-автотехники не присутствуют в момент осмотра. Тогда следователь затрачивает много времени при осмотре из-за того, что ему приходится описывать транспортные средства, объекты, которые принадлежат ТС, следы, оставленные на дороге, а также осуществляет их фиксацию с помощью технических средств или изображая на схеме осмотра места ДТП. Из этого следует, что механизм образования следов не выявляется должным образом и влечет признание исходных данных недостаточными. Поэтому при направлении таких материалов на экспертизу, возможно получить отрицательный результат и приходится проводить дополнительные экспертизы или повторные, что повлечет нарушение процессуальных сроков расследования уголовного дела.

Таким образом, стоит сделать вывод, что существует множество проблем при проведении следственных действий, а именно, касаемых технического оснащения, порядка проведения осмотра, а также взаимодействия участников СОГ. На данные проблемы следует обратить большое внимание, так как при их эффективном решении объективных трудностей при осмотре места происшествий не будет возникать, а тем более это позволит наиболее быстрее выявить подозреваемых в совершении преступления.

Приложение № 1



Выбоина с царапинами, обнаруженная на проезжей части а\д «М-2 Крым» в ходе осмотра места происшествия.

Приложение № 2



След юза заблокированного колеса, обнаруженный на проезжей части а\д «М-2 Крым» в ходе осмотра места происшествия.

Приложение № 3



След бокового скольжения, относительно выбоины с царапинами, обнаруженные на проезжей части а\д «М-2 Крым» в ходе осмотра места происшествия.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Васюков Виталий Федорович. Профессор кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД. Доктор юридических наук, доцент.

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

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

Vasyukov Vitaliy Fedorovich. Professor of the chair of Criminology and Preliminary Investigation of Internal Affairs Bodies. Doctor of sciences (Law), associate professor.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Office address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Производство осмотра, дорожно-транспортное преступление, следственная практика, следственное управление, Орловская область.

Manufacturing inspection, traffic crime, investigative practices, investigation Department, Orel region.

ВАШКЕВИЧ А.В., СМОРОДИНА В.А., НИКИШКИН А.В.

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ЖИЗНЕННОГО ОПЫТА РЕБЕНКА В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ)

SOME FEATURES OF THE LIFE EXPERIENCE OF THE CHILD IN THE AREA OF ROAD SAFETY (EDUCATIONAL ASPECTS)

В статье рассмотрены современные социальные, природные, техногенные условия, появление новых рисков и опасностей. Такие условия создают потребность в системной целенаправленной подготовке участников дорожного движения к безопасному участию в дорожном трафике.

The article deals with modern social, natural, man-made conditions, the emergence of new risks and dangers. Such conditions create the need for systematic targeted training of road users for safe participation in road traffic.

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 [1].

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, проведения государственной политики в рассматриваемой области, осуществления государственного управления системой обеспечения безопасности дорожного движения, находятся под пристальным вниманием представителей отечественной науки [2].

Специалисты самых разных направлений деятельности прилагают усилия для решения многоаспектной и весьма актуальной проблемы: снижение количества дорожно-транспортных происшествий и катастроф в мире. Современные социальные, природные, техногенные условия, появление новых рисков и опасностей способствуют снижению порога безопасности человека до самого низкого уровня. В таких условиях возрастает потребность в системной целенаправленной подготовке участников дорожного движения к безопасному участию в дорожном трафике. Подготовку должного уровня необходимо осуществлять на протяжении длительного периода времени и, безусловно, с применением педагогических технологий системы образования [3].

Ребенок очень рано начинает приобретать жизненный опыт в области безопасности жизнедеятельности. Многочисленные исследования подтверждают гипотезу о том, что уже в утробе матери ребенок испытывает внешнее влияние на безопасность. В первые годы жизни ребенка формируется также его доверие к внешнему миру. Именно в этот период на первый план выступает воспитательная функция родителей, которая формирует отношение детей к личной безопасности.

Если обратиться к статистике, то можно выделить основные причины детской смертности. Министерство здравоохранения и социального развития приводит данные, согласно которым третью часть от всех погибших людей составляют погибшие от внешних причин, а именно – от убийства, в результате дорожно-транспортных происшествий, от отравлений и утоплений. В 2018 году в 19930 дорожно-транспортных происшествиях 21718 детей получили травмы, а 628 детей погибло [7]. Причины гибели детей в дорожно-транспортных происшествиях очень различны; прежде всего, к ним относятся невнимательность самих детей, несоблюдение ими правил поведения на дороге, а также неиспользование родителями пассивных средств безопасности в транспортных средствах при перевозке детей [4]. Есть и другие не менее серьезные причины, возникающие из-за отсутствия профессиональной педагогической деятельности, направленной на профилактику дорожно-транспортного травматизма, а также из-за недооценки родителями реального уровня опасности от пользования дорожно-транспортной инфраструктурой.

Что делать обществу для снижения уровня детского дорожно-транспортного травматизма? Как повысить дорожно-транспортную культуру родителей, детей и подростков? Как убедить детей, что жизнь бесценна?

Федеральным законом «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012 № 273-ФЗ установлены следующие уровни общего образования: дошкольное образование; начальное общее образование; основное общее образование; среднее общее образование. На всех уровнях общего образования дети должны получать необходимые знания по безопасности дорожного движения.

Дошкольные образовательные организации уделяют развитию жизненного опыта у детей в области безопасности дорожного движения достаточное количество времени. И надо отдать должное – основные знания воспитанники получают именно в этом возрасте. Особенно хороших результатов добиваются те образовательные организации, которым удастся привлечь родителей к процессу обучения детей дорожной грамоте [4]. Примером такого педагогического опыта является Государственное бюджетное дошкольное образовательное учреждение (ГБДОУ) детский сад № 24 с приоритетным осуществлением интеллектуального и физического развития детей Красносельского района Санкт-Петербурга. Эта образовательная организация умело строит педагогическую деятельность по обучению детей дорожной грамоте,

привлекая к этому процессу родителей, а также осуществляет методическое сопровождение работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, проводимой дошкольными образовательными организациями района. Методическое сопровождение включает в себя обучающие семинары, консультации, открытые занятия, творческие группы, центры активности, «методическую копилку» воспитателя, круглые столы, мастер-классы и др. [5]

В то же время не все образовательные организации имеют такой опыт, очень часто в образовательных организациях различного уровня общего образования отсутствуют единые представления о том, чему учить, как учить и сколько учить детей «дорожной грамоте», не систематизирован педагогический опыт.

В настоящее время успешным опытом обучения детей навыкам безопасного поведения на дороге можно считать обучение на основе интеграции школьного и дополнительного образования. Система дополнительного образования сегодня обладает необходимыми образовательными ресурсами, позволяющими сформировать увлекательную образовательную среду, в которой извлечение знаний о безопасном поведении на дороге во взаимодействии участников дорожного движения позволяет приобрести необходимые навыки обеспечения личной безопасности детей и ответственности за жизнь окружающих [3].

Тем не менее, ситуация требует принятия некоторых безотлагательных мер, к которым можно отнести:

- привлечение к учебному процессу квалифицированных педагогов, не только обладающих знаниями правил дорожного движения, но также владеющими соответствующими педагогическими технологиями;
- увеличение количества учебных часов по правилам дорожного движения в курсе ОБЖ;
- организацию обмена положительным опытом работы педагогов, методистов, воспитателей;
- обеспечение внедрения методических разработок в образовательный процесс с сохранением авторского права.

Создание целостной системы обучения в области безопасности дорожного движения от рождения ребенка до его вступления во взрослую жизнь позволит снизить уровень дорожно-транспортного травматизма, а также количество смертей, относимых к категории «предотвратимых» [6]. А обратив внимание на особенности развития жизненного опыта ребенка в области обеспечения личной безопасности, педагогика безопасности, используя возможности всех уровней образования, формирует у ребенка культуру безопасности с присущими ей мотивами, ценностями и потребностями. Культура безопасности, закреплённая в опыте и проявляемая в жизни, способна сформировать положительную тенденцию во всех сферах жизнедеятельности российского общества.

-
1. 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.
 2. Калюжный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.
 3. Вашкевич А.В., Коноваленко А.В., Толочко Е.И. Педагогические технологии создания и развития образовательной среды для формирования культуры безопас-

ного поведения детей на дорогах: учебно-методическое пособие. Санкт-Петербург, 2017. 108 с.

4. Вашкевич А.В., Толочко Е.И. Педагогические аспекты деятельности внешних организаций по формированию образовательной среды обучения детей безопасному поведению на дороге // Организация и безопасность дорожного движения: материалы X Международной научно-практической конференции, 16 марта 2017 г. В 2 т. / Тюмень: ТИУ, 2017. Т. 1. 170 с.

5. Вашкевич А.В. Педагогическое прогнозирование формирования культурных навыков пользователей дорог // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 1 (73). С. 176–180.

6. Вашкевич А.В. Снижение дорожно-транспортных происшествий: социальные и педагогические аспекты // Народное образование. 2016. № 2–3. С. 57–60.

7. [Электронный ресурс]. URL. <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 03.03.2019).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Вашкевич Алла Васильевна. Доцент кафедры транспортной безопасности. Кандидат педагогических наук.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

Служебный адрес: 198510, Санкт-Петербург, г. Петергоф, ул. Аврова, 33 «А».

Vashkevich Alla Vasilyevna. Assistant professor of the chair of Transport Security. Candidate of sciences (Pedagogics).

St. Petersburg University of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 198510, St. Petersburg, Peterhof, st Avrova 33 «A».

Смородина Виктория Анатольевна. Доцент кафедры управления персоналом и воспитательной работы. Кандидат педагогических наук.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

Служебный адрес: 198510, Санкт-Петербург, г. Петергоф, ул. Аврова, 33 «А».

Smorodina Victoria Anatolyevna. Assistant professor of Personnel Management and Educational Work. Candidate of sciences (Pedagogics).

St. Petersburg University of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 198510, St. Petersburg, Peterhof, st Avrova 33 «A».

Никишкин Александр Владимирович. Старший преподаватель кафедры специальных мероприятий и специальной техники. Кандидат юридических наук.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

Служебный адрес: 198510, Санкт-Петербург, г. Петергоф, ул. Аврова, 33 «А».

Nikishkin Aleksandr Vladimirovich. Senior teacher of the chair of Special Events and Special Equipment. Candidate of sciences (Law).

St. Petersburg University of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 198510, St. Petersburg, Peterhof, st Avrova 33 «A».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Опасность, жизненный опыт, дорожное движение, безопасность, культура, закон, дорожная грамота, педагогический процесс.

Danger, life experience, traffic, safety, culture, law, road Charter, pedagogical process.

ВЕРБИЦКИЙ А.В.

ВЛИЯНИЕ ПОВТОРНОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПОСТРОЕНИЕ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫХ САНКЦИЙ

INFLUENCE OF THE SECOND ADMINISTRATIVE TRAFFIC OFFENCES ON THE CONSTRUCTION OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL SANCTIONS

В статье уделено внимание исследованию особенностей влияния повторности административного правонарушения в области дорожного движения на построение административно-правовых санкций.

The article focuses on the study of the influence of administrative offense in the field of traffic on the construction of administrative and legal sanctions.

Представители отечественной науки разрабатывают понятие, особенности и отличительные признаки правовых категорий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения в российской правовой науке. Несомненно, содержание элементов, характеризующих признаков исследуемых терминов трансформировалось с учетом совершенствования нормативных правовых актов, регламентирующих общественные отношения в области дорожного движения, а также с учетом развития научных представлений в указанной области [1]. Одним из актуальных вопросов административно-правовой науки выступает институт повторности правонарушения.

Повторность совершения административного правонарушения как обстоятельство, влияющее на построение административно-правовых санкций норм об ответственности в области дорожного движения, характеризуется следующими обстоятельствами:

во-первых, повторность выступает квалифицирующим признаком составов административных правонарушений, предусмотренных в гл. 12 КоАП РФ, что с безусловностью является фактором, влияющим на вид и размер административного наказания и их выражение в норме об административной ответственности в области дорожного движения. В настоящее время гл. 12 КоАП РФ содержит восемь квалифицированных составов административных правонарушений, содержащих в качестве признака повторность совершение административного правонарушения (ч. 1.1 ст. 12.1, ч. 6 ст. 12.9, ч. 7 ст. 12.9, ч. 3 ст. 12.10, ч. 3 ст. 12.12, ч. 5 ст. 12.15, ч. 3.1 ст. 12.16, ч. 2 ст. 12.21.3 КоАП РФ). Данный квалифицирующий признак состава административного правонарушения в области дорожного движения влечет повышение меры административно-правового воздействия на правонарушителя или

применения более тяжкого вида административного наказания, которые находят воплощение в административно-правовой санкции;

во-вторых, повторность административного правонарушения имеет преюдициальное значение для осуществления уголовного преследования лица, совершившего ранее административное правонарушение [2, с. 125–133]. Данное обстоятельство позволяет говорить о потребности применения уголовно-правовой санкции к тем ситуациям, когда за противоправное деяние, признаваемое административно-правовым, недостаточно средств принудительного воздействия, содержащихся в арсенале административно-деликтного законодательства. В данной связи влияние повторности на построение административно-правовой санкции свидетельствует лишь об исчерпании возможностей административно-принудительного воздействия на лицо, повторно совершившее административное правонарушение. Проблема административной преюдиции в настоящее время находится в «поле активной дискуссии» в которой участвуют как ученые-административисты, так и криминологи. Так, Д.В. Шемякин, А.Л. Гулько и др. считают, что административная преюдиция в уголовном праве влечет расширение пределов уголовного преследования лиц и нарушает принцип недопустимости наказания дважды за одно правонарушение, а также противоречит положениям УК РФ, в соответствии с которыми уголовная ответственность наступает лишь за преступление, признаваемое общественно опасным деянием, и само по себе содержит все необходимые признаки состава [3, с. 40, 45–47, 125–133, 72–74].

Приведенные доводы, по нашему мнению, не выдерживают критики по следующим обстоятельствам: а) преюдиция административного правонарушения не влечет нарушение принципа «non bis in idem», так как преюдиция позволяет применить уголовное наказание за деяние, признаваемое административным правонарушением, но совершенное повторно. В данном случае имеет место фактическое приращение повторности как квалифицирующего признака правонарушения, которое по мнению законодателя признается уголовным законодательством уже не как административное правонарушение, а как преступление; б) вряд ли следует признать убедительным утверждение о нарушении принципа «non bis in idem», так как лицо привлекается к уголовной ответственности в приведенном случае единственный раз и не привлекается к административной ответственности; в) законодатель прибегает к административной преюдиции уголовного закона в тех случаях, когда исчерпаны репрессивные, наказательные меры воздействия на нарушителя норма административного права, совершившего ранее административное правонарушение. Это обстоятельство свидетельствует не о расширении уголовного преследования, а о применении необходимых дополнительных мер государственно-принудительного воздействия на правонарушителя; г) административная преюдиция уголовного закона, по нашему мнению, выступает лишь квалифицированным признаком состава преступления и никак не претендует, а тем более не посягает на формирование самостоятельного состава преступления, предусмотренного уголовным законом;

в-третьих, повторность совершения административного правонарушения, в соответствии п. 2 ч. 1 ст. 4.3 КоАП РФ, является обстоятельством, отягчающим административную ответственность. В частности, КоАП РФ предусматривает, что повторное совершение однородного административного правонарушения, то есть совершение административного правонарушения в период, когда лицо считается подвергнутым административному наказанию в соответствии со ст. 4.6 КоАП РФ за совершение однородного административного правонарушения выступает отягчаю-

щим административную ответственность обстоятельством лишь в тех случаях, когда состав административного правонарушения не содержит повторность в качестве квалифицирующего признака данного состава. В соответствии с п. 16 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 (с изм. и доп.) «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [4] однородным признается административное правонарушение, имеющее единый родовой объект посягательства, независимо от того, установлена ли административная ответственность за совершенные правонарушения в одной или нескольких статьях КоАП РФ (например, совершение лицом, считающимся подвергнутым административному наказанию за нарушение правил дорожного движения по части 2 статьи 12.9 КоАП РФ, административного правонарушения в области дорожного движения, предусмотренного частью 4 статьи 12.15 КоАП РФ). В приведенном случае повторность административного правонарушения влияет на построение административно-правовой санкции норм об ответственности в области дорожного движения опосредованно, через общие правила назначения административного наказания. При этом повторность административного правонарушения имеет значение лишь в том случае, если санкций административно-правовой нормы об ответственности в области дорожного движения по виду является относительно определенной и (или) сложной.

По данным, размещенным на официальном сайте Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, в 2013 году повторно было совершено 8718273 нарушения ПДД (что составило 24,7 % от общего числа выявленных административных правонарушений), из них физическими лицами – 7657309 (что составило 21,7 % от общего числа выявленных административных правонарушений), из них лицами, не имеющими право управления транспортным средством, – 59543 (что составило 0,2 % от общего числа выявленных административных правонарушений). В 2015 году соответственно составило 5364234 (22,6 % от общего числа выявленных административных правонарушений); 4773618 (20,1 % от общего числа выявленных административных правонарушений); 83555 (0,4 % от общего числа выявленных административных правонарушений) случаев. В 2016 году – 4411564 (18,7 % от общего числа выявленных административных правонарушений); 4003065 (17,0 % от общего числа выявленных административных правонарушений); 56697 (0,2 % от общего числа выявленных административных правонарушений) случаев [5]. Статистика свидетельствует, что, начиная с 2013 года и по 2016 год, имеет место устойчивая тенденция к снижению повторности совершения административных правонарушений в области дорожного движения. Причины снижения статистики повторности совершения административных правонарушений в области дорожного движения, по нашему мнению, обосновываются следующими обстоятельствами: 1) ужесточением административного наказания за совершение административного правонарушения, в том числе за совершение повторного административного правонарушения (например, ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ санкция была увеличена в 2010 г.; ч. 1.1 ст. 12.1 КоАП РФ была введена в 2013 г.; ч. 6 и 7 ст. 12.9 КоАП РФ введены в 2013 г.; ч. 1 и 2 ст. 12.10 КоАП РФ санкция ужесточена в 2013 г. и т.п.); 2) значительном распространении работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

Признак повторности административного правонарушения в области дорожного движения влияет на построение административно-правовой санкции за данные

правонарушения в части избрания вида административного наказания, отражаемого в этих санкциях. На это обстоятельство обоснованно указывал А.Ю. Якимов. Так, он отмечает, что Федеральными законами от 10 июля 2012 г. № 116-ФЗ и от 23 июля 2013 г. № 196-ФЗ лишение права управления транспортным средством устанавливается в санкции административно-правовой нормы в области дорожного движения в следующих составах правонарушений в области дорожного движения: повторное совершение грубого нарушения правил движения через железнодорожные пути (ч. 3 ст. 12.10 КоАП РФ); повторное совершение грубого нарушения правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги или обгона (ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ); повторное совершение нарушения в виде движения во встречном направлении по дороге с односторонним движением (ч. 3.1 ст. 12.16 КоАП РФ) [6, с. 35]. На это обстоятельство указывала и М.С. Студеникина, которая отмечала, что «теория «опасного состояния личности» должна учитываться и при квалификации правонарушения, и при выборе вида и размера административного наказания. Совершение правонарушения два и более раза свидетельствует об устойчивом характере антиобщественных взглядов и привычек нарушителя, что, в свою очередь, говорит о более высокой степени его социальной опасности» [7, с. 43]. Анализ норм об административной ответственности в области дорожного движения, содержащих в качестве квалифицирующего признака повторность, позволяет сделать следующие выводы: 1) в качестве видов применяемых административных наказаний выделяются лишь административные – штраф и лишение права управления транспортным средством; 2) административно-правовые санкции указанных составов преимущественно являются абсолютно определенными; 3) административно-правовые санкции данных составов характеризуются установлением максимального размера административного штрафа, налагаемого на граждан, которые выражаются в абсолютно определенном виде (исключение составляет ч. 6 ст. 12.9 КоАП РФ); 4) относительно определенными видами административных наказаний, выраженных в рассматриваемых санкциях, выступает лишь лишение права управления транспортным средством в нормах ч. 1.1 ст. 12.1, ч. 3 ст. 12.12 КоАП РФ. Приведенные положения свидетельствуют лишь об усилении меры административного наказания за административные правонарушения в области дорожного движения при их повторности. При этом увеличение меры административно-правового воздействия за повторное совершение однородного административного правонарушения находит выражение по преимуществу в абсолютно определенной санкции, не допускающей применения индивидуализации административного наказания.

1) Повторность как отягчающее административную ответственность обстоятельство, предусмотренное п. 2 ч. 1 ст. 4.3 КоАП РФ, при наличии преимущественно абсолютно определенных санкций норм об ответственности в области дорожного движения, следует признать практически не применимой. Реальная возможность применения повторности, как отягчающего административную ответственность обстоятельства, возможно лишь при применении санкции 31 состава административного правонарушения из 139 (т.е. 22,3 % от общего числа составов), закрепленных в гл. 12 КоАП РФ. Следовательно, влияние повторности административного правонарушения в указанных случаях на построение административно-правовых санкций норм об ответственности в области дорожного движения является минимальной. В этой связи уместно признать, что повторность административного правонарушения в области дорожного движения является более актуальной как квалифицирующий признак состава административного правонарушения. При

этом санкцию административной правовой нормы, предусматривающей повторность административного правонарушения в области дорожного движения, уместно строить как сложную (альтернативную или кумулятивную) и относительно определенную. Это позволит решить следующие значимые задачи административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: 1) шире применять в отношении лиц, совершивших административные правонарушения в области дорожного движения, признака повторности однородных административных правонарушений; 2) позволит расширить возможность реализации принципа индивидуализации административного наказания за правонарушения в области дорожного движения; 3) предоставит возможность увеличить число случаев применения необходимых дополнительных мер государственно-принудительного воздействия на правонарушителя при наличии у него устойчивости антиобщественного поведения лица в области дорожного движения.

Применение повторности как квалифицирующего признака состава административного правонарушения в области дорожного движения следует основывать на следующих условиях. Во-первых, шире применять в отношении особо тяжких и тяжких видов административных правонарушений в области дорожного движения. К числу особо тяжких административных правонарушений в области дорожного движения мы ранее относили следующие составы административных правонарушений: ч. 2 ст. 12.7; чч. 1, 2, 3 ст. 12.8; чч. 3, 4, 5, 6 ст. 12.23; чч. 1, 2 ст. 12.24; чч. 1, 2 ст. 12.26; чч. 1, 2, 3 ст. 12.27; ч. 3 ст. 12.29; ст. 12.32; ст. 12.32.1; ст. 12.33; чч. 1, 2 ст. 12.34 КоАП РФ, в тоже время к числу тяжких административных правонарушений в области дорожного движения составы: чч. 1, 3 ст. 12.7; чч. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 ст. 12.9; чч. 1, 2, 3 ст. 12.10; чч. 1, 2, 3 ст. 12.11; чч. 1, 3 ст. 12.12; чч. 3, 4, 5 ст. 12.15; чч. 3, 3.1 ст. 12.16; ст. 12.18; ч. 4 ст. 12.19; чч. 10, 11 ст. 12.21.1; чч. 1, 2 ст. 12.23; ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ. Во-вторых, повторность как квалифицирующий признак может быть установлен лишь в отношении однородного и повторяемого правонарушения, либо длящегося административного правонарушения, и не применим для формирования составов продолжаемых административных правонарушений.

Здесь необходимо отметить возможность дуализма в реализации нормативно-правового регулирования повторности как квалифицирующего признака состава административного правонарушения в области дорожного движения. Первое направление может быть реализовано посредством отказа в выделении данного квалифицирующего признака при условии отнесения законодателем особо тяжких и тяжких административных правонарушений в разряд уголовных проступков, о чем мы отмечали ранее. В приведенной связи повторность как квалифицирующий признак административного правонарушения утрачивает свое значение. Второе направление обусловлено сохранением особо тяжких и тяжких административных правонарушений в нормах КоАП РФ. В этом случае, нам представляется, уместным предложить пути совершенствования нормативно-правовой регламентации повторности как квалифицирующего признака указанных составов административных правонарушений в области дорожного движения.

В настоящее время квалифицирующий признак повторности имеет место в следующих тяжких административных правонарушениях в области дорожного движения составы: чч. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 ст. 12.9; чч. 1, 2, 3 ст. 12.10; чч. 1, 3 ст. 12.12; чч. 3, 4, 5 ст. 12.15; чч. 3, 3.1 ст. 12.16 КоАП РФ. В то время как в ч. 1.1 ст. 12.1 и ч. 2 ст. 12.21.3 КоАП РФ квалифицирующий признак повторности, по нашему мнению, является излишним, так как противоречит приведенным нами условиями при-

менения повторности как квалифицирующего признака. Данные положения свидетельствуют, что целый ряд составов особо тяжких и тяжких административных правонарушений не обеспечиваются повторностью как квалифицирующим признаком. Приведенные обстоятельства позволяют признать необходимым рассмотреть возможность применения повторности, как квалифицирующего признака составов административных правонарушений, закрепленных в гл. 12 КоАП РФ, и являющихся особо тяжкими и тяжкими административными правонарушениями:

1) к числу особо тяжкого административного правонарушения мы ранее относили составы ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ – следует признать, что отмеченный состав содержит достаточно «жесткую» санкцию. Это свидетельствует, что повторность приведенного состава административного правонарушения будет излишней;

2) особо тяжкими нами также признавались составы чч. 1, 2 и 3 ст. 12.8 КоАП РФ, однако повторность их совершения является административной преюдицией для возбуждения уголовного преследования по ст. 264.1 УК РФ;

3) анализ административно-правовых санкций составов административных правонарушений, закрепленных в чч. 3, 4, 5 и 6 ст. 12.23 КоАП РФ, также признаваемых как особо тяжкие, позволяет признать уместным применение повторности к административным правонарушениям, закрепленным в чч. 3, 4, 5 и 6 ст. 12.23 КоАП РФ. При этом санкция данной нормы должна содержать лишение права управления транспортным средством на срок от шести месяцев до одного года на водителей, на должностных лиц – 100 тыс. руб. (учтя эти положения в ч. 1 ст. 3.5 КоАП РФ), на юридических лиц – 300 тыс. руб.;

4) анализ административно-правовых санкций и самих составов административных правонарушений, закрепленных в чч. 1 и 2 ст. 12.24 КоАП РФ, также признаваемых как особо тяжких, свидетельствует об отсутствии необходимости включения состава административного правонарушения с признаком повторности в связи с тем, что, во-первых, вероятность совершения в течение года с момента исполнения административного наказания повторного совершения указанных видов административных правонарушений, во-вторых, административно-правовые санкции приведенных норм являются весьма «тяжкими», вполне соответствующие характеру совершенных административных правонарушений. Приведенные положения касаются и чч. 1, 2 и 3 ст. 12.27 КоАП РФ;

5) повторность совершения чч. 1 и 2 ст. 12.26 КоАП РФ является основанием для возбуждения уголовного дела по ст. 264.1 УК РФ, т.е. административная преюдиция выступает необходимым условием возникновения уголовной ответственности. Это обстоятельство исключает необходимость введения повторности как квалифицирующего признака указанных составов административных правонарушений;

6) анализ административно-правовой санкции и состава административного правонарушения, закрепленного в ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ, свидетельствует о необходимости введения повторности за совершение деяния, выразившегося в нарушении ПДД лицом, управляющим велосипедом, либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения, тем более, что санкция приведенной нормы составляет административный штраф в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей. Представляется уместным за повторное совершение указанного деяния назначать административное наказание в виде административного штрафа в размере пяти тысяч рублей;

7) представляется уместным дополнить норму ст. 12. 32 КоАП РФ ч. 2 следующего содержания: «2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, – влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере от тридцати до пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – от двухсот до четырехсот тысяч рублей;

8) по нашему мнению, следует дополнить норму ст. 12. 32.1 КоАП РФ ч. 2 следующего содержания: «2. Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи, – влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере от восьмидесяти до ста тысяч рублей (при этом возможность установления такой санкции следует учесть в ч. 1 ст. 3.5 КоАП РФ);

9) санкции составов административных правонарушений, предусмотренных в ст. 12.33, чч. 1 и 2 ст. 12.34 КоАП РФ, являются относительно определенной, что позволяет при назначении наказания учесть повторность как отягчающее ответственность обстоятельство, что соответственно исключает необходимость применения повторности как квалифицирующего признака состава.

Анализ административно-правовых санкций тяжких составов административных правонарушений в области дорожного движения свидетельствует, что повторность как квалифицирующий признак этих составов может быть применен к чч. 1, 2 и 3 ст. 12.11, чч. 4 и 6 ст. 12.19, чч. 10 и 11 ст. 12.21.1, чч. 1 и 2 ст. 12.23 КоАП РФ. В остальных нормах, содержащих составы тяжких административных правонарушений в области дорожного движения, закреплены относительно определенные санкции, что позволяет применять признак повторности как отягчающий ответственность обстоятельство.

Подводя итог исследованию поставленного вопроса, следует сделать следующее умозаключение:

1. Следует признать, что повторность административного правонарушения в области дорожного движения является более актуальной как квалифицирующий признак состава административного правонарушения, в то время как повторность, как отягчающее административную ответственность обстоятельство, практически не имеет значения при назначении административного наказания за административные правонарушения в области дорожного движения.

2. Предлагается санкции административно-правовых норм, предусматривающих повторность административного правонарушения в области дорожного движения, строить как сложные (альтернативные или кумулятивные) и относительно определенные. Это позволит решить следующие значимые задачи административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: а) шире применять в отношении лиц, совершивших административные правонарушения в области дорожного движения, признак повторности однородных административных правонарушений; б) даст возможность расширить случаи реализации принципа индивидуализации административного наказания за правонарушения в области дорожного движения; в) предоставит возможность увеличить число случаев применения необходимых дополнительных мер государственно-принудительного воздействия на правонарушителя при наличии у него устойчивости антиобщественного поведения лица в области дорожного движения.

3. Предлагаются условия, при которых применение повторности как квалифицирующего признака состава административного правонарушения в области дорожного движения следует применять при конструировании составов административных правонарушений в области дорожного движения. Во-первых, шире применять повторность в отношении особо тяжких и тяжких видов административных правонарушений в области дорожного движения. Во-вторых, повторность как квалифицирующий признак может быть установлен лишь в отношении однородного и повторяемого правонарушения либо длящегося административного правонарушения и не применим для формирования составов продолжаемых административных правонарушений.

1. Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые подходы к определению принципов обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Административное и муниципальное право. 2016. № 11. С. 902–909.
2. Сидоренко Э.Л. Административная преюдиция в уголовном праве: проблемы правоприменения // Журнал рос. права. 2016. № 6.
3. Гулько А.Л. История уголовной ответственности за хулиганство в России // Адвокатская практика. 2006. № 5; Шемякин Д.В. Проблемные вопросы использования административной преюдиции в уголовном праве // Рос. следователь. 2015. № 15; Сидоренко Э.Л. Административная преюдиция в уголовном праве: проблемы правоприменения // Журнал рос. права, 2016. № 6; Мамхягов З.З. О допустимости использования административной преюдиции в уголовном законодательстве // Административное право и процесс. 2015. № 8. и др.
4. Рос. газ. 2005. 19 апр.
5. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 06.12.2017). Следует отметить, что до 2013 года информация о повторности совершения административных правонарушений по гл. 12 КоАП РФ на официальном сайте ГУБДД МВД России не содержится.
6. Якимов А.Ю. Установление и применение административного наказания в виде лишения специального права (разновидности данного наказания и их особенности) // Административное право и процесс. 2015. № 6.
7. Студеникина М.С. Кодификация законодательства Российской Федерации об административных правонарушениях: история, современность, перспективы развития // Административное право и процесс. 2014. № 9.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Вербицкий Александр Викторович. Адъюнкт кафедры административной деятельности ОВД Краснодарского университета МВД России. Заместитель начальника отдела технического надзора и регистрационно-экзаменационной работы УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю.

Служебный адрес: 350058, Краснодар, ул. Старокубанская, 86.

Verbitskiy Aleksander Viktorovich. Post-graduate student of the chair of Administrative Activity of Internal Affairs Bodies of the Krasnodar University of the Ministry of the Interior of Russia. Deputy head of the Department of technical supervision and registration and examination work of the Traffic Police Department of Central Department of the Ministry of the Interior of Russia in Krasnodar region.

Work address: 350058, Krasnodar, st. Starokubanskaya 86.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Повторность административного правонарушения, дорожное движение, правоприменительная практика, административно-правовые санкции.

Repetition of an administrative offense, traffic, law enforcement practice, administrative and legal sanctions.

ВЛАСОВ В.В.

ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДА МОДЕЛИРОВАНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКА ГИБДД

APPLICATION OF MODELING METHOD IN THE WORK OF TRAFFIC POLICE OFFICER

В статье раскрываются особенности метода моделирования. Исследуются различные его виды. Перечисляются объекты моделирования в практике сотрудника ГИБДД. Анализируется значение данного метода при производстве по делам об административных правонарушениях.

The article reveals the particular modeling method. Explores the different types. Lists the objects for modeling in the practice of traffic police officer. Examines the value of modeling method in proceedings on administrative offences.

Анализ динамически развивающихся общественных отношений, связанных с обеспечением общественной безопасности наглядно показывает, что в последние годы начинают формироваться новые prerogatives, связанные с обеспечением безопасности личности, общества и государства в условиях необходимости поиска новых подходов, форм и методов обеспечения национальной безопасности подразделениями полиции [1]. Трудно представить современный мир без различных транспортных средств, а также без дорог, по которым они передвигаются [5].

В своей повседневной работе сотруднику ГИБДД постоянно приходится сталкиваться с необходимостью использования такого важного метода познания, как «моделирование». Это и производство фотосъемки административного правонарушения, составление схем, реконструкция места дорожно-транспортного происшествия и т.д., что обуславливает необходимость исследования особенностей применения указанного метода в правоприменительной практике ГИБДД.

Необходимость применения метода моделирования в деятельности сотрудника ГИБДД обусловлена тем обстоятельством, что зачастую непосредственное всестороннее исследование объекта не представляется возможным или же нецелесообразно. Также без его применения бывает невозможно назначение и производство судебной экспертизы.

Моделирование как метод познания заключается в замене объекта-оригинала моделью, которая исследуется, а затем результаты экстраполируются на оригинал [2, с. 279]. Как было указано выше, сотрудники ГИБДД при производстве по делу об административном правонарушении используют различные виды моделирования, которые можно подразделить следующим образом:

- идеальное (мысленное) – заключается в выдвижении версий и планировании производства административного расследования, например, инспектором по исполнению административного законодательства по делам, связанным с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, повлекшим по неосторожности причинение вреда здоровью легкой или средней тяжести;

- материальное (физическое) – представляет собой создание различного рода материальных макетов, муляжей и т.д., например, воссоздание обстановки места дорожно-транспортного происшествия.

Итак, при моделировании объект познания заменяет модель. Под моделью понимается такая мысленно представляемая или материально реализованная система, которая, воспроизводя объект исследования, способна заменить его так, что ее изучение дает новую информацию об этом объекте. Как видно из определения, модели делят на два вида: физические и мыслительные. В качестве физической модели может выступить естественный вещественный аналог или сконструированная вещь. Мысленные модели представляют собой различного рода знаки: схемы, рисунки, символы и т.д. [2, с. 279]

Особое место в правоприменительной практике сотрудника ГИБДД занимает такой способ моделирования, как реконструкция, которая представляет собой воссоздание объектов или ситуации, например, обстановки места дорожно-транспортного происшествия на основании имеющийся информации, сохранившейся при помощи описаний, схем, фотоснимков и других данных. Реконструкция также может носить материальный и идеальный характер.

Применение метода моделирования имеет определенные закономерности, определенный алгоритм [2, с. 279]:

а) осознание объективной необходимости его применения ввиду удаленности, недоступности, сложности исследуемого объекта и т.д.;

б) формулируется цель, задачи и порядок применения указанного метода, например, проверка выдвинутых версий, показаний лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, потерпевшего, свидетеля;

в) создание модели, когда определяются существенные признаки исследуемого объекта, которые следует в ней зафиксировать. При этом необходимо отобразить необходимую совокупность существенных признаков, достаточную для решения вопросов исследования;

г) получение информации в результате исследования модели, при этом информация может быть получена самим сотрудником ГИБДД (например, инспектором по исполнению административного законодательства, при осмотре места дорожно-транспортного происшествия) либо посредством назначения и производства судебной экспертизы и т.д.

д) перенос информации с модели на оригинал в соответствии с правилами аналогии.

При производстве по делам об административных правонарушениях применяются особые способы моделирования и разновидности моделей, которые необходимо рассмотреть с учетом правоприменительной деятельности сотрудника ГИБДД.

Итак, в правоприменительной практике сотрудника ГИБДД моделирование применяется:

1) в ходе производства процессуальных действий с целью фиксации места дорожно-транспортного происшествия, следов правонарушения и иной доказательственной информации;

2) для назначения и производства судебной экспертизы;

3) в организационно-управленческой деятельности, например, при производстве административного расследования по делам, связанным с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, повлекшим по неосторожности причинение вреда здоровью легкой или средней тяжести.

Одной из проблем правоприменительной деятельности сотрудников дежурной части территориального органа и дежурного отделения (группы) строевого подразделения ДПС при получении сообщения о ДТП, как нам видится, можно считать выполнение пункта 285 Административного регламента и второго абзаца п. 2.6.1 «Общие обязанности водителей» Правил дорожного движения, которые идут вразрез с требованиями частей 1 и 2 статьи 28.1 КоАП РФ, которые предписывают должностным лицам, уполномоченным составлять протоколы об административных правонарушениях, рассмотреть поступившие сообщения физических лиц, содержащих данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, и принять предусмотренное КоАП РФ процессуальное решение, так как эти сообщения являются поводом к возбуждению дела об административном правонарушении [4].

Моделирование используется при проведении процессуальных действий с целью проверки имеющихся и получения новых доказательств [3]. К указанному методу познания сотруднику ГИБДД приходится прибегать в случаях, когда обстановка на месте дорожно-транспортного происшествия изменена, часть доказательственной информации утрачена, а также когда необходимо проверить ту или иную версию относительно механизма дорожно-транспортного происшествия.

Объектами материального моделирования в правоприменительной практике сотрудника ГИБДД чаще всего являются:

- место дорожно-транспортного происшествия;
- обстановка места дорожно-транспортного происшествия, подвергшаяся изменению ввиду различных факторов;
- следы транспорта и иных материальных средств;
- взаиморасположение объектов (транспортных средств, знаков и т.д.) и людей в период, предшествующий совершению дорожно-транспортного происшествия, в момент его совершения и после него;
- механизм образования повреждений на объектах в результате совершения дорожно-транспортного происшествия (например, угол столкновения транспортных средств и т.д.);
- явления, связанные с производством по делу об административном правонарушении, например, разрушение каких-либо предметов и т.п.

Идеальным (мысленным) моделированием являются представления сотрудника ГИБДД о механизме дорожно-транспортного происшествия. Эта информация может выражаться в виде чертежей, планов, рисунков, схем и т.д.

Жестко разграничивать способы моделирования невозможно. Все они связаны между собой, дополняют и обуславливают друг друга. Так, создание и использование любой материальной модели опосредовано мысленным моделированием. В свою очередь, мысленные модели проверяются с помощью материального моделирования [2, с. 281].

В то же время, осуществляя производство по делу об административном правонарушении, следует помнить, что модель имеет как сходные с оригиналом признаки, так и различные. Сам процесс моделирования предполагает собой упрощение объекта исследования, призванный акцентировать внимание на исследуемых признаках, зачастую в ущерб остальным. В силу указанных факторов, сотрудник ГИБДД, применяющий метод моделирования, например, составляющий схему или осуществляющий фотосъемку места дорожно-транспортного происшествия, может в силу объективных или субъективных причин упустить важные обстоятельства, существенные для производства по делу об административном правонарушении. Поэтому, осуществляя фиксацию места дорожно-транспортного происшествия необходимо учитывать, что в дальнейшем восстановить ее во всех деталях будет невозможно, а временной фактор будет играть негативную роль в части сохранности следов административного правонарушения, и если они не будут зафиксированы в модели, то их изучение будет невозможно.

Подводя итог, следует отметить, что метод моделирования играет важную роль в правоприменительной деятельности сотрудника ГИБДД. В случае умелого его применения путем полного отражения основных признаков объекта моделирования, он позволяет:

- воссоздать и исследовать основные признаки исследуемого объекта;
- установить взаимное расположение предметов и при необходимости реконструировать обстановку места дорожно-транспортного происшествия, установив механизм его совершения;
- помочь лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, свидетелям и потерпевшим восстановить в памяти механизм дорожно-транспортного происшествия;
- быть источником доказательственной информации и использовать для проверки имеющихся доказательств.

-
1. Александров А.Н., Калюжный Ю.Н. Отдельные аспекты обеспечения общественного порядка подразделениями Госавтоинспекции на объектах транспортной инфраструктуры в период проведения массовых мероприятий // Проблемы правоохранительной деятельности. 2017. № 1. С. 16–20.
 2. Блажевич Н.В. Логика для следователей: учебник. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2012.
 3. Гаврилин С.А. Мониторинг деятельности ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2.
 4. Зейналов Ф.Н. Действия дежурного отделения (группы) подразделения ДПС при поступлении сообщения о ДТП // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 44–46.
 5. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Власов Виталий Витальевич. Доцент кафедры социально-философских дисциплин. Кандидат политических наук.

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

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

Vlasov Vitaly Vitalyevich. Assistant professor of the chair of Social-Philosophical Disciplines. Candidate of sciences (politics).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Аналогия, моделирование, материальная модель, идеальная модель, сотрудник ГИБДД.

Analogy, simulation, material model, an ideal model, a traffic police officer.

ВЫХОДОВ А.А., ВЫХОДОВА Т.В.

К ВОПРОСУ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ В ГОСУДАРСТВАХ СНГ И УКРАИНЕ

TO THE QUESTION OF RESPONSIBILITY FOR SPEED LIMIT ENFORCEMENT IN UKRAINE AND THE CIS COUNTRIES

В статье проведен анализ законодательства Беларуси, Украины, Азербайджана, Казахстана, Узбекистана, России, Молдавии об ответственности за превышение скорости движения. На основе проведенного анализа делается обобщающий вывод по рассматриваемой проблеме.

The article considers the responsibility for exceeding speed limits in Belarus, Ukraine, Azerbaijan, Kazakhstan, Uzbekistan, Russia and Moldova. Based on the analysis of legal literature and current legislation the responsibility for exceeding speed limits in in Belarus, Ukraine, Azerbaijan, Kazakhstan, Uzbekistan, Russia and Moldova are discussed.

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 [1]. 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 [14].

Проблема превышения установленного предела скорости движения является не новой, в чём-то даже «традиционной», но в силу своих последствий не теряющей свою актуальность и по сей день. Не отрицая факт значения и важности охраны жизни граждан государства, наиболее наглядной эта проблема отображается с экономических позиций. С одной стороны, с увеличением разрешенного предела ско-

рости, уменьшается время доставки грузов, товаров, а население способно быть более мобильным, что в конечном счете напрямую оказывает положительное влияние на экономику государства. С другой стороны, растут дорожно-транспортные происшествия со смертельными исходами, причинами которых является увеличение скоростного режима, а это, в свою очередь, приводит к уменьшению трудоспособного населения, что напрямую негативно сказывается на экономическом потенциале государства.

Согласно официальной статистике динамика и структура дорожно-транспортной аварийности выглядит неблагоприятно. Только за последние 8 лет в России произошло более 1 млн дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и получили ранение более 1,5 млн человек. Ежегодно в результате ДТП в стране погибает от 30 до 35 тыс. человек [2].

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 [3].

В настоящее время реализуется ряд документов, направленных на снижение аварийности на дорогах и уменьшение количества пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий. В их число 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 [4].

Определение «скоростного» баланса – задача важная для любого государства, решая которую оно опирается на свои национальные государственные приоритеты и особенности. Но не в меньшей степени важен вопрос об обеспечении ответственности за превышение скорости движения. Важно понимать, что решение этого вопроса не может быть догматичным, оно постоянно трансформируется, наличествуют различные подходы, что наиболее ярко может быть выражено в анализе современного законодательства данной сферы стран СНГ и Украины, которые ранее составляли единое правовое пространство. Рассмотрим данный вопрос поподробнее.

В ст. 18.13 «Превышение скорости движения» Кодекса Республики Беларусь от 21 апреля 2003 г. № 194-3 «Об административных правонарушениях» устанавливается ответственность за превышение установленной скорости движения от десяти километров в час [5]. Ответственность за данное правонарушение может быть в виде предупреждения, штрафа, лишения права управления транспортными средствами сроком до одного года. При этом важно подчеркнуть, что вид ответственности за данное правонарушение зависит от трёх факторов:

- а) способа фиксации данного правонарушения;
- б) величины превышения установленной скорости;
- в) наличия повторности (в течение года).

Также особенностью ответственности за данное правонарушение является то, что если правонарушение было зафиксировано сотрудником ГАИ МВД Республики Беларусь, то в статье предусматриваются относительно определённые санкции, тогда как за правонарушения, зафиксированными работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, установлены абсолютно определенные санкции.

Весьма показательным в этом аспекте выглядит ответственность за превышение установленной скорости от десяти до двадцати километров в час. Если при оформлении данного правонарушения сотрудником ГАИ МВД Республики Беларусь водитель может «обойтись» предупреждением, то при фотовидеофиксации только штрафом. Кроме этого, необходимо подчеркнуть, что и наибольшую ответственность (в виде лишения права управления транспортными средствами сроком до одного года) может понести водитель, только в случае его оформления сотрудником ГАИ МВД Республики Беларусь.

Кодекс Украины об административных правонарушениях от 7 декабря 1984 г. № 8073-X данные вопросы закрепляет в ст. 122 «Превышение установленных ограничений скорости движения, проезд на запрещающий сигнал регулирования дорожного движения и нарушение других правил дорожного движения» [6]. Анализ данной нормы позволяет нам сделать вывод о том, ответственность за данное правонарушение может быть в виде штрафа, штрафных баллов и лишения права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года. Вид ответственности за данное правонарушение зависит от следующих факторов:

- а) величины превышения установленной скорости (от 20 километров в час);
- б) наличия создания аварийной обстановки.

Стоит отметить, что лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года в Украине является исключительной мерой и может быть применено только при том условии, что правонарушение заставило других участников дорожного движения резко изменить скорость, направление движения или принять другие меры по обеспечению личной безопасности или безопасности других граждан. Кроме того, способ фиксации правонарушения влияет не на вид и размер ответственности, а на определение субъекта правонарушения.

Законодательство Азербайджанской Республики к вопросу превышения предела установленной на дороге скорости движения относится наиболее либерально по сравнению с другими соседними государствами. Анализируя ст. 328 Кодекса Азербайджанской Республики об административных проступках, можно сделать ряд следующих выводов:

- а) ответственность за данное правонарушение может быть только в виде штрафа;
- б) ответственность наступает при превышении предела установленной скорости от 10 километров в час;
- в) у правоприменителя отсутствует выбор размера штрафа, так как санкции в данной статье абсолютно определенные;
- г) способ фиксации и повторность правонарушения не влияют на вид и размер ответственности [7].

Схожие подходы к данной проблеме выработаны и в Казахстане.

Ответственность за нарушение скоростного режима тут предусмотрена ст. 592 «Превышение установленной скорости движения» Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях [11].

В целом, за превышение установленной скорости движения в Казахстане возможна ответственность только в виде штрафа, которая наступает при превышении предела установленной скорости на 10 километров в час. Вид санкций – абсолютно определенный, то есть у правоприменителя отсутствует право выбора конечного размера штрафа. Способ фиксации правонарушения не влияет на размер ответственности.

Особенностью казахстанского законодательства в данном вопросе следует признать подход к повторности правонарушения, которая учитывается только при превышении предела установленной скорости на 20 километров в час и выше.

При определении вида и размеров ответственности за превышение пределов установленной скорости в Республике Молдова необходимо обратить внимание на ст. 236 Кодекса Республики Молдова от 24 октября 2008 г. № 218-XVI «О правонарушениях» [8] и ст. 36.2 Правил дорожного движения Республики Молдова [9].

Особенность ответственности за превышение установленной скорости движения в Республике Молдова заключается в установлении кумулятивных санкций. Правонарушитель за превышение предела на 10 километров в час и выше понесёт ответственность в виде штрафа и начисления штрафных очков.

Применительно к штрафу следует отметить, что размер его абсолютно не определен, а, следовательно, в обозначенных законодательством рамках, зависящих от величины превышения, отдаётся на решение правоприменителя.

В то же время при накоплении 15 штрафных очков водитель, помимо штрафа, может быть лишён права управления транспортным средством от 6 месяцев до 1 года. В таком случае возможна ситуация, когда при превышении установленного предела скорости даже на 11 километров в час водитель заплатит штраф 300-600 молдавских лей (примерно 1150-2300 рублей) и будет лишён права управления транспортным средством от 6 месяцев до 1 года.

При этом так же, как и в Азербайджанской Республике и Казахстане, в Молдавии при определении вида и размера ответственности не учитывается способ фиксации правонарушения.

Кодекс Республики Узбекистан об административной ответственности данные вопросы регламентирует в ст. 128-3 «Превышение водителями транспортных средств установленной скорости движения» [11]. Ответственность за данное правонарушение может быть в виде штрафа, лишения права управления транспортными средствами сроком на один год или на два года. Кроме этого, важно подчеркнуть, что в Узбекистане установлена нулевая «терпимость» к превышению пределов установленной скорости. Даже превышение установленного предела скорости на 1 километр в час повлечет за собой наступление у водителя юридической ответственности.

Вид и размер ответственности за данное правонарушение зависит от следующих факторов:

- а) величины превышения установленной скорости;
- б) наличия повторности и кратности (в течение года).

В статье предусмотрены абсолютно определённые санкции, альтернативные и кумулятивные.

Так, например, за четвёртое за год превышение установленного предела скорости до 20 километров в час водитель должен быть подвергнут административному наказанию в виде пяти минимальных размеров заработной платы с лишением права управления транспортным средством сроком на два года.

В Российской Федерации ответственность за превышение установленной скорости движения установлена в ст. 12.9 КоАП и может быть в виде штрафа, лишения права управления транспортными средствами на срок от четырех до шести месяцев, 1 год [12]. При этом важно подчеркнуть, что вид ответственности за данное правонарушение так же, как и в Беларуси, зависит от трёх факторов:

- а) способа фиксации данного правонарушения (при повторном превышении предела установленной скорости от 60 километров в час);
- б) величины превышения установленной скорости;
- в) наличия повторности (в течение года).

Обеспечение безопасности дорожного движения, как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах, ориентировано на предотвращение наиболее опасных факторов [13]. Ответственность наступает при превышении установленной скорости движения транспортного средства на величину более 20 километров в час.

Таким образом, проанализировав законодательства об ответственности за превышение скорости движения в государствах СНГ и Украине, необходимо отметить следующее:

- а) максимальный предел превышения скорости, при котором не наступает ответственность: 0 километров в час (Узбекистан); до 10 километров в час (Беларусь, Казахстан, Молдавия, Азербайджан); до 20 километров в час (Россия, Украина);
- б) везде величина превышения установленной скорости влияет на размер ответственности;
- в) способ фиксации влияет на вид и размер ответственности в Беларуси и России;
- г) в большинстве стран также учитывается повторность правонарушения при назначении размера ответственности;
- д) в ряде стран наряду с штрафом водителю начисляются штрафные баллы (очки), которые в последующем могут быть заменены на дополнительное наказание.

Представляется, что дальнейшая эволюция законодательства стран СНГ и Украины об ответственности за превышение скорости движения находится в плоскости комбинирования обозначенных выше направлений в национальном законодательстве.

-
1. Калюжный Ю.Н. Современные тенденции обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Вестник Воронежского института ФСИИ России. 2016. № 4. С. 133–137.
 2. Зейналов Ф.Н., Коблов П.С. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2018. № 4 (45). С. 17–22.
 3. Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.
 4. Афолина Е.Г. Актуальные проблемы обеспечения детской дорожной безопасности // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. Орел. 2018. № 1 (1). С. 44–50.
 5. Ст. 18.13 Кодекса Республики Беларусь от 21 апреля 2003 г. № 194-З Об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: с изменениями и дополнениями по состоянию на 09.01.2019. URL: <http://online.zakon.kz>.
 6. Ст. 122 Кодекса Украины об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 7 декабря 1984 г № 8073-X. URL: <http://online.zakon.kz>.
 7. Ст. 338 Кодекса Азербайджанской Республики об административных проступках [Электронный ресурс]. URL: <http://online.zakon.kz>.

8. Ст. 592 Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях [Электронный ресурс]. URL: <http://online.zakon.kz>.
9. Ст. 236 Кодекса Республики Молдова от 24 октября 2008 г. № 218-XVI о правонарушениях [Электронный ресурс]. URL: <http://online.zakon.kz>.
10. Ст. 36.2 Правил дорожного движения Республики Молдова [Электронный ресурс]. URL: <http://online.zakon.kz>.
11. Ст. 128-3 Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности [Электронный ресурс]. URL: <http://online.zakon.kz>.
12. Ст. 12.9 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30.12.2001 № 195-ФЗ: в ред. от 06.02.2019. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
13. Афонин В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 1 (43). С. 58–59.
14. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Выходов Александр Александрович. Старший преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин. Кандидат юридических наук.

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

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

Vykhodov Aleksandr Aleksandrovich. Senior teacher of the chair of State and Legal Disciplines. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

Выходова Татьяна Владимировна. Помощник председателя судебного состава.

Арбитражный суд Орловской области.

Служебный адрес: 302000, г. Орел, ул. Максима Горького, 42.

Vykhodova Tatyana Vladimirovna. Assistant to the Chairman of the judiciary.

Arbitration Court of Orel region.

Work address: 302000, Orel, st. Maxim Gorky 42.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Ответственность, скорость, безопасность, правонарушение, СНГ.

Responsibility, speed, safety, offense, CIS.

ПРАВО ГРАЖДАН НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ

CITIZEN'S RIGHT TO SAFETY TRANSPORT ON A TAXI

Перевозка пассажиров и багажа легковым такси должна отвечать требованиям безопасности. Ее обеспечение зависит от соблюдения установленных правил в сфере таксомоторной деятельности всеми ее участниками. Только в этом случае безопасность граждан будет на должном уровне.

Transportation of passengers and baggage passenger taxis must meet the requirements of security. Its provision depends on the observance of the established rules in the field of taxi activities by all its participants. Only in this case, the safety of citizens will be at the proper level.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью обеспечения безопасности Российской Федерации, обеспечения национальной безопасности нашего государства [1].

Безопасность предполагает состояние защищенности. Каждый день граждане сталкиваются с источниками повышенной опасности, одним из которых является автомобиль. Водитель, управляя транспортным средством, соблюдает правила дорожного движения. Их нарушение негативно отражается на безопасности общества в целом и отдельных граждан. Востребованность услуг легкового такси гражданами и статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях с их участием заставляют задуматься о безопасности такого транспорта.

Безопасность перевозок пассажиров и багажа легковым такси обеспечивается пассажиром, водителем, юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, диспетчерской службой.

Так, сядя в автомобиль, гражданин должен пристегнуться ремнем безопасности, тем самым обеспечив свое состояние защищенности. Водитель легкового такси несет ответственность за соблюдение правил дорожного движения. Именно от него зависит безопасность пассажира и других участников дорожного движения.

В ФЗ РФ от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [2] перечислены требования к автомобилю и водителю легкового такси:

- наличие цветографической схемы, опознавательного фонаря оранжевого цвета;
- оборудование автомобиля таксометром.

Органы местного самоуправления самостоятельно могут определять цветовую гамму кузова автомобиля легкового такси.

ФЗ РФ от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ к водителю легкового такси предъявляет одно требование – наличие водительского стажа не менее трех лет.

В субъектах Российской Федерации могут устанавливать дополнительные условия для водителей и автомобилей в сфере регулирования таксомоторной деятельности, например, Закон г. Москвы от 11 июня 2008 г. № 22 «О такси в городе Москве» [3] предписывает водителям легкового такси знать русский язык и ориентироваться в городе Москве. Данное указание обусловлено большим притоком мигрантов и востребованностью сегмента рынка транспортных услуг – перевозка пас-

сажиров и багажа легковым такси. Данный нормативный документ устанавливает экологический класс автомобиля – не ниже Евро-2. Таким образом, законодатель ограничивает допуск граждан к осуществлению таксомоторной деятельности.

ФЗ РФ от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ перечисляет обязанности субъекта получения лицензии на осуществление услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Они заключаются в обеспечении технического обслуживания и ремонта легкового такси и прохождения медицинского осмотра, а также контроля технического состояния автомобиля перед выездом на линию. В свою очередь лицо управляющее легковым такси, обязано пройти медицинский осмотр и представить автомобиль для технического осмотра, результаты, которых отражаются в путевом листе.

Юридическое лицо или лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси обязано в своем штате иметь медицинского работника и технического специалиста или заключать договор с такими лицами для исполнения требований закона об осмотрах. Данные специалисты зачастую сотрудничают с диспетчерскими службами.

В силу того, что именно диспетчерская служба оформляет путевой лист водителю легкового такси, целесообразно включение в ее штат механика и медицинского работника. В крупных таксопарках, которые располагают своими транспортными средствами механики и медицинские работники работают на постоянной основе, отсутствие отметок указанных лиц в путевом листе в случае выявления данного факта сотрудником ГИБДД МВД России влечет наложение административного штрафа.

Наличие правильно оформленного путевого листа свидетельствует о том, что транспортное средство безопасно для таксомоторной деятельности, а водитель допущен к вождению.

Осуществляя перевозку пассажиров и багажа легковым такси, водитель обязан соблюдать Правила дорожного движения. Субъект получения лицензии на таксомоторную деятельность для профилактики нарушений правил дорожного движения проводит разъяснительную работу с водителем. В случае, если они совпадают, такую обязанность можно возложить на диспетчерскую службу, внося изменения в действующие нормативные акты в исследуемой сфере. Повысить уровень транспортной дисциплины среди водителей легкового такси можно за счет введения экзамена на знание правил дорожного движения и владения навыками практической езды в городе. Это положительно скажется на уровне нарушений правил дорожного движения водителями легкового такси.

Законодатель установил, что технический осмотр автомобиля, используемые в качестве легкового такси, проходят два раза в год, т.е. срок действия диагностической карты такой машины составляет полгода.

Своевременность прохождения осмотра и достоверность сведений, содержащихся в путевом листе, являются залогом обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа.

Несоблюдение указанных выше требований влечет наложение административной ответственности. В связи с тем, что выявить нарушение этих правил возможно только в случае остановки транспортного средства сотрудниками ГИБДД МВД России, то часть деликтов остается латентными.

Праву гражданина на безопасность при перевозке легковым такси корреспондируют обязанности водителя легкового такси и индивидуального предпринимателя или юридического лица, получившего лицензию (разрешение) на осуществление таксомоторной деятельности.

Какова же роль диспетчерской службы (агрегатора)? Ему запрещено передавать заказы субъектам, не имеющим лицензии на таксомоторную деятельность. Диспетчерская служба предоставляет сведения лицу, получившему лицензию на перевозку пассажиров и багажа легковым такси, у которого водитель арендует автомобиль, т.е. оказывает информационные услуги.

В век информационных технологий распространение получили интернет-сервисы заказа такси. Оказывая информационные услуги, такой агрегатор не отвечает за прохождение медицинского осмотра водителем и технического осмотра автомобиля, что негативно отражается на безопасности всех участников дорожного движения.

В настоящее время внедряются технологии автоматизированного прохождения медицинского и технического осмотра. Сведения о таком осмотре аккумулируются в единой базе данных, доступ к которой предоставляется сотрудникам ГИБДД МВД России. Повсеместное распространение таких аппаратов позволит «уйти» от бумажного путевого листа. Инспектор, остановив автомобиль легкового такси, введя его данные, получает информацию о прохождении осмотров.

Лицензия (разрешение) на перевозку пассажиров и багажа легковым такси выдается на конкретный автомобиль. В дальнейшем, с развитием технологий, представляется возможным для камер, контролирующих автотранспорт на дорогах, в онлайн - режиме выявлять в потоке легковые такси, водители которых не прошли медицинский или технический осмотр.

Таким образом, безопасность перевозок легковым такси предполагает состояние защищенности водителя, пассажира (-ов) и других участников дорожного движения. Субъектами ее обеспечения являются диспетчерская служба (агрегатор), юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, получившие разрешение на осуществление таксомоторной деятельности, водитель, сам пассажир, государственные органы и должностные лица. Недостатком правового регулирования сферы оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси является отсутствие четкого перечня прав и обязанностей лиц, указанных выше.

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

2. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 17, ст. 2310.

3. О такси в городе Москве [Электронный ресурс]: Закон г. Москвы от 11 июня 2008 г. № 22. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Гарина Оксана Вячеславовна. Преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин. Кандидат юридических наук.

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

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

Garina Oxana Vyacheslavovna. Teacher of the chair of State and Legal Disciplines. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Легковое такси, перевозка пассажиров и багажа, безопасность.

Passenger taxi, passenger and baggage transportation, security.

ГОЛЬЧЕВСКИЙ В.Ф., БАДЗЮК И.Л., БОПП Е.О.

ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ И МЕРЫ ЕГО ПРЕСЕЧЕНИЯ

DANGEROUS DRIVING AND THE MEASURE OF RESTRAINT

В статье обозначена проблема дорожно-транспортных происшествий по причине опасного вождения, рассмотрены его виды и предложены мероприятия, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения.

The article identifies the problem of road accidents due to dangerous driving, considers its types and proposes measures aimed at road safety ensuring.

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 [1].

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, проведения государственной политики в рассматриваемой области, осуществления государственного управления системой обеспечения безопасности дорожного движения, находятся под пристальным вниманием представителей отечественной науки [2].

С июня 2016 года в Правилах дорожного движения РФ [3] дано определение термина «опасное вождение». «Опасное вождение» – неоднократное совершение одного или совершение нескольких следующих друг за другом действий, связанных с нарушением Правил, выражающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения; перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия; несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства; несоблюдении бокового интервала; необоснованном резком торможении; препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреж-

дения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба (п. 2.7).

В сети Интернет [4] имеется соответствующая классификация типов «опасного вождения»: «Шашки», «Нервяки», «Торопыги», «Грядки», «Воспитатели», «Упёртый». Рассмотрим подробнее каждый из опасных маневров.

«Шашки» – неоднократное перестроение по полосам движения с выездом и (или) без такового на разделяющую полосу, на полосу, предназначенную для встречного движения транспорта, непредоставление преимущества при перестроении, несоблюдение дистанции, нарушение требований предписывающих знаков, превышение скоростного режима и т.д. При разборе только одного примера четко прослеживается масса нарушений ПДД РФ, которые могут привести к печальным последствиям. При выполнении «шашек» на автомобиле с большой мощностью двигателя данный маневр менее опасен, так как мощный автомобиль позволяет быстро осуществить задуманный маневр.

Несмотря на негативную сторону данного стиля вождения, «шашки» пользуются популярностью в социальных сетях. В качестве примера можно привести сообщество «shashki.msk» в сети «Instagram» [5], на которое подписано более 270 тысяч человек. Молодые водители пытаются повторить увиденное в записях на личных автомобилях с относительно маломощными двигателями, что чревато возникновением ДТП. Кроме того, как показывает статистика, причиной ДТП является также и то, что молодые водители часто не могут справиться с управлением при выполнении сложных маневров.

«Нервяки» – непредоставление преимущества при перестроении или «подрезание», то есть создание помех другому ТС.

«Торопыги» – преднамеренное сокращение дистанции до впереди – следующего автомобиля с применением неоднократного включения дальнего света фар для сообщения водителю о предоставлении «мнимого» преимущества.

«Грядки» – несоблюдение бокового интервала между участниками дорожного движения, возникающего вследствие применения водителем одного или нескольких манёвров.

«Воспитатели» – необоснованное торможение перед другим ТС, находящимся позади.

«Упёртые» – тип участников дорожного движения, которые намеренно препятствуют завершению обгона своего ТС.

Водитель, совершающий данные манёвры, рискует не только сам, но и подвергает опасности других участников дорожного движения.

В связи с обострившейся в последнее время обстановкой на дороге по причине популяризации «опасного вождения» предлагается несколько вариантов контроля дорожной обстановки.

1. Повсеместное применение средств контроля и фиксации правонарушений с использованием не только камер дорожной фиксации правонарушений, но и контроль с применением беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Ярким примером являются страны, использующие данную технологию, например, Соединённые Штаты Америки, где перед выездом на автомагистраль, участник дорожного движения видит знак, указывающий, что на участке дороги ведётся контроль не только с использованием средств фотовидеофиксации, но и использование технологии БПЛА.

2. Разработка усиленного программного обеспечения для камер фотовидеофиксации, способного просчитывать направление движения, нарушающего ПДД (например, «шашки»), обработка данных и назначение через информационный центр или дежурную часть наряда для задержания правонарушителя.

3. Регламентированность нарушения не только в ПДД, но и в КоАПе, так как регламентированности данного понятия в настоящее время нет.

4. Разработка нормативно-правового акта, ограничивающего совершение действий, связанных с куплей-продажей определенного вида авто- и мототранспортных средств лицам, не имеющим стажа в управлении транспортным средством сроком не менее 5–10 лет и возрастным ограничением не менее 25–30 лет. Дело в том, что водитель, имеющий стаж вождения более 10 лет возраст более 30 лет по статистике совершает меньше ошибок, чем водитель, недавно получивший водительское удостоверение. Есть множество примеров, при которых неопытные водители за рулем мощных ТС совершают наезд на пешеходов и становятся участниками других ДТП.

5. Оснащение патрульных автомобилей оборудованием и электронной закрытой сетью для мониторинга и доступа к прямой трансляции с камер видеофиксации для оперативного реагирования и задержания правонарушителей, исключая момент подачи информации через дежурную часть.

6. Оснащение ТС, передвигающихся по дорогам общего пользования, портативными устройствами, к которому водитель не имеет доступа и позволяющим без его участия фиксировать правонарушения в сфере ПДД, а также оснащение патрульных автомобилей соответствующим оборудованием с доступом для получения информации с конкретного устройства. В первую очередь необходимо оснастить маршрутные ТС (автобусы, троллейбусы и пр.), осуществляющие перевозку пассажиров. Затем предлагается оснащение личных транспортных средств граждан. Впоследствии целесообразно оснастить и служебный автотранспорт.

Предлагаемый способ фиксации правонарушений позволит избежать ошибок, свойственных средствам фото- и видеофиксации, сократить время выявления правонарушений, а также предупреждать последующие правонарушения. Можно предложить ряд соответствующих технических решений: сканеры водительского удостоверения, которые не позволят запустить двигатель или двигаться на автомобиле без водительского удостоверения; бортовые алкотестеры, которые самостоятельно отправляют отчет в дежурную часть ГИБДД, что обеспечит более эффективное выявление водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения.

1. 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.

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

3. О правилах дорожного движения: Постановление Совмина РСФСР от 23.10.1993 № 1090 // Рос. вести. 1993. 23 нояб. № 227.

4. Интернет-сообщество «shashki.msk» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.instagram.com/shashki.msk> (дата обращения: 10.02.2019).

5. Опасное вождение [Электронный ресурс] // Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения. URL: <http://опасноевождение.рф/index.html> (дата обращения: 10.02.2019).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Гольчевский Виталий Феликсович. Начальник кафедры автотехнической экспертизы и автоподготовки. Кандидат технических наук, доцент.
Восточно-Сибирский институт МВД России.
Служебный адрес: 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

Golchevsky Vitaliy Feliksovich. Head of the chair of Auto-technical Expertise and Auto-training. Candidate of technical sciences, associate Professor.
East Siberian Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 664074, Irkutsk, st. Lermontov 110.

Бадзюк Ирина Леонидовна. Доцент кафедры автотехнической экспертизы и автоподготовки. Кандидат химических наук, доцент.
Восточно-Сибирский институт МВД России.
Служебный адрес: 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

Badzyuk Irina Leonidovna. Assistant professor of the chair of Auto-technical Expertise and Auto-training. Candidate of chemical sciences, associate professor.
East Siberian Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 664074, Irkutsk, st. Lermontov 110.

Бопп Егор Олегович. Инспектор дорожно-патрульной службы специализированного батальона ГИБДД оперативного реагирования.
Управление МВД России по Забайкальскому краю.
Служебный адрес: 672000, г. Чита, ул. Проезжая, 46.

Bopp Egor Olegovich. Inspector of the road patrol service of a specialized battalion of the traffic police rapid response of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 672000, Chita, st. Proezzhaya 46.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Опасное вождение, дорожно-транспортное происшествие, водитель, маневр, правонарушения, транспортное средство.
Dangerous driving, traffic accident, driver, maneuver, offense vehicle.

ГУБЕНКОВ А.О.

**РОЛЬ И МЕСТО ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ, НА КОТОРЫХ ВОЗЛОЖЕНЫ
СЛУЖЕБНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ПО ПРИЕМУ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВО
УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ
(НА ПРИМЕРЕ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН)**

**ROLE AND PLACE OF OFFICERS LIABLE TO
ADMINISTER DRIVING TEST (ON THE EXAMPLE
OF FOREIGN COUNTRIES)**

В статье рассматриваются квалификационные требования к уполномоченным должностным лицам, на которых возложены служебные обязанности по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами в зарубежных странах. Автором предпринята попытка анализа квалификационных требований с целью последующего использования положительного опыта в зарубежных странах в отечественной практике.

The article discusses the qualification requirements for authorized officials who are charged with official duties to conduct examinations on the right to drive vehicles in foreign countries. The author made an attempt to analyze the qualification requirements with the aim of subsequent use of positive experience in foreign countries in domestic practice.

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 [1]. 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 [2].

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 [3].

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 [4]. При этом формы взаимодействия в зависимости от основных направлений деятельности полиции могут быть различными, начиная от взаимного обмена информацией и заканчивая осуществлением совместных действий [5].

В 2017 году на территории Российской Федерации обладателями права управления транспортными средствами стали 1,34 млн человек, из них один миллион по категории «В». Поэтому различными институтами государства обоснованно

уделяется большое внимание образовательным организациям по подготовке водителей, а также методике их обучения. Однако из внимания неоправданно упускается институт экзаменаторов, роль которых не менее важна с точки зрения безопасности дорожного движения.

Так, согласно приказу МВД России от 31 марта 2017 г. № 179 [6] определены квалификационные требования к уполномоченным должностным лицам экзаменационных подразделений Госавтоинспекции, которые вмещаются в два абзаца, разделенные на графы «Профессиональные знания» и «Профессиональные навыки». При этом из содержания данного документа к квалификационным требованиям, в их классическом понимании, можно отнести только эти: «Профессиональные навыки: управление транспортным средством той категории или подкатегории, по которой проводится практический экзамен» [6]. Остальные требования так или иначе вытекают из квалификационных требований к сотруднику полиции в целом.

Поскольку в задачи экзаменатора входит принятие решения о возможности допуска кандидата в водители к экзаменам и оценка качества его подготовки, то и ответственность за допуск к участию в дорожном движении неподготовленных водителей лежит, главным образом, на нем. Таким образом, от личностных качеств экзаменатора зависит объективность оценки знаний, умений и навыков кандидата в водители и правильность принятия такого решения [7].

Представляется, что в век информационных технологий и быстрого развития науки и техники, наряду с постоянно растущим количеством автомобилей на дорогах и, соответственно, автомобильных аварий, в том числе и с участием детей, просто необходимо искать качественно новые подходы в деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности [8].

Проанализировав деятельность должностных лиц, в чьи служебные обязанности входит приём квалификационного экзамена в ряде иностранных государств, можно сделать вывод о том, что, несмотря на общие задачи, стоящие перед экзаменаторами в разных странах, существуют и принципиальные отличия, которые представляют интерес для изучения с точки зрения вопросов обеспечения безопасности дорожного движения и возможного использования положительного опыта в отечественной практике.

Так, общим критерием для замещения должности экзаменатора является достижение определенного возраста. Считаем целесообразным указать, что усреднённый минимальный возраст в рассматриваемых странах для назначения на данную должность составляет 25 лет, как и на территории Российской Федерации. Однако некоторые страны придерживаются иного мнения в данном вопросе, так, во Франции и Хорватии – 21 год, а в Корее и Австрии – 27 лет, в Нидерландах – 28 лет. В свою очередь, возрастной критерий отсутствует в таких странах, как Греция, Литва, Словакия, Польша и Норвегия. Однако возрастные ограничения вытекают из иных требований к экзаменаторам. Так, например, в Норвегии кандидат в экзаменаторы может начать двухгодичный курс обучения по достижении 21 года, а следовательно, на должность экзаменатора он может встать не ранее, чем в 23 года. Так же, как в Словакии и Италии, экзамен могут принимать только сотрудники полиции, на службу которых принимают не ранее 23-летнего возраста.

Во многих странах мира в последнее десятилетие наметилась тенденция ужесточения требований к экзаменаторам с целью повышения профессионального уровня молодого водителя как неотъемлемого фактора безопасности дорожного движения. Для обеспечения профессиональной оценки навыков будущих водителей

нередко предъявляются требования и к минимальному стажу управления транспортным средством лиц, принимающих экзамены, так как владение водительским удостоверением ещё не означает наличие достаточной практики управления автомобилем [9].

Так, например, во Франции, Норвегии, Швейцарии и Швеции лица, принимающие экзамен на право управления транспортным средством, должны иметь водительский стаж по категории «В» не менее трёх лет; в Греции, Чехии, Великобритании, Эстонии и Венгрии – стаж управления автомобилем этой же категории не менее пяти лет. Одни из самых высоких требований к стажу вождения экзаменаторов - в Бельгии – не менее семи лет, и в Нидерландах – не менее десяти лет.

Помимо водительского стажа нередко к экзаменаторам предъявляются требования к наличию права на управление транспортным средством определённой категории. В Испании, Великобритании и Австрии обязательным является наличие у лица, проводящего испытание, водительского удостоверения по экзаменуемой категории. В Дании, Франции Бельгии, Греции и Норвегии лицо допускается к приёму экзаменов только если имеет права на управление транспортным средством категории «В». А в Германии экзаменатор должен иметь право на управление транспортными средствами всех категорий.

В то же время специальные органы некоторых стран мира предъявляют дополнительные требования к квалификации экзаменаторов. Так, например, в Германии лица, принимающие экзамен на право управления транспортным средством, должны иметь высшее техническое образование, а в Австрии – высшее юридическое или техническое. В Норвегии, Швеции, Венгрии, Чехии, Франции, Люксембурге, Бельгии, Нидерландах, Португалии допускаются к приёму экзаменов лица, имеющие среднее или неоконченное высшее образование.

В ряде стран обязательным условием допуска к работе экзаменатором является прохождение специального учебного курса, который обычно включает два этапа: «прохождение теоретической подготовки», а затем «отработка полученных знаний и навыков на практике». Интересно, что в Норвегии организована единая система обучения инструкторов и экзаменаторов, а процесс обучения начинается с практической подготовки, и только после неё кандидат в экзаменаторы направляется на трёхнедельный лекционный курс.

Кроме того, в перечень минимальных требований к экзаменатору нередко включается наличие определённого опыта предыдущей работы. Так, например, в Дании требуется стаж службы в полиции, в Германии – опыт работы инженером, а в Венгрии, Норвегии, Хорватии, Финляндии, Австрии будущий экзаменатор должен иметь определённый стаж работы инструктором по вождению.

В данном случае уместно отметить, что первоначальное обучение специалистов по приёму экзаменов обычно включает в себя комплекс учебных программ по следующим направлениям:

- национальное дорожное законодательство, в том числе правила дорожного движения, ответственность за их нарушение, права и обязанности водителей (в Германии дополнительно к национальному изучается международное дорожное законодательство);
- устройство автомобиля и иные технические знания;
- методы распознавания рисков в дорожном движении;
- приемы предупреждения заносов автомобиля и выхода из них;

- приемы безопасного управления автомобилем, в том числе применение средств пассивной безопасности;
- практические занятия по управлению автомобилем на скользкой дороге (в Австрии, Норвегии);
- обучение кандидатов в водители в автошколах;
- организация, порядок проведения экзаменов, в том числе выработка и оценка маршрутов движения для практического экзамена;
- методика приема практических экзаменов на закрытой от движения площадке или автодроме и в условиях реального движения;
- методы инструктирования;
- специальные методы оценки умений и навыков кандидатов в водители;
- порядок подготовки экзаменационной документации;
- оказание первой медицинской помощи пострадавшим (значительное внимание этому уделяют в Польше и Чехии);
- работа с компьютером;
- основы психологии и педагогики, в том числе навыки социальной работы, приемы общения, методы работы с инвалидами, профессиональная этика, психология взаимоотношений с кандидатами в водители.

Продолжительность такого обучения в каждой стране зависит от установленного официальными органами содержания курса и от категорий транспортных средств, по которым будет осуществляться приём экзаменов, однако, как правило, срок подготовки варьируется от двух недель до одного года. Так, например, в Великобритании, Австрии и Португалии обучение проходит в течение четырех-пяти недель, а в Республике Литва для кандидатов в экзаменаторы обязательным является двухнедельный курс первоначального обучения. В Германии, Франции, Венгрии – шесть месяцев, в Нидерландах – один год, а в Швеции – более года.

Дополнительное обучение к базовому курсу по категории «В» продолжительностью в среднем от одной недели до четырёх проходят лица, готовящиеся к приёму экзаменов по категориям «А», «С» и «D». Такая подготовка для кандидата в экзаменаторы по категориям «С» и «D» осуществляется, например, в Австрии, Германии, Франции в течение одной недели, а в Великобритании, Нидерландах и Норвегии – четырех недель [10].

По окончании первоначального обучения в некоторых странах кандидаты в экзаменаторы сдают итоговый экзамен. Заключительные экзамены обязательны в таких странах, как Бельгия, Германия, Хорватия, Чехия, Эстония, Ирландия, Швейцария и другие. Во Франции, Великобритании и Швеции проводятся систематические промежуточные проверки приобретенных знаний, только при условии успешного прохождения которых кандидат в экзаменаторы допускается к итоговым испытаниям.

Во многих странах практикуется организация периодических курсов по повышению квалификации для экзаменаторов. Необходимость постоянного совершенствования знаний и умений специалистов по приёму экзаменов продиктована не только изменениями, время от времени вносимыми в дорожное законодательство, а также в организацию и порядок проведения экзаменов, но и постоянной модернизацией конструкции транспортных средств. Так, в Австрии, Великобритании, Венгрии, Дании, Германии, Испании, Эстонии, Швеции, Чехии, Швейцарии и во многих других странах мира курсы повышения квалификации экзаменаторов являются обязательными, однако продолжительность и периодичность занятий варьируется [11].

В большинстве государств, таких, как Финляндия, Германия, Бельгия, Эстония, Великобритания, Швейцария, Венгрия, Латвия, Турция курсы проводятся один раз в год и продолжительностью до пяти дней. В некоторых государствах периодичность подготовки напрямую связана со сроком действия разрешения (лицензии) на занятие экзаменационной деятельностью. Так, например, в Швеции и Португалии указанное разрешение выдаётся сроком на три года, по истечении которого специалисту по приёму экзаменов необходимо пройти недельные курсы повышения квалификации [12].

Обеспечение безопасности дорожного движения, как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах, ориентировано на предотвращение наиболее опасных факторов [13]. Помимо занятий по повышению квалификации высокое качество работы экзаменаторов обеспечивает периодический контроль со стороны компетентных органов, который в разных странах организуется неодинаково. Для некоторых государств характерно использование такого метода проверки эффективности работы экзаменаторов, как анализ статистических данных, то есть исследуются показатели оценок экзаменов кандидатов в водители конкретного экзаменатора и сравниваются с аналогичными средними показателями по стране или региону. Значительные отклонения показателей работы экзаменатора от среднестатистических служат основанием для проведения детальной проверки его деятельности. Контроль специалистов по приёму экзаменов методом анализа статистических сведений используется в Нидерландах, Австрии, Франции, Швеции и других странах.

За рубежом контроль за работой экзаменаторов осуществляется также путем проведения плановых и внеплановых инспекционных проверок. Плановые проверки реализуются периодически в соответствии с положениями об организации работы по выдаче водительских удостоверений, по средствам изучения показателей работы экзаменаторов, в также в ходе непосредственного присутствия инспектора на экзаменах. Такого рода инспекционные проверки осуществляются на регулярной основе в таких странах, как Великобритания, Венгрия, Германия, Нидерланды, Норвегия и так далее.

Внеплановые, так называемые «специальные» инспекционные проверки, проводятся только при выявлении негативных обстоятельств в отношении работы экзаменатора. Исключительно данный метод контроля широко применяется в Бельгии и Испании.

Таким образом, проанализировав мировой опыт организации деятельности специалистов по приёму экзаменов, следует отметить, что для достижения наиболее эффективной работы по данному направлению на указанную должность необходимо назначать лиц в возрасте не менее двадцати пяти лет, получивших образование не ниже среднего. При этом кандидат в экзаменаторы должен иметь право на управление транспортными средствами категории «В» и иной категории, по которой предполагается приём экзаменов. По нашему мнению, для кандидата в экзаменаторы, помимо соответствия прочим условиям, необходимо наличие опыта управления транспортными средствами тех категорий, по которым будет осуществляться приём экзаменов, не менее пяти лет. Обязательная специальная подготовка экзаменаторов продолжительностью базового курса по категории «В» 5-6 недель и дополнительных курсов по категориям «А», «С» и «D» (если по ним предполагается приём экзаменов) до двух недель – ещё одно не менее важное условие эффективности их работы.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма, как наказание [14].

Полагаем, что программа обучения экзаменаторов непременно должна содержать вопросы распознавания опасных ситуаций на дороге и наиболее благоприятных вариантов выхода из них, методы наблюдения за кандидатом в водители за рулём и способы эффективной оценки его действий, а также приёмы безопасного управления транспортным средством. Помимо первоначальной подготовки немаловажное значение имеют обязательные курсы повышения квалификации с периодичностью один раз в год и продолжительностью занятий от двух до пяти дней. Контроль за работой специалистов по приёму экзаменов, кроме инспекторских проверок, можно осуществлять с помощью анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях с участием водителей, получивших право на управление транспортным средством от конкретного экзаменатора. Выполнение вышеуказанных условий в комплексе, по нашему мнению, является залогом эффективной работы специалистов по приёму экзамена.

Естественно, каждое государство отличается друг от друга многими показателями: уровнями экономического и социального развития, особенностями дорожных сетей и управления процессами перевозок, расположением и устройством крупных городов и менталитетом и плотностью населения, климатическими особенностями и др., каждая из которых оказывает прямое воздействие на способы и возможности внедрения тех или иных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Поэтому при анализе эффективных мероприятий необходимо учитывать не только возможность их внедрения на территории РФ, но и возможные отклонения эффективности.

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. Андреев П.Г. Коммуникативное взаимодействие инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 21–25.
5. Кузминова Е.Ю. Взаимодействие полиции и государственных организаций при охране общественного порядка и обеспечения общественной безопасности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 3 (76). С. 60–63.
6. О квалификационных требованиях к уполномоченным должностным лицам подразделений Госавтоинспекции, на которых в соответствии с должностным регламентом (должностной инструкцией) возложены служебные обязанности по про-

ведению экзаменов на право управления транспортными средствами [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 31.03.2017 № 179 / Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 05.03.2019).

7. Губенков А.О. Роль и место экзаменационных подразделений Госавтоинспекции в обеспечении безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 4 (73). С. 149–151.

8. Афонина Е.Г. Информационное обеспечение деятельности по предупреждению правонарушений в сфере детской дорожной безопасности // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 156–159.

9. Смоляков А.И. К вопросу о необходимости учета экономических факторов при установлении размера административных наказаний за совершение правонарушений в области дорожного движения // Вестник Омской юридической академии. 2018. Т. 15. № 3. С. 351–355.

10. 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.

11. Губенков О.Е. Обеспечение безопасности дорожного движения как составная часть национальной безопасности страны // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 4 (77). С. 49–51.

12. Зейналов Ф.Н. О законопроекте, корректирующем порядок допуска граждан к управлению транспортным средством // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 61–66.

13. Афонин В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 1 (43). С. 58–59.

14. 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 // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Губенков Андрей Олегович. Старший преподаватель кафедры огневой подготовки и деятельности ОВД в особых условиях. Кандидат юридических наук.

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

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

Gubenkov Andrey Olegovich. Senior teacher of chair of Weapons Training and Activity of Internal Affairs Bodies under special conditions. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Обеспечение безопасности дорожного движения, экзаменатор, право на управление транспортным средством, категории транспортных средств.

Road safety ensuring, the examiner, the right to drive a vehicle, categories of vehicles.

ГУБЕНКОВ О.Е., ВДОВИЧЕНКО В.В.

К ВОПРОСУ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПОРЯДКА ОКАЗАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ УСЛУГ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ЭКЗАМЕНОВ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

TO THE QUESTION OF CHANGING THE ORDER OF PUBLIC RENDERING SERVICES DRIVING EXAMINATION

В статье рассматриваются основные аспекты изменения порядка оказания государственных услуг по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами.

The article discusses the main aspects of the change in the order of public services for the examination of the right to drive vehicles. The article discusses the main aspects of the change in the order of public services for the examination of the right to drive vehicles.

Вопросы обеспечения дорожной безопасности в стране сохраняют высокую социальную значимость и по-прежнему находятся в центре внимания органов государственной власти и общества [7]. Безопасность дорожного движения на транспорте является системной или комплексной задачей, для реализации которой необходим такой подход при котором, должно быть реализовано создание качественной государственной системы управления безопасностью дорожного движения, внедрением в практику дорожного движения современных методов решения задач по организации и управлению процессами обеспечения безопасности дорожного движения [11].

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 [12].

В апреле 2018 г. ГУОБДД МВД России вышло с инициативой об объединении двух экзаменов по первоначальным навыкам управления транспортным средством и по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения в один, сократив временные параметры на сдачу экзамена по вождению.

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 разработанным поправкам плани-

руется изменить процедуру приема экзаменов в Госавтоинспекции, отменив второй этап испытаний (площадку) по проверке первоначальных навыков вождения [1].

Проведение испытательных упражнений по первоначальным навыкам управления транспортным средством должны проходить на автодроме, автоматизированном автодроме или закрытой площадке, что подразумевает обеспечение безопасности дорожного движения путём сокращения конфликтных ситуаций с транспортным и пешеходным потоком.

Кандидат в водители, управляя транспортным средством, ограничен в своих действиях границами участков испытательных упражнений, обозначенных линиями дорожной разметки 1.1 белого цвета или 1.4 желтого цвета и разметочными конусами (разметочными стойками), или линиями разметки, обозначающими границы участков испытательных упражнений.

Как отмечает А.О. Губенков, выполнение упражнений кандидатом в водители позволяет экзаменатору определить уровень приобретённых навыков управления транспортным средством, не создавая угроз безопасности дорожного движения (аварийных ситуаций) и помех в движении транспортных и пешеходных потоков на участках улично-дорожной сети, которые и без этого очень сильно загружены [8].

Критерии выполнения испытательных упражнений позволяют экзаменатору определить, обладает ли кандидат в водители навыками, позволяющими ему выполнять дополнительные упражнения в условиях дорожного движения, не создавая своими действиями неудобств остальным участникам дорожного движения и не подвергая их дополнительным рискам.

Таким образом, данный этап практического экзамена позволит не допустить кандидатов в водители управлять источником повышенной опасности, не имеющих определённых минимальных умений, в транспортный поток, требующий определённого набора навыков, умений, опыта и стажа работы, что позволяет минимизировать транспортные риски и заторовые ситуации.

В связи с совмещением проведения экзаменов по первоначальным навыкам управления транспортным средством и по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения в один высока вероятность, что автошколы будут учить кандидатов в водители по приобретению первоначальных навыков управления транспортным средством в реальных дорожных условиях. Данное обстоятельство создаст дополнительные затруднения на улично-дорожной сети городов, которая и так перегружена.

Автодром, автоматизированный автодром или закрытая площадка имеются в городах в ограниченном количестве, а в некоторых районах вообще отсутствуют, и это является сдерживающим фактором в количестве недобросовестных организаций, предоставляющих такие услуги.

Проведение экзамена по управлению транспортным средством в условиях дорожного движения позволяют навыки управления транспортным средством применить в сочетании со знаниями правил дорожного движения, техническими средствами организации дорожного движения [9].

Обеспечение безопасности дорожного движения, как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах, ориентировано на предотвращение наиболее опасных факторов [2]. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Ско-

рость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил. Высокий уровень профессионализма предопределяет умение находить оптимальные решения в рамках закона в сложившейся ситуации [10]. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства [3].

Разрешение обучения на автомагистралях никоим образом не может послужить качеству обучения, т.к. на данном участке дороги нет возможности на отработку таких элементов, как разворот вне перекрестка, проезд пешеходных переходов и железнодорожных переездов, проезд регулируемых и нерегулируемых перекрестков в прямом направлении, с поворотами направо и налево, разворотом для движения в обратном направлении.

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 [4].

Для реализации основного принципа обеспечения безопасности дорожного движения, коим является приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности [5] необходимо увеличить штат сотрудников подразделений Госавтоинспекции, на которых возложены обязанности по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами с обеспечением данных подразделений транспортными средствами и автоматизированным автодромом. В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма, как наказание [6].

Кроме этого, необходимо внести изменения в п. 124 приказа МВД России от 20 октября 2015 г. № 995 [7] и обязать экзаменаторов иметь при себе документ на право обучения вождению транспортного средства данной категории или подкатегории и водительское удостоверение в соответствии с требованиями правил дорожного движения.

-
1. Зейналов Ф. Н. О законопроекте, корректирующем порядок допуска граждан к управлению транспортным средством // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 61–66.
 2. Афонин В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 1 (43). С. 58–59.
 3. Об утверждении Правил дорожного движения [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
 4. Калюжный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // Рос. юстиция. 2016. № 12. С. 48–51.

5. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
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 // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.
7. Об утверждении административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 20 октября 2015 г. № 995. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. Губенков А.О. Новеллы административно-правового регулирования деятельности экзаменационных подразделений Госавтоинспекции // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 104–108.
9. Губенков А.О. Европейская система проведения теоретического испытания на получение права на управление транспортным средством // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2014. № 3 (25). С. 73–76.
10. Андреев П.Г. Коммуникативное взаимодействие инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения. // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 21–25.
11. 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.
12. Кузминова Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 90–95.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Губенков Олег Евгеньевич. Заместитель начальника кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

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

Gubenkov Oleg Evgenyevich. Deputy head of the chair of the Traffic Police Organization.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

Вдовиченко Вадим Владимирович. Начальник факультета подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка.

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.

Служебный адрес: 117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Vdovichenko Vadim Vladimirovich. Head of the faculty of training of police units for the protection of public order

Moscow University of the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation named after V.Ya. Kikot.

Work address: 117997, Moscow, st. Academician Volgin 12.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Изменение порядка, оказание государственных услуг, проведение экзаменов, получение права управления транспортными средствами.

Changing the order, the provision of public services, examinations, obtaining the right to drive vehicles.

ГУЧКО В.Г.

ОБ ОТДЕЛЬНЫХ АСПЕКТАХ ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА В ДОШКОЛЬНЫХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

ABOUT SOME ASPECTS OF PREVENTION OF CHILDREN'S ROAD TRAFFIC INJURIES IN PRESCHOOL EDUCATIONAL ORGANIZATIONS

Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма обусловлена ростом дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнут и получают травмы не только взрослые, но и дети. Автор статьи полагает, что именно в дошкольном возрасте закладывается фундамент жизненных ориентировок в окружающем мире, и всё, что ребёнок усвоит в детской образовательной организации, прочно останется у него навсегда. Поэтому основная задача данных организаций обучить детей дорожной грамоте, привить навыки безопасного поведения на дороге.

Prevention of children's road traffic injuries caused by the growth of road accidents, in which not only adults but also children die and are injured. The author of the article believes that it is in preschool age that the foundation of life orientations in the surrounding environment is laid, and everything that the child learns in a children's educational organization will remain firmly with him forever. Therefore, the main task of these organizations is to teach children how to read and write road safety skills.

Стабильное и поступательное развитие общества и государства невозможно без должного обеспечения общественного порядка. «Общественный порядок – сложившаяся в обществе система отношений между людьми, правил взаимного поведения и общежития, регулируемых действующим законодательством, обычаями и традициями, а также нравственными нормами» [6].

На расширенном заседании коллегии МВД России по итогам 2018 г. Президент Российской Федерации отметил, что «актуальной задачей остаётся повышение безопасности дорожного движения. Каждый день в дорожно-транспортных происшествиях гибнет почти 50 человек и получают ранения около 600 человек» [4].

Учитывая, что транспортная инфраструктура продолжает оставаться источником повышенной опасности, «объективно необходимым является принятие дополнительных мер, направленных на обеспечение безопасности граждан» [5].

Обеспечение безопасности дорожного движения, как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах, ориентировано на предотвращение наиболее опасных факторов [1]. На состояние общественного порядка в данной сфере существенным образом влияет количество совершаемых дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). Проблема снижения смертности на дорогах является актуальной во всем мире. Количество автомобилей на российских дорогах с каждым годом все увеличивается, что является причиной постоянного роста количества различных ДТП. Зачастую участниками ДТП становятся дети и подростки. Детский травматизм, возникающий по причине совершения ДТП, является острой социальной проблемой.

Одним из направлений, способствующим избежанию последствий в ДТП с участием детей в качестве пассажиров, является использование для перевозки детей специальных удерживающих устройств.

Статистика последних лет говорит о том, что в 42 % случаев ДТП с участием детей-пассажиров случается по причине того, что дети не были пристегнуты во время движения автомобиля либо по причине того, что они не находились в специальных удерживающих устройствах, соответствующих их возрасту.

Анализируя смертность детей до 1 года, эксперты пришли к выводу, что смертельные ДТП с участием детей-пассажиров имели место потому, что взрослые пассажиры брали из автолюльки/автокресла плачущего ребенка на руки.

Зачастую родители пересаживают ребенка на переднее сиденье без автокресла. Ребенок, радуясь хорошему обзору, привстает, подпрыгивает, пытается сам имитировать управление автомобилем. Такими действиями ребенок отвлекает внимание водителя и загрождает область обзора правого зеркала, что нередко становится причиной ДТП.

К мерам безопасности в таких ситуациях относятся: 1) усадка ребенка, которому еще нет 12 лет, в специальное удерживающее устройство либо автокресло; 2) проверка надежности пристегивания; 3) объяснение ребенку, что шумное поведение и игры в машине могут стать причиной ДТП.

В случаях оснащения автомобиля воздушной подушкой безопасности детское сиденье нельзя устанавливать на переднее место.

Родители, которые отправляются с ребенком даже на короткую дистанцию, должны помнить, что 70 % несчастных случаев возникает в первые 20 км пути.

Краткий анализ типичных ситуаций ДТП, в которых пострадавшей стороной был ребенок-пассажир, говорит о вине и безответственном отношении к ПДД (далее – ПДД) взрослых родителей-участников дорожного движения. Чтобы сократить в дальнейшем травматизм детей и частоту их участия в ДТП, родители обязаны более ответственно относиться к соблюдению правил дорожного движения и более серьезно подходить к вопросу безопасности своих детей, находящихся в салоне движущегося автомобиля.

Проблема повышения безопасности дорожного движения продолжает оставаться одной из наиболее актуальных для российской действительности [2]. Важнейшим направлением профилактики детского дорожно-транспортного травматизма является обучение правильному поведению на автодорогах уже с раннего возраста, «формирование нужного правосознания» ещё в подростковом возрасте.

Воспитанием правильной манеры поведения на автодорогах должны заниматься дошкольные образовательные организации [3] (далее – ДОО). Обучать маленьких граждан должны педагоги, следуя современным комплексным методикам. Обучение дошкольников должно быть интересным, понятным, соответствовать их возрастным особенностям. Правила поведения на автодороге детям раннего возраста следует донести: 1) через игру и художественную литературу; 2) на музыкальных занятиях; 3) на уроках конструирования.

Педагоги должны обучить в рамках ДОО детей осознанному безопасному движению по улицам города и страны. Это может быть реализовано путем решения таких задач:

1. Дошкольникам должны закладываться первоначальные знания о ПДД на автодорогах.

2. Детей следует обучать бдительности и умению ориентироваться в условиях разных возникающих ситуаций.

Существуют методические рекомендации для подобного обучения. Их усвоение педагогическими работниками ДОО – важнейший аспект обучения.

Начинать обучение нужно с повторения цветов. Педагог должен вспомнить с детьми, какие существуют цвета. Затем педагог должен достать картинку с изображением светофора и обсудить каждый из трех цветов. После этого преподаватель должен подробно объяснить, какой свет светофора какие действия разрешает. После обсуждения этой темы сотрудник ДОО должен убедиться в том, что каждый ребенок из его группы усвоил правила. Если все справились с этим материалом, переходят к следующему этапу.

Далее воспитатель обсуждает все виды транспорта, которые можно увидеть на оживленной трассе. Педагог напоминает детям, что существует легковой вид транспорта, грузовые машины и общественный транспорт.

Показателями того, что материал усвоен, будет опрос, в ходе которого дети должны уметь каждый тип транспорта правильно называть.

Третий этап – обучение понятиям: «далеко», «близко», «впереди», «сзади». Четвертый этап – расшифровка педагогом терминов «проезжая часть», «автодорога», «тротуар», «двигающийся автомобиль», «припаркованная машина».

Когда азы усвоены, педагог должен перейти к основному этапу, в ходе которого дети-дошкольники должны усвоить, что нельзя пересекать автодорожное полотно на красный свет светофора, нельзя переходить дорогу на мигающий зеленый свет, запрещено выбегать на автодорогу за мячом либо другой игрушкой без сопровождения родителей, нельзя играть на проезжей части; нельзя переходить дорогу без сопровождения взрослых, важно прекратить все игры в момент перехода по «зебре»; нельзя игнорировать тревожный звуковой сигнал автомобиля, так как он предупреждает об опасности.

Так как у многих детей память в раннем дошкольном возрасте кратковременная, важно закрепить материал и впоследствии повторять его. Закрепление материала должно происходить в интересной игровой форме. Воспитатель должен разбить группу по парам, одному ребенку из пары предоставить игрушечную машину, а второму дать роль пешехода. После этого важно проиграть ряд сценок, в которых нужно демонстрировать неправильные правила поведения. В ходе игры педагог должен объяснять, к каким страшным последствиям приведут бездумные действия ребенка на дороге. Игра будет результативной и материал дети смогут хорошо усвоить, если сценки будут актуальными и будут соответствовать возрастной группе

детей; игровой процесс будет подразумевать участие всей группы; в игре будет просматриваться мотив здоровой конкуренции.

Правила, которые учащийся ДОО должен хорошо усвоить: дорогу можно переходить только на разрешенный зеленый сигнал светофора; пересекать дорожное полотно, по которому движутся машины, возможно только по пешеходному переходу; следует при пересечении дороги прекратить любые игры; играть возле автомагистрали строго запрещено.

Немаловажный момент – помощь родителей педагогам ДОО в вопросе формирования культуры безопасного поведения на автодороге ребенка. Дошкольники должны видеть на примере своих родителей правильное поведение.

Родители должны прививать ребенку наблюдательность и осторожность при пешем пересечении автодорожной магистрали. Родители должны: прекращать при пешем пересечении автодороги с малышом любые разговоры; на автобусных остановках крепко держать ребенка за руку, так как известно много случаев, когда в этих местах дети выбегали на проезжую часть; переводить ребенка строго по пешеходному спецпереходу; забыть о привычке перебегать автодорогу на опаздывающий автобус, так как такое поведение является опасным; объяснять ребенку, что переходить автодорогу на мигающий зеленый свет запрещено, так как он горит всего 3 секунды.

Таким образом, вопрос обучения правилам безопасного поведения ребенка на дороге – ключевая социальная задача. Правильное воспитание поведения ребенка на автодороге – гарант сокращения случаев травматизма и возникновения ДТП по причине неправильного поведения дошкольников на проезжей части. Поэтому важно, чтобы родители и педагоги ДОО активно обучали маленьких граждан ключевым правилам безопасного поведения на улицах и автодороге.

-
1. Афонин В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 1 (43). С. 58–59.
 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. № 4 (77). С. 8–11.
 3. Афолина 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.
 4. Выступление Президента Российской Федерации В.В. Путина на расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации по итогам 2018 года [Электронный ресурс]. URL: www.kremlin.ru.
 5. Громова О.Н., Корабельникова Ю.Л., Хозинова Е.С. Обеспечение прав и свобод человека в деятельности органов внутренних дел на транспорте. М.: Издательский центр Onebook.ru, 2017. 188 с.
 6. Организация охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности: учебник. В 2 ч. Часть 1 / С.В. Байгажаков и др. М.: Академия управления МВД России, 2017. 284 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Гучко Василий Геннадьевич. Слушатель 2-го факультета (подготовки руководителей (начальников) территориальных органов МВД России).

Академия управления МВД России.

Служебный адрес: 125993, г. Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, 8.

Guchko Vasily Gennadyevich. Listener of the 2nd faculty (training of heads (chiefs) of territorial authorities of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation).

Academy of Management of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 125993, Moscow, st. Zoya and Aleksandra Kosmodemyanskikh 8.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Профилактика, детский дорожно-транспортный травматизм, дошкольное образовательная организация, правила дорожного движения, безопасное поведение на дороге

Prevention, child road traffic injuries, pre-school educational institution, the rules of the road, safe behavior on the road

ДАВЫДОВ М.В., ЛИМАРЕВА Е.С.

К ВОПРОСУ О СОБЛЮДЕНИИ ЗАКОННОСТИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

TO THE QUESTION OF OBSERVANCE OF LEGALITY IN THE TRAFFIC POLICE OFFICERS ACTIVITIES

Статья посвящена анализу организационно-правовых основ соблюдения законности сотрудниками ГИБДД. Применительно к осуществлению сотрудниками ГИБДД своих должностных обязанностей, следует говорить о необходимости неукоснительного следования принципам соблюдения законности и служебной дисциплины. Автор приходит к выводу, что именно эти принципы способны обеспечить требуемую эффективность деятельности сотрудниками ГИБДД.

The article is devoted to the analysis of organizational and legal bases of observance of legality by traffic police officers. With regard to the implementation of traffic police officers of their duties, we should talk about the need to strictly follow the principles of legality and discipline. The author comes to the conclusion that these principles are able to provide the required efficiency of the traffic police.

В правовом государстве посягательство на закон недопустимо. Нарушение данного правила влечёт наступление строгой юридической ответственности. Этому служит и принцип верховенства закона.

Создание подлинно правового государства предполагает распространение действия закона на все сферы общественной жизни, прежде всего, на функции ор-

ганов государственной власти, обязательность закона для государства и его органов, должностных лиц, развитие государственного аппарата по пути демократизации, законности и справедливости.

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 [11].

Применительно к осуществлению сотрудниками ГИБДД своих задач и функций, следует говорить об обязанности их неукоснительного следования принципам соблюдения законности и служебной дисциплины. Именно эти принципы способны обеспечить требуемую эффективность деятельности не только сотрудников ГИБДД, но и других служб [1].

В последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [2].

Ряд норм действующего законодательства несовершенно, обладает противоречиями или не охватывает серьезные пласты общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в которых непосредственным участником являются государственные органы в общем и Госавтоинспекция в частности [3]. К сожалению, в современных условиях развития российской действительности существует серьёзное препятствие для соблюдения принципа законности – это коррупция.

Данное понятие подразумевает социальное явление. В настоящее время коррупция является одной из реальных угроз безопасности Российской Федерации. Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин в ежегодном Послании Федеральному Собранию Российской Федерации в очередной раз отметил: «Неприкасаемых нет...»

Борьбу с коррупцией нельзя превращать в шоу. Резонансные антикоррупционные дела не являются поводом для информационного шума: они требуют «профессионализма, серьезности и ответственности» [4].

Коррупция представляет собой очень сложное социально-правовое явление, оказывающее разлагающее воздействие на все важнейшие сферы жизнедеятельности. Подкуп, взяточничество, должностные злоупотребления – вот далеко не полный перечень ее реальных проявлений [5].

Коррупция в деятельности сотрудников ГИБДД словно порождает замкнутый круг – с ней должна бороться полиция, которая сама погрязла в коррупции и, конечно, заинтересована в сохранении этой системы, дающей определённые материальные преимущества.

Сам факт наличия коррупции в деятельности сотрудников ГИБДД подрывает веру населения в возможность какой-либо борьбы с этим социально-негативным явлением.

Как правило, причины и условия, приводящие сотрудника ГИБДД к совершению коррупционного преступления, опосредованно зависят от морально-этических отклонений, которые носят длящийся характер, и обусловлены многочисленными дополнительными факторами [6].

Представляется, что важнейшей задачей ближайшего будущего должно стать создание системы комплексной программы борьбы с коррупцией в полиции, которая определяется правильной организацией деятельности непосредственных руководителей, создание нетерпимости к коррупционным проявлениям в обществе, усиление профилактической направленности, уход от палочной системы, дисциплинарная практика. При этом о каждом факте коррупционной составляющей важно не умалчивать.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма, как наказание [7].

Важным аспектом программы искоренения коррупционного поведения является борьба с клановостью. На прошедшем заседании Коллегии МВД России 28 февраля 2019 г. Президент России В.В. Путин также подчеркнул, что эта проблема еще требует усилий. «Это целенаправленная работа, которая ставит своей целью изменение идеологии формирования стиля работы не просто одного конкретного полицейского, а изменение содержания работы всей системы в целом. Считаю принципиальным, что мы не просто говорим, обозначаем проблемы, мы действуем жестко, принципиально, неотвратно. По большому счету, речь идет о том, чтобы сама система начала вытеснять из своих рядов правонарушителей и преступников. И уже видно, как многие территориальные подразделения перестроили работу в интересах службы, самостоятельно, без понуканий, избавляясь от оступившихся в своих рядах. Эта работа напрямую связана с решением другой важной задачи – обретением взаимного доверия между полицией и гражданами. Это доверие сегодня нужно не завоевывать – у нас не война, не возвращать, поскольку многое уже потеряно». Это доверие нам нужно заслужить четким выполнением своего долга перед людьми, своей каждодневной, полезной и результативной службой обществу» [8]», – считает Министр внутренних дел Российской Федерации В.А. Колокольцев. Повышение профессиональной подготовки кадров стоит на особом контроле в связи с реформированием системы МВД России [10].

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения, как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах, ориентировано на предотвращение наиболее опасных факторов [9], а эффективность проводимых профилактических и организационно-практических мероприятий по исключению случаев нарушения закона руководителями и сотрудниками ГИБДД предполагает усиление контроля за деятельностью сотрудников ГИБДД (в каком бы виде он ни осуществлялся), призванного 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.

1. Давыдов М.В. Служебная дисциплина в органах внутренних дел // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. 2016. № 14-1. С. 232.

2. Калюжный Ю.Н., Капустина Е.Г. Отдельные аспекты профилактики нарушений дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками органов внутренних дел // Научный портал МВД России. 2016. № 2 (34). С. 87–92.
3. Зейналов Ф.Н. Некоторые проблемы правоприменения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1. С. 169–175.
4. Послание Президента РФ В.В. Путина Федеральному Собранию Российской Федерации за 2016 год // Рос. газ. 2016.
5. Ольховский И. Механизмы противодействия коррупционным проявлениям среди сотрудников ОВД // Профессия. 2010. № 3.
6. Капустина Е.Г., Лимарева Е.С. Полномочия отдельных субъектов по обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник ОГУ. 2015. № 3. С. 47–50.
7. 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 // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.
8. Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф> (дата обращения: 23.10.2018).
9. Афонин В.В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34.
10. Андреев П.Г. Коммуникативное взаимодействие инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 21–25.
11. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Давыдов Максим Вячеславович. 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, 2.

Davydov Maksim Vyacheslavovich. Senior teacher of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of the Internal Affairs Bodies.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 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, 2.

Limareva Elena Stanislavovna. Senior teacher of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Сотрудник ГИБДД, законность, коррупция, служебная дисциплина, контроль.

Traffic police officer, legality, corruption, service discipline, control.

ДЕЖУРНЫЙ Л.И., ГУМЕНЮК С.А., ЗАКИРОВ Р.Р.

УНИФИКАЦИЯ ПОДГОТОВКИ К ОКАЗАНИЮ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ

UNIFICATION OF TRAINING FOR THE FIRST AID

Первая помощь в Российской Федерации требует совершенствования. Одним из основных направлений является создание эффективной системы обучения правилам оказания первой помощи. В статье раскрываются основные проблемы создания эффективной системы обучения различных категорий участников оказания первой помощи и вносятся предложения по ее унификации. С этой целью предлагаются разработанные программы обучения и учебно-методические материалы, разработанные в соответствии с актуальным российским законодательством и современными российскими и международными правилами оказания первой помощи.

The first aid in the Russian Federation requires improvement. The main directions of the development is the creation of an effective system of education. The article reveals the main problems of creating an effective education system for various categories of the first aid participants and makes proposals for its unification. For this purpose authors offer training programs and teaching materials, created in accordance with current Russian legislation and modern Russian and international rules for the first aid.

Травматизм, в том числе дорожно-транспортный, является одной из серьезных проблем современности [1]. Оказание первой помощи при травмах в ряде случаев способно предотвратить смерть и снизить степень нарушений в организме, позволить пострадавшему дожить до прибытия скорой медицинской помощи [2]. При этом по данным исследований в России первая помощь оказывается пострадавшим менее чем в 2 % случаев, в то время как мероприятия первой помощи требуются не менее чем 65 % пострадавших при таких жизнеугрожающих состояниях как: травма, нарушения дыхания и кровообращения, внезапная остановка сердца, кровотечения, переломы, термические и химические ожоги и другие.

По данным различных исследователей в Российской Федерации около 25 % пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, умерших до прибытия скорой медицинской помощи, имели шанс выжить, если бы им была своевременно оказана первая помощь.

Таким образом, одним из незадействованных ресурсов снижения предотвратимой смертности трудоспособного населения в Российской Федерации является организация оказания первой помощи как простого и массового вида охраны здоровья граждан.

В ходе исследования была изучена структура и наполнение 9 утвержденных программ обучения первой помощи, изучены 75 учебных пособий по первой помощи на предмет их соответствия действующему законодательству и современным правилам оказания первой помощи.

Приказ Минздравсоцразвития России от 4 мая 2012 г. № 477н [3] стал важным событием в развитии первой помощи в Российской Федерации. Приказ конкретизировал первую помощь, исключив из ее объема большое число медицинских манипуляций, мероприятий по уходу за больным, рекомендаций по здоровому образу жизни, самолечению и других медицинских и немедицинских знаний, которые были широко представлены в учебно-методических материалах по первой помощи. Нормативное ограничение объема оказания первой помощи имело важное значение на этапе становления института первой помощи, так как позволило впервые нормативно отграничить мероприятия данного вида помощи от всех других видов охраны здоровья граждан.

Таким образом, данный приказ определил базовый объем первой помощи, для всех категорий участников оказания первой помощи, т.е. для каждого гражданина Российской Федерации и таким образом создал условия для унификации подготовки к оказанию первой помощи.

После утверждения данного приказа одной из первоочередных мер по совершенствованию первой помощи является создание в России эффективной и унифицированной системы обучения различных категорий участников оказания первой помощи правилам ее оказания.

В настоящее время обязательное обучение первой помощи предусмотрено:

- в соответствии с Федеральными государственными образовательными стандартами в ходе получения общего образования, среднего профессионального образования любой направленности, высшего профессионального образования любой направленности;
- в соответствии с Трудовым кодексом при поступлении на работу (также предусмотрена периодическая переподготовка во время работы) [4];
- в соответствии с Приказом Минобрнауки России от 26.12.2013 № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» в ходе подготовки водителей транспортных средств [5];
- в соответствии с образовательными программами профессионального обучения (профессиональной подготовки) лиц, впервые принятых на службу в органы внутренних дел, в МЧС России и др.;
- в соответствии с Федеральным законом от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» на курсах первой помощи в рамках дополнительного образования [6].

При этом анализ нормативно-правовой базы, действующих программ обучения первой помощи и учебных пособий показал следующее.

Согласно ст. 31 п. 3 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» «примерные программы учебного курса, предмета и дисциплины по оказанию первой помощи разраба-

тываются уполномоченным федеральным органом исполнительной власти и утверждаются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации» [7].

На настоящий момент в России существует большое количество программ подготовки и учебных пособий по первой помощи для различных категорий потенциальных участников оказания первой помощи. Однако большинство имеющихся программ подготовки разрабатывались без участия Минздрава России, до принятия Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ и Приказа Минздравсоцразвития России от 4 мая 2012 г. № 477н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи» (например: Примерная программа подготовки сотрудников МВД России, утвержденная Главным управлением кадров МВД России 20.01.2004, Программа первоначальной подготовки спасателей МЧС России от 15 мая 1999 г.).

В результате действующие программы во многих случаях не соответствуют друг другу и действующему законодательству, содержат устаревшие или неправильные методики оказания первой помощи.

При этом действующих и соответствующих актуальному законодательству программ подготовки преподавателей первой помощи выявлено не было.

Анализ учебной литературы показал следующее. Широко представленные учебные пособия по первой помощи также написаны без наличия единой идеологии и зачастую содержат рекомендации, противоречащие современному законодательству, российским и международным требованиям по оказанию первой помощи, устаревшие или неправильные методики оказания первой помощи, не соответствует приказу Минздравсоцразвития России от 4 мая 2012 г. № 477н, а также не соответствуют программам подготовки. Кроме того, учебная литература по первой помощи содержит много информации, не имеющей отношения к первой помощи (мероприятия медицинской помощи и ухода за больным, профилактики заболеваний и здорового образа жизни, других медицинских и немедицинских знаний).

Это обуславливает высокую актуальность создания базовой программы, которая могла бы быть использована как основа для разработки всех остальных программ обучения различных категорий населения правилам оказания первой помощи, а также единого универсального Учебно-методического комплекса для обучения первой помощи, который бы мог использоваться для обучения широких слоев населения и служить основой для составления других учебных пособий.

В связи с этим Минздравом России были разработаны «Примерная программа обучения лиц, обязанных и (или) имеющих право оказывать первую помощь», «Примерная программа дополнительного профессионального образования – повышения квалификации по подготовке преподавателей первой помощи» и Учебно-методический комплекс для обучения правилам оказания первой помощи.

Все эти материалы разработаны в соответствии со статьей 31 «Первая помощь» Федерального закона «Об основах охраны здоровья граждан Российской Федерации» от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ, соответствуют перечню состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечню мероприятий по оказанию первой помощи, которые были утверждены приказом Минздравсоцразвития России от 04.05.2012 № 477н «Об утверждении перечня состояний при которых оказывается первая помощь и перечня мероприятий по оказанию первой помощи».

Все документы прошли необходимую процедуру рецензирования и будут рекомендованы Минздравом России для использования в учебном процессе для обучения различных категорий участников оказания первой помощи. Для этого преду-

смотрена рассылка во все Федеральные органы исполнительной власти и в регионы Российской Федерации.

Внедрение разработанных программ обучения первой помощи и Учебно-методического комплекса позволит систематизировать подготовку по первой помощи, сделает обучение различных категорий граждан правилам и навыкам оказания первой помощи унифицированным, повысит качество обучения, что в свою очередь сможет повлиять на снижение смертности и инвалидности при травмах и неотложных состояниях.

1. Сумин С.А. Неотложные состояния. 5-е изд., переработанное и дополненное. М.: ООО «Медицинское информационное агентство». 2005. 752 с.
2. Лысенко К.И. Медико-организационные мероприятия первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях: дис. ... д-ра мед. наук. М., 2011. 336 с.
3. Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи: Приказ Минздравсоцразвития России от 4 мая 2012 г. № 477н // Рос. газ. 2012. № 115.
4. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1, ст. 3.
5. Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий: Приказ Минобрнауки России от 26 декабря 2013 г. № 1408 // Рос. газ. 2014. № 172/1.
6. Об образовании в Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 53, ст. 7598.
7. Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации : федер. закон Рос. Федерации от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 48, ст. 6724.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Дежурный Леонид Игоревич. Главный научный сотрудник. Доктор медицинских наук.

ФГБУ «Центральный научно-исследовательский институт организации и информатизации здравоохранения» Минздрава России.

Служебный адрес: 127254, Москва, ул. Добролюбова, 11.

Dezhurny Leonid Igorevich. Chief researcher. Doctor of medicine.

Federal Research Institute for Health Organization and Informatics of Ministry of Health of the Russian Federation (Moscow).

Work address: 127254, Moscow, st. Dobrolubova 11.

Гуменюк Сергей Андреевич. Заместитель директора по медицинской части. Кандидат медицинских наук.

ГБУЗ «Научно-практический центр экстренной медицинской помощи Департамента здравоохранения города Москвы».

Служебный адрес: 129010, г. Москва, Б. Сухаревская пл., 5/1, стр. 1.

Gumenyuk Sergey Andreevich. Deputy director for medical Affairs. Candidate of medical sciences.

Scientific and Practical Center for Emergency Medical Aid of the Moscow Department of Health (Moscow).

Work address: 129010, Moscow, sq. B. Sukhorevskaya 5/1.

Закиров Рустам Рафикович. Заведующий отделом ООМИО с выездными бригадами.

ГБУЗ «Научно-практический центр экстренной медицинской помощи Департамента здравоохранения города Москвы».

Служебный адрес: 129010, г. Москва, Б. Сухаревская пл., 5/1, стр. 1.

Zakirov Rustam Rafikovich. Head of division of Operational medical information Department with mobile teams.

Scientific and Practical Center for Emergency Medical Aid of the Moscow Department of Health (Moscow).

Work address: 129010, Moscow, sq. B. Sukhorevskaya 5/1.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Ключевые слова: организация оказания первой помощи, обучение первой помощи.

The first aid organization, the first aid training.

ДОБРОВ А.Н.

О ФИКСАЦИИ ГРАЖДАНАМИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, С ПРИМЕНЕНИЕМ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

COMMIT BY CITIZENS OF VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES USING TECHNICAL TOOLS AND SPECIALIZED SOFTWARE

В статье рассмотрены вопросы, связанные с предстоящим внесением изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части фиксации нарушений правил дорожного движения гражданами, с применением технических средств, имеющих функции видеозаписи и специализированного программного обеспечения.

The article deals with the issues related to the forthcoming amendments to the Code of the Russian Federation on administrative offenses in terms of fixing traffic violations by citizens, with the use of technical means having the functions of video recording and specialized software.

7 февраля 2019 года в Государственной Думе большинством голосов (329 голосов, 73,1%) был принят в первом чтении законопроект № 291354-7 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [1], разработкой которого в течение нескольких лет занималось МВД России.

В соответствии с законопроектом владельцы транспортных средств могут быть привлечены к административной ответственности на основании зафиксированных гражданами нарушений правил дорожного движения.

Как сказано в пояснительной записке к законопроекту, его разработка вызвана необходимостью создания условий для реализации общественного запроса на участие граждан в обеспечении общественной безопасности, повышения уровня безопасности дорожного движения, снижения смертности и травматизма на дорогах, укрепления доверия граждан к органам внутренних дел.

Особенностью законопроекта является то, что вынесение постановлений о назначении административных наказаний за наиболее распространенные нарушения правил дорожного движения в случае их фиксации гражданами, имеющими технические средства с функцией видеозаписи и установленного программного обеспечения станет возможно без составления протокола об административном правонарушении.

Основным требованием к таким техническим устройствам является установка специализированной программы, которая обеспечит идентификацию лица, зафиксировавшего нарушения правил дорожного движения, достоверность времени и места фиксации нарушения, конфиденциальность и целостность видеозаписи, а также ее передачу с использованием Единого портала государственных и муниципальных услуг в орган, должностному лицу, уполномоченному рассматривать дело об административном правонарушении.

Апробация рассматриваемой новеллы проходила около пяти лет в нескольких субъектах Российской Федерации.

Опираясь на зарубежную практику, в ноябре 2014 года Правительством Республики Татарстан в качестве пилотного проекта запущена в работу государственная информационная система «Народный инспектор», которая позволяет фиксировать как нарушения правил дорожного движения (парковка на тротуаре и под запрещающим знаком, пешеходный переход, выезд за стоп-линию, проезд на запрещающий сигнал светофора и другие нарушения), так и нарушения законодательства субъекта Российской Федерации в сфере экологии и благоустройства городов.

В августе 2015 года подобное приложение было запущено в г. Москва. По состоянию на 22 февраля 2019 года количество зарегистрированных пользователей мобильного приложения «Помощник Москвы» составило 351569 человек [2].

Самые активные пользователи отмечаются в рейтинге приложения. Так, например первую строчку рейтинга занимает пользователь под именем «Alex A.», отправивший 9685 сообщений за всё время существования приложения.

«Помощник Москвы» позволяет фиксировать шесть видов нарушений:

- Остановка запрещена;
- Стоянка запрещена;
- Неоплата парковки;
- Парковка на тротуаре;
- Парковка на пешеходном переходе;
- Парковка на газоне.

В целом общественный запрос на участие граждан в данной деятельности в Российской Федерации достаточно велик. Так в 2016 году было рассмотрено 126 тысяч обращений граждан по поводу нарушений правил дорожного движения, зафиксированных их личными мобильными устройствами, в 2017 году – 200 тысяч обращений, в 2018 – 494 тысячи обращений.

Главное отличие существующих на сегодняшний день приложений в том, что направленные гражданами материалы принимаются и рассматриваются уполномоченными должностными лицами в общем порядке, с прохождением всех стадий производства по делам об административных правонарушениях.

В результате принятия законопроекта ожидается упрощение процедуры привлечения к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств к административной ответственности за административные правонарушения, предусмотренные частями 1 и 3 статьи 12.10, частями 1 и 3 статьи 12.12, частью 2 статьи 12.13, частями 2 и 3 статьи 12.14, частями 4 и 5 статьи 12.15, частью 2 статьи 12.16, статьей 12.18, что в свою очередь повысит уровень безопасности дорожного движения.

Указанный выше перечень статей особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в течение многих лет претерпевал изменения, как по количественному, так и качественному показателю. Думается, что законодателю еще предстоит большая работа не только по созданию и внедрению специализированного программного обеспечения, но и расширению количества составов административных правонарушений, фиксируемых гражданами.

1. [Электронный ресурс]. URL: <http://sozd.duma.gov.ru/bill/291354-7>.
2. [Электронный ресурс]. URL: <http://помощникмосквы.рф>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

Добров Алексей Николаевич. Начальник кафедры административного права и административной деятельности ОВД. Кандидат юридических наук, доцент.
Восточно-Сибирский институт МВД России.
Служебный адрес: 664074 г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

Dobrov Aleksey Nikolaevich. Head of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies. Candidate of sciences (Law), associate professor.
East Siberian Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 664074, Irkutsk, st. Lermontov 110.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Видеофиксация; правила дорожного движения; административные правонарушения; технические средства с функцией видеозаписи; законопроект; МВД России.

Video recording; traffic rules; administrative offenses; technical means with the function of video recording; bill; Ministry of internal Affairs of Russia.

ДУДКИН Ю.А., САМОРОКОВСКИЙ А.Ф., ЩЕГЛОВ А.А.

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ОВД,
ДОПУЩЕННЫХ К УПРАВЛЕНИЮ СЛУЖЕБНЫМ АВТОТРАНСПОРТОМ**

**ACTUAL PROBLEMS OF TRAINING OF OFFICERS OF INTERNAL AFFAIRS
BODIES ALLOWED TO DRIVE OFFICIAL VEHICLES**

В статье рассмотрены вопросы, связанные с особенностью повышением квалификации водителей транспортных средств категории «В», а также особенности подготовки сотрудников ОВД, использующих транспортные средства в служебной деятельности.

The article deals with the issues related to the feature of advanced training of drivers of vehicles of category "B", as well as features of training of police officers using vehicles in their official activities.

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 [1].

Решение оперативно-служебных задач сотрудниками полиции связано с использованием служебного автотранспорта. Сотрудники ГИБДД, ППС, уголовного розыска, других подразделений несут службу с использованием автотранспорта. Решаемые задачи сотрудников указанных служб требуют от них безупречной подготовки и постоянного повышения квалификации управления транспортными средствами.

Проведённый анализ травматизма среди сотрудников ОВД при управлении служебным автотранспортом за 2017 год указывает на стабильно высокий показатель травматизма. Так, в 2017 году погибло 22 сотрудника, травмировано 308. Всего зафиксировано 6 643 происшествия с использованием автотранспорта, из них по вине сотрудников – 1790, в нетрезвом состоянии – 11, с участием автомобилей, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, – 93 [2].

При этом в рамках профессиональной подготовки сотрудников полиции рядового и начальствующего состава подготовка к управлению служебным автотранспортом не предусмотрена. В большинстве образовательных организаций МВД России дисциплина «Автомобильная подготовка» изучается только в объёме Правил дорожного движения. По стандартной программе подготовки водителей транспортных средств категории «В» предусмотрено обучение только курсантов отдельных специализаций. При поступлении на службу в органы внутренних дел на должности, связанные с управлением служебным автотранспортом, какого-либо дополнительного обучения будущих сотрудников не предусмотрено. Считается вполне достаточным наличие водительского удостоверения.

Принимая во внимание качество подготовки водителей в автошколах, мы считаем, что для допуска к управлению служебными автомобилями необходимо наличие специализированных компетенций (управление транспортным средством на повышенных скоростях, в ограниченном пространстве, в условиях бокового скольжения, интенсивного разгона и торможения, при преследовании вооружённых преступников, скрывающихся на автомобилях и мотоциклах и т.д.), овладение которыми

ми требует дополнительного обучения. Таким образом, можно сделать вывод о том, что сотрудники по роду своей деятельности, находясь за рулём автомобиля, должны знать и уметь гораздо больше, чем обычные водители. Целесообразно организовывать повышение квалификации сотрудников полиции по уже имеющимся методикам.

В соответствии со статьей 20 Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» «юридические лица ... обязаны создавать условия для повышения квалификации водителей ...» [3]. Данное положение закона распространяется и на сотрудников ОВД, управляющих служебным автотранспортом.

Большинство юридических лиц и автотранспортных предприятий, выполняя требования законодательства, проводят повышение квалификации своих водителей по различным программам подготовки. Наибольшее распространение получила программа, утвержденная руководящим документом Министерства транспорта Российской Федерации в 2001 году – РД-26127100-1070-01 «Учебно-тематический план и программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных средств» [4]. Она не является обязательной, но устраивает работодателей, так как предусматривает всего 20 часов теоретических занятий, обучение по ней сотрудников не требует больших финансовых затрат, однако практическая польза данного обучения минимальна.

Существует более совершенная методика, предложенная Центром высшего водительского мастерства, который осуществляет подготовку по авторским методикам доктора педагогических наук, профессора, заслуженного тренера России по автоспорту Э.С. Цыганкова. Данная методика контраварийной подготовки и подготовки водителей к действиям в экстремальных условиях завоевала большую популярность не только в России, но и признана в других странах. В центре проходят подготовку водители специальных подразделений ФСО, ФСБ, ГИБДД МВД России. Базовый курс такой подготовки составляет 17 часов занятий на рулевых тренажерах и 30 часов практического вождения (летний и зимний курс). Из-за высокой итоговой стоимости массовое обучение сотрудников ОВД по данной программе не представляется возможным.

С 2011 года к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, допускаются водители, прошедшие специальную подготовку. Водители, управляющие таким транспортом, должны проходить данную подготовку не реже 1 раза в 5 лет [5].

С 1 сентября 2018 года вступила в силу новая примерная программа повышения квалификации водителей транспортных средств категории «В» для управления транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов. Программа рассчитана на 36 часов. Особенностью программы являются повышенные требования к практическому разделу, который предусматривает проведение 14 астрономических часов занятий индивидуально с каждым обучающимся с использованием рулевых тренажеров, а также отработку на автомобилях навыков скоростного маневрирования, приемов контраварийного вождения [6].

Программа полностью копирует название и содержание упражнений, разработанных Э.С. Цыганковым, однако объем учебных часов, выделяемый на выполнение упражнений, явно недостаточен для реализации целей, поставленных в программе. Кроме того, для организации обучения по данной программе требуется наличие асфальтовой закрытой площадки размером 100 на 200 метров, наличие

специализированных рулевых тренажеров (из расчета 1 тренажер на 1 обучающегося), наличие автомобилей у каждого обучающегося. Обеспечить данные требования в современных условиях способна далеко не каждая образовательная организация.

В Орловском институте МВД России и Тюменском институте повышения квалификации сотрудников МВД России реализуются дополнительные профессиональные программы повышения квалификации сотрудников подразделений ГИБДД и полицейских-водителей ИВС, но они предполагают подготовку только сотрудников указанных подразделений и обеспечивают потребность практических органов только названных субъектов Российской Федерации. Что касается остальных должностных категорий сотрудников ОВД, использующих служебный автотранспорт, то они проходят повышение квалификации по основному направлению служебной деятельности (расследование уголовных дел, оперативно-разыскная работа, работа с несовершеннолетними и т.д.), но не как водители. Ведомственные программы повышения квалификации для сотрудников ОВД, допущенных к управлению служебными транспортными средствами, которые не оборудованы устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, отсутствуют. Данная ситуация не способствует повышению как безопасности дорожного движения в целом, так и личной безопасности сотрудников ОВД в частности.

Мы считаем, что сотрудники, допущенные к управлению служебными транспортными средствами, должны проходить повышение квалификации как водители транспортных средств соответствующей категории не реже 1 раза в 5 лет. Сотрудниками кафедры тактико-специальной подготовки Воронежского института МВД России на базе программы подготовки водителей, допущенных к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, была разработана рабочая программа профессионального обучения «Повышение квалификации водителей, допущенных к управлению служебным автотранспортом». Основной задачей обучения по данной программе является совершенствование и актуализация у обучающихся необходимых в деятельности водителя навыков и компетенций. Объем аудиторной учебной нагрузки обучающихся за период обучения составляет 38 аудиторных часов, не включая самостоятельную работу. Трудоемкость программы в соответствии с календарным учебным графиком и учебным планом составляет 72 академических часа. Срок обучения – 10 дней.

Программа состоит из трех разделов. В первом разделе рассматривается нормативно-правовое регулирование безопасности дорожного движения, основы психологии и этики водителя, конструктивные особенности транспортных средств, тактика управления служебным автотранспортом. Во втором разделе рассматриваются вопросы оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Основным содержанием третьего раздела является совершенствование практических навыков управления служебным автотранспортом. По нашему мнению, один из наиболее эффективных способов совершенствования мастерства водителей – это проведение практических занятий с использованием рулевых тренажеров с целью освоения рациональных приёмов обработки рулевого колеса в различных условиях. Для закрепления навыков, полученных на рулевых тренажерах, в программе предусмотрены занятия по практическому вождению на закрытой площадке, на которых отрабатываются способы построения траекторий движения транспортных средств в различных дорожных ситуациях. Данная программа может

лечь в основу ведомственной программы дополнительной профессиональной подготовки (повышения квалификации).

По нашему мнению, разработка единой системы подготовки и допуска сотрудников ОВД к профессиональной деятельности в качестве водителя, будет оказывать существенное влияние на снижение показателей аварийности и способствовать повышению показателей безопасности при управлении служебным транспортом.

1. 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.
2. Обзор о состоянии дорожно-транспортной дисциплины на служебном автотранспорте органов, организаций и подразделений МВД России за 2017 год // Материал официально опубликован не был.
3. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных предприятий. РД-26127100-1070-01 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов: Постановление Правительства Рос. Федерации от 15 декабря 2007 г. № 876 // Собр. законодательства Рос Федерации. 2007. № 52, ст. 6460.
6. Об утверждении примерных программ повышения квалификации водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий [Электронный ресурс]: Приказ Министерства образования и науки Рос. Федерации от 1 марта 2018 г. № 161. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Дудкин Юрий Андреевич. Старший преподаватель кафедры тактико-специальной подготовки. Кандидат педагогических наук.

Воронежский институт МВД России.

Служебный адрес: 394065, г. Воронеж, пр-т Патриотов, 53.

Dudkin Yuri Andreevich. Senior teacher of the chair of Tactical and Special Training. Candidate of sciences (Pedagogics).

Voronezh Institute of the Ministry of the Interior of Russia .

Work address: 394065, Voronezh, pr. Patriotov 53.

Самороковский Андрей Федорович. Начальник кафедры тактико-специальной подготовки. Кандидат технических наук, доцент.

Воронежский институт МВД России.

Служебный адрес: 394065, г. Воронеж, пр-т Патриотов, 53.

Samorokovskiy Andrey Fedorovich. Head of the chair of Tactical and Special Training. Candidate of technical sciences, associate professor.

Voronezh Institute of the Ministry of the Interior of Russia .
Work address: 394065, Voronezh, pr. Patriotov 53.

Щеглов Александр Анатольевич. Старший преподаватель кафедры тактико-специальной подготовки.

Воронежский институт МВД России.

Служебный адрес: 394065, г. Воронеж, пр-т Патриотов, 53.

Shcheglov Aleksander Anatolyevich. Senior teacher of the chair of Tactical and Special Training.

Voronezh Institute of the Ministry of the Interior of Russia .

Work address: 394065, Voronezh, pr. Patriotov 53.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Повышение квалификации, подготовка сотрудников ОВД к управлению служебными транспортными средствами, тренажерная подготовка.

Professional development, training of police officers to the management of official vehicles, training.

ЕРЕМИН Р.В.

РОЛЬ ФИЗИЧЕСКОГО ВОСПИТАНИЯ И ПОДГОТОВЛЕННОСТИ КУРСАНТОВ ВУЗОВ МВД РОССИИ ПО ПРОФИЛЮ ГИБДД

ROLE OF PHYSICAL EDUCATION AND FITNESS OF CADETS OF UNIVERSITIES OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIAN ON TRAFFIC POLICE PROFILE

Физическое воспитание курсантов, обучающихся по профилю ГИБДД, является важным элементом в их профессиональной подготовке к осуществлению служебной деятельности. Курсанты, занимающиеся физической подготовкой, наиболее подготовлены к возникающим в повседневной работе экстремальным ситуациям, так как физическая подготовка развивает не только физические качества, но и оказывает влияние на психоэмоциональное состояние курсанта.

Physical education of the cadets trained on a profile of traffic police is an important element in their professional preparation for implementation of office activity. Cadets engaged in physical training are the most prepared for the arising in the daily work of extreme situations, as physical training develops not only physical qualities, but also has an impact on the psycho-emotional state of the cadet.

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 ситуации, сопровождающиеся провокационным поведением водителей транспортных средств и требующие от сотрудников полиции высокого уровня профессиональной компетентности [8].

При этом формы взаимодействия в зависимости от основных направлений деятельности полиции могут быть различными, начиная от взаимного обмена информацией и заканчивая осуществлением совместных действий [10].

В настоящее время физическая подготовка является одним из важнейших элементов развития и профессиональной подготовки курсантов в профильных вузах, а также курсантов вузов МВД России, проходящих подготовку по профилю ГИБДД.

Изучая специфику деятельности данного подразделения, курсантам необходимо понимать, что на практике возникают различные стрессовые и экстремальные ситуации, требующие особой физической подготовленности и выносливости.

От сотрудников в настоящее время требуют проявления выдержанности и внимательности при общении с гражданами, соблюдения требования законодательства и нормативных правовых актов, упреждения действий правонарушителя своими правомерными действиями, не превышающими пределов необходимой самообороны и безопасности граждан. Особенно это относится к сотрудникам дорожно-патрульной службы ГИБДД, т.к. они наиболее часто контактируют с гражданами, участниками дорожного движения.

Несмотря на то, что в последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности [9], физическое воспитание в вузах МВД играет далеко не последнюю роль, и занятиям по физической подготовке отводится достаточно времени. На занятиях по физической подготовке развивается не только физическое состояние, но и осуществляется укрепление эмоционального и психологического настроя будущего сотрудника.

В научной литературе современного периода имеются различные трактовки термина «физическое воспитание». Например, под ним понимается целенаправленная, четко организованная и планомерно осуществляемая система физкультурной и спортивной деятельности [7].

Также можно встретить мнение, что это педагогический процесс, который содержит в себе две основные составляющие: обучение и воспитание, целостность этого процесса характеризуют явления, процессы и системы с точки зрения наличия в них основных компонентов, которые обеспечивают в единстве и взаимосвязи полноценное его функционирование [6].

Система физического воспитания в традиционном ее понимании складывалась под влиянием практических потребностей общества. Физическая культура всегда входила в образовательные программы, но ранее это было в основном средством формирования двигательных умений и навыков, что привело к снижению потенциала физической культуры как важнейшей составной части общей культуры человека, которая обеспечивает физическое самосовершенствование.

Однако в настоящее время интерес к физической подготовке и спорту увеличивается. С одной стороны, это связано со всевозможными призывами к здоровому образу жизни, с другой стороны – с желанием человека развиваться физически и использовать потенциал своего организма.

В сложившейся ситуации физическое воспитание курсантов вузов МВД России занимает особую роль в физической подготовке курсантов. Широкий круг должностных обязанностей, с которыми курсанты столкнутся при выходе на работу, требует постоянной готовности к сложным ситуациям, связанным с пресечением

преступлений, правонарушений, задержанием лиц, совершающих преступные действия. Именно поэтому важно заранее быть подготовленным, хотя бы частично, развивать умения и навыки, которые могут пригодиться в дальнейшей работе.

Физическое воспитание как процесс или деятельность имеет свои задачи, которые подразделяют на общие и специальные.

Как правило, общие задачи отражают требования служебной деятельности к физической подготовленности и имеют свое деление на:

- задачи, направленные на обеспечение необходимого уровня физического развития курсантов при подготовке к профессиональной деятельности;
- направленные на обеспечение необходимого уровня физического развития курсантов при подготовке к профессиональной деятельности;
- направленные на привитие курсантам знаний и соответствующих умений, позволяющих повысить их физическую активность, сознательность и компетентность в процессе своего физического совершенствования;
- отражающие повышение общего уровня физического развития личности курсанта [6].

Данное деление общих задач возможно в зависимости от их значимости для процесса физического воспитания.

Специальной задачей физической подготовки курсантов вузов МВД России является развитие общей и силовой выносливости, ловкости, быстроты и силы, слаженности в коллективных действиях.

Сотрудникам ГИБДД на дорогах приходится сталкиваться с такими ситуациями, где не обойтись без физической подготовленности и выносливости, эти качества в данном случае сказываются на профессионализме сотрудника, в связи с чем, курсантам, обучающимся по профилю ГИБДД, при изучении основ физической подготовки необходимо обратить внимание на развитие таких качеств, как: смелость, решительность, координация движений, быстрота реакции. При составлении программ физического воспитания необходимо придерживаться такого построения занятия, которое включало бы в себя упражнения на все группы качеств. В комплексе такие упражнения будут полезны и для укрепления здоровья человеческого организма, и для профессионального самосовершенствования.

Также следует отметить, что курсанты, проходящие обучение по профилю ГИБДД, должны быть готовы к тому, что их взаимодействие с участниками дорожного движения может носить конфликтный характер, не все водители и пешеходы доброжелательно относятся к сотрудникам. Провоцирующими факторами в таких ситуациях могут стать: унижения, оскорбления сотрудника, попытки участника дорожного движения вынудить инспектора применить силу и многие другие [3]. Здесь важно помнить о том, что применение физических приемов и навыков должно быть сочетаемо с законом. Этому фактору также необходимо отводить не последнее место при физическом воспитании курсантов.

Здесь необходимо отметить, что именно дефицит духовно-нравственных основ, вытеснение их на второй план при физическом воспитании за счет преимущественного значения специальных знаний и двигательных навыков являются одной из причин деформации нравственного сознания, распространению поведенческих нарушений.

Следует сказать, что к основным функциям физической подготовки в формировании личности относятся не только приобретение знаний, умений, навыков, развитие физических сил и способностей, но также и:

- формирование мировоззрения;
- развитие интеллекта, эмоционально-волевой и действенно-практической сфер;
- формирование нравственности на основе сознательного усвоения морали общества [4].

Осуществлять физическое воспитание курсантов вузов МВД России необходимо таким образом, чтобы занятия по физической подготовке выполняли как можно большее количество указанных функций для всестороннего развития личности будущего сотрудника ГИБДД.

Также для более полного и всестороннего физического развития курсанта, обучающегося по профилю ГИБДД, необходимо строить занятия таким образом, чтобы была возможность максимально приблизить объем и содержание двигательной деятельности к реальным условиям прохождения службы и экстремальным ситуациям, которые могут возникнуть при исполнении служебных обязанностей [1].

Следует заметить, что при всем многообразии экстремальных ситуаций, возникающих при несении службы сотрудниками ГИБДД, нельзя забывать о соблюдении личной безопасности.

Выработка приемов формирования у курсантов, обучающихся по профилю ГИБДД, установки на обеспечение личной безопасности напрямую связана с физической подготовкой и спортом, через расширение психофизиологических возможностей организма и посредством развития чувствительных, познавательных и коммуникативно-деятельностных способностей, накопления двигательного опыта и расширения операционно-диагностических умений [2].

Таким образом, физическое воспитание курсантов, обучающихся по профилю ГИБДД, является важным элементом в их профессиональной подготовке к осуществлению служебной деятельности. Курсанты, занимающиеся физической подготовкой, являются наиболее подготовленными к возникающим в повседневной служебной деятельности экстремальным ситуациям, так как физическая подготовка развивает не только физические качества, но и оказывает воздействие на психоэмоциональное состояние курсанта.

1. Алдошин А.В., Еремин Р.В. Методика специальной физической подготовки курсантов старших курсов, обучающихся по профилю ГИБДД // Совершенствование физической подготовки сотрудников правоохранительных органов: сборник статей. Орёл, 2017. С. 9–14.
2. Баркалов С.Н., Макеева В.С., Герасимов И.В. Физическая подготовка в обеспечении личной безопасности курсантов, обучающихся по профилю ГИБДД // Культура физическая и здоровье. 2015. № 3. С. 48–50.
3. Герасимов И.В. Физическая подготовка как фактор, определяющий качество профессиональной деятельности и развития личности сотрудников ГИБДД // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов X Международной научно-практической конференции (к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова), 2016. С. 111–115.
4. Калашников А.Ф., Панферов Р.Г. Формирование профессиональной компетентности курсантов вузов МВД России, обучающихся по профилю ГИБДД, средствами физической подготовки // Совершенствование физической подготовки сотрудников

правоохранительных органов: сборник статей / Под редакцией С.Н. Баркалова. Орёл, 2018. С. 111–115.

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

6. Кропанов А.С., Хальзов В.И. Физическое воспитание в общей системе профессиональной подготовки курсантов образовательных учреждений МВД России // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2012. № 2. С. 220–223.

7. Холодов Ж.К., Кузнецов В.С. Теория и методики физического воспитания и спорта: учебное пособие. М.: Академия, 2013. 480 с.

8. Борисова С.Е., Зейналов Ф.Н. 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.

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

10. Кузминова Е.Ю. Взаимодействие полиции и государственных организаций при охране общественного порядка и обеспечения общественной безопасности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 3 (76). С. 60–63.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Еремин Роман Владимирович. Преподаватель кафедры физической подготовки и спорта.

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

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

Eryomin Roman Vladimirovich. Teacher of the chair of Physical Training and Sports.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

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

Physical training police officers, training of traffic police supervision in the area of road traffic.

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ:
ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ**

ROAD SAFETY ENSURING: CHALLENGES AND SOLUTIONS

Статья рассматривает проводимую единую государственную политику в области обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации в рамках работы по достижению цели – снижения к 2024 году смертности населения от ДТП в 3,5 раза и стремление к нулевому показателю смертности в дорожных авариях к 2030 году.

The article considers the unified state policy in the field of road safety in the territory of the Russian Federation in the framework of the work to achieve the goal – to reduce by 2024 the mortality rate from road accidents by 3.5 times and the desire for a zero mortality rate in road accidents by 2030.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения, Российской Федерацией проводится целенаправленная государственная политика, выраженная в системном государственном управлении, представленном совокупностью нормативных правовых актов, олицетворяющих основные направления и тенденции развития самого общества [1]. 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 [10].

Определение четких масштабов и характера обеспечения безопасности дорожного движения, как социального явления, является важным элементом деятельности государства по выработке стратегии, создания специальных органов и объединение усилий для решения стоящих перед государственными органами задач в указанной сфере [2].

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].

В последние годы со стороны государства активно принимаются меры по достижению цели – сокращению дорожно-транспортных происшествий, сохранению жизни и здоровья людей на дорогах. Сегодня в России действует федеральная целевая программа по повышению безопасности дорожного движения, в результате которой удалось сохранить тысячи человеческих жизней. В рамках работы над национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Стратегией безопасности дорожного движения создается механизм, который будет работать для достижения цели – снижения к 2024 году смертности населения от ДТП в 3,5 раза и стремления к нулевому показателю смертности в дорожных авариях к 2030 году [4].

В части 1 статьи 6 ФЗ «О безопасности дорожного движения» закреплён предмет ведения Российской Федерации [5]. К нему отнесены следующие вопросы:

1. Формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Установление правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Установление единой системы технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации технических норм, и других нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Контроль за соответствием законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения Конституции Российской Федерации и федеральным законам.

5. Создание федеральных органов исполнительной власти, обеспечивающих реализацию государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

6. Разработка и утверждение федеральных программ повышения безопасности дорожного движения и их финансовое обеспечение.

7. Организация и осуществление федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

8. Координация деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

9. Заключение международных договоров Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Проводимая единая государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации носит многоплановый характер.

Так, 25 ноября 2018 года руководство российской Госавтоинспекции приняло участие в работе IX Международного конгресса «Дорожное движение в Российской Федерации» и VIII Международного конгресса «ЭРА-ГЛОНАСС: ГЛОНАСС в цифровой экономике». Организаторами первого форума стали Министерство транспорта Российской Федерации, межрегиональная общественная организация «Координационный совет по организации дорожного движения» и федеральное дорожное агентство «Росавтодор».

В конгрессе приняли участие делегаты из 40 регионов страны и 50 российских городов, а также сенаторы Совета Федерации, депутаты Государственной Думы, представители федеральных министерств и ведомств, руководители высших органов исполнительной власти, общественных объединений и организаций, а также российские и зарубежные эксперты.

В пленарной дискуссии «От приоритетного – к национальному: трансформация и масштабирование проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», первый заместитель начальника Госавтоинспекции МВД России генерал-лейтенант полиции Владимир Швецов отметил положительную динамику в снижении смертности на дорогах страны. За 10 месяцев 2018 года количество дорожно-транспортных происшествий на федеральных трассах снизилось на 6 % по сравнению с аналогичным периодом 2017 года. Это стало возможным благодаря результа-

там комплексной совместной работы подразделений ГИБДД, подведомственных Росавтодору региональных учреждений, а также других участников этого процесса.

В рамках конгресса состоялся ряд дискуссий, в ходе которых были рассмотрены вопросы организации и безопасности дорожного движения, развития транспортных систем российских городов и регионов, эффективных и современных систем управления. Делегаты высказали свое мнение относительно стратегии транспортного развития в регионах и городах России.

Общественное обсуждение имеющегося опыта и современных инициатив в области организации дорожного движения создаёт основу для принятия конструктивных решений в области отечественной транспортной политики. Конгресс является общественным форумом, который объединяет представителей власти, экспертного сообщества и активистов гражданского общества для выработки предложений по повышению качества и безопасности дорог в российских регионах и городах.

Хотелось бы отметить как перспективное направление в работе по обеспечению безопасности дорожного движения проведение рабочих встреч с представителями общественных организаций, экспертного сообщества, блогосферы и СМИ. Так, в ноябре 2018 года ГУОБДД МВД России было организовано проведение подобного мероприятия. Собравшиеся обсудили вопросы развития инициатив в сфере профилактики правонарушений, совершенных водителями в состоянии опьянения. Подобные проступки представляют собой повышенную общественную опасность, а аварийность с участием таких водителей, как правило, характеризуется высокой тяжестью последствий. В этой связи органами внутренних дел реализуется комплекс мер, направленных на повышение уровня правосознания участников дорожного движения и профилактику правонарушений данной категории.

В текущем году российской Госавтоинспекцией организовано и проведено более 32 тысяч мероприятий по проведению сплошных проверок водителей транспортных средств на предмет выявления признаков состояния опьянения. К половине таких мероприятий привлекались представители общественности и СМИ. Несмотря на предупредительный характер сплошных проверок, при их проведении было выявлено более 43 тыс. нетрезвых водителей.

Кроме того, сотрудники ГИБДД привлекают к борьбе с нетрезвыми водителями общественных активистов, объединения граждан в социальных сетях, которые оперативно сообщают информацию о таких нарушителях. Таким образом в ходе обработки полученной от населения информации сотрудниками ДПС задержано более 23 тыс. водителей, управлявших автотранспортом с признаками опьянения. Основной фактор, который, по мнению граждан, стимулирует их сообщать в Госавтоинспекцию о случаях управления транспортом нетрезвыми водителями – осознание того, что своевременное пресечение противоправных действий может предотвратить ДТП и спасти чью-то жизнь.

В настоящее время по инициативе российской Госавтоинспекции во взаимодействии с Минздравом России прорабатывается вопрос о возможности привлечения к ответственности водителей, находящихся под воздействием медицинских препаратов, вызывающих нарушение физических и психических функций.

Кроме того, рассмотрена реализуемая рядом подразделений Госавтоинспекции практика перепроверки медицинских заключений, предоставленных по окончании срока лишения права управления транспортными средствами. Данная работа, проводимая совместно с Росздравнадзором и органами прокуратуры, позволяет исключить из процесса движения водителей, имеющих медицинские противопоказа-

ния, а в отношении организаций, выдавших этим гражданам заключения, и впоследствии послуживших основанием для возврата водительских удостоверений, осуществлять меры для привлечения к административной ответственности [8].

Рост автотранспорта на дорогах страны растет огромными темпами [6]. В результате проведенного анализа аварийности и рассмотрения комплекса принимаемых мер по снижению тяжести последствий, можно сделать вывод, что для достижения главной цели -снижения количества ДТП, уменьшения смертности – необходима слаженная совместная работа в этом направлении, включая все сегменты деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Реализация указанных изменений позволит повысить эффективность противодействия управлению транспортными средствами в состоянии опьянения.

В настоящее время в стране реализуется широкомасштабный информационно-просветительский проект «Культура на дорогах», направленный на все категории участников дорожного движения. Социальная кампания проходит в поддержку Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы. Организаторами выступают Российский союз автостраховщиков при поддержке Госавтоинспекции МВД России, федеральных Министерства транспорта и Министерства просвещения, экспертного центра «Движение без опасности».

Являясь третьим проектом в серии информационных кампаний, «Культура на дорогах» аккумулировала опыт предшественников – проектов «Сложности перехода» и «Повод для обгона». Кроме того, тематика, которую разрабатывают в ходе новой кампании, стала шире. Аудитории расскажут о безопасности пешеходов и пассажиров, правилах перевозки детей, необходимости соблюдения дистанции и опасности обгона.

Инструментами нового проекта являются образовательные фильмы, информационные ролики, баннеры, просветительские материалы, конкурсы и активности в социальных сетях и на улицах, воспитательно-образовательные занятия с будущими водителями, пешеходами и молодыми родителями, с профессионалами за рулем и начинающими автолюбителями. Первый элемент кампании «Культура на дорогах» – телевизионные ролики, которые будут транслироваться в эфире федеральных телеканалов.

На сегодняшний день мероприятия кампании прошли в Липецкой, Орловской, Пензенской и Псковской областях.

Что касается вопроса международного сотрудничества в области обеспечения безопасности дорожного движения, то хочется отметить участие в работе Консультативного совета Целевого фонда по безопасности дорожного движения ООН первого заместителя Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковника полиции Александра Горового и начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенанта полиции Михаила Черникова.

В июле 2018 года Александр Горовой был избран представителем государств-членов ЭСКАТО в Консультативном совете Целевого фонда ООН по безопасности дорожного движения. Он представляет 53 государства-члена ЭСКАТО в руководящем органе новой глобальной структуры, созданной с целью укрепить многостороннее сотрудничество по повышению безопасности дорожного движения.

Создание фонда стало итогом последовательных усилий государств-членов ООН по активизации международного сотрудничества в целях снижения смертно-

сти и травм в результате ДТП и повышения безопасности дорожного движения во всем мире.

Созданный Генеральным секретарем ООН Целевой фонд по безопасности дорожного движения призван оказывать техническое содействие государствам в повышении дорожной безопасности в пяти аспектах: управление дорожным движением, безопасность водителя, транспортного средства, дороги, а также эффективная ликвидация последствий ДТП. Фонд в своей работе концентрируется на пяти основных направлениях: разработка законодательства, повышение уровня правоприменительной практики, образовательные программы, технологическое развитие, разработка нормативно-правового регулирования на международном уровне.

Консультативный совет является главным органом, определяющим приоритетные направления деятельности созданного Фонда. На прошедшем в августе этого года в Женеве первом заседании Совета были обсуждены и рекомендованы определенные критерии отбора проектов для финансирования, а также рассмотрены вопросы контроля, учета и отчетности по реализации отобранных заявок.

Состоявшееся сегодня в Женеве заседание Консультативного совета фонда было призвано завершить формирование нормативно-правовой базы деятельности новой глобальной организации, окончательно утвердить критерии отбора проектов, одобрить дополнительную проработку проектных заявок, посвященных сокращению детской смертности и травматизма в результате ДТП. Разработанные Советом критерии помогут странам в подготовке проектной документации для получения реального финансирования со стороны фонда. Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожнотранспортных происшествий и требует эффективного правового регулирования отношений в этой сфере [9].

Участники заседания выразили надежду, что фонд станет востребованным инструментом содействия странам в их усилиях по развитию устойчивой транспортной системы, обеспечивающей расширение доступа к транспортным услугам и снижению уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий.

Таким образом, мировой и отечественный опыт свидетельствуют о том, что решение задачи по снижению смертности и травматизма до минимально низкого уровня возможно исключительно на путях последовательного приведения институциональной среды дорожного движения к стандартам, характерным для этих стран, включая гарантии равенства прав, обязанностей и ответственности всех участников дорожного движения вне зависимости от должностного или имущественного статуса владельца (водителя, пассажира) транспортного средства, наличия высокопрофессионального корпуса дорожных полицейских; признания высокой цены жизни и здоровья участника дорожного движения как на уровне гуманитарной категории, так и в практических расчетах и нормативах ведения систематического, объективного и независимого от ведомственных интересов статистического учета фактов смертности и травматизма в ДТП.

Специалисты также единодушны в том, что продвижение на пути к цивилизованному уровню безопасности дорожного движения возможно исключительно при достижении общественного консенсуса по обозначенному кругу вопросов на уровне власти, экспертного сообщества и участников дорожного движения.

Государство, защищая участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, реализует широкий спектр мероприятий по обеспечению дорожной безопасности [7].

1. Зейналов Ф.Н. Некоторые проблемы правоприменения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1. С. 169–175.
2. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р // Рос. газ. 2018. № 15.
3. Кузминова Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России / Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 90–95.
4. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Статистика аварийности в Российской Федерации [Электронный ресурс] / Официальный сайт ГИБДД. URL: www.gibdd.ru (дата обращения: 24.11.2018).
6. Былинин И.А. Проблемы правового регулирования, возникающие при осуществлении федерального государственного надзора Госавтоинспекцией МВД России // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 93–98.
7. Мишина Ю.В. К вопросу об участии в дорожном движении лиц с ограниченными возможностями // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 305.
8. Губенков А.О. Возврат водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами: проблемы и пути их решения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 1 (70). С. 28–30.
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. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

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, 2.

Zhbanova Svetlana Aleksandrovna. Senior teacher of the chair of the Traffic Police organization. Candidate of sciences (Economics).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

Вдовиченко Вадим Владимирович. Начальник факультета подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка.

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.

Служебный адрес: 117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Vdovichenko Vadim Vladimirovich. Head of the faculty of training of police units for the protection of public order.

Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation named after V.Ya. Kikot.

Work address: 117997, Moscow, st. Academician Volgin 12.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

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

Road safety, traffic accidents, traffic police, strategy.

ЖЕРЕБЦОВ А.Н.

ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПОСТРОЕНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВОВЫХ САНКЦИЙ НОРМ ОБ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ПРАВОВЫХ ПОЗИЦИЯХ КОНСТИТУЦИОННОГО СУДА РОССИИ

ISSUES OF IMPROVING OF THE CONSTRUCTION AND IMPLEMENTATION OF THE LEGAL SANCTIONS OF THE NORMS ON ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY IN THE LEGAL POSITIONS OF THE CONSTITUTIONAL COURT OF RUSSIA

В статье рассматриваются вопросы совершенствования построения и реализации правовых санкций норм об административной ответственности в правовых позициях Конституционного суда России.

The article deals with the issues of improving the construction and implementation of legal sanctions norms on administrative responsibility in the legal positions of the Constitutional court of Russia.

В течении последних десяти лет Конституционный Суд РФ (далее – КС РФ) в своих актах уделяет пристальное внимание проблемам административно-правовых санкций. При этом принятые постановления и определения КС РФ по вопросам применения указанных санкций формулируют принципиальные судебные позиции по двум основным направлениям, во-первых, применения компетентным субъектом административно-правовой санкции за совершенное административное правонарушение, во-вторых, построения этих санкций в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) и законодательстве субъектов Российской Федерации об административной ответственности.

КС РФ в ряде своих постановлений отмечал, что реализация публично-правовой ответственности, а именно применения санкции, должна осуществляться

на основе конституционных требований: а) справедливости; б) соразмерности; в) дифференциации ответственности, тяжести содеянного; г) размера и характера причиненного ущерба; д) степени вины правонарушителя; е) адекватности, порождаемых юридической ответственностью последствий тому вреду, который причинен в результате противоправного деяния; ж) баланса основных прав индивида и общего интереса, состоящего в защите личности, общества и государства от противоправных посягательств; з) иных существенных обстоятельств, обусловливающих индивидуализацию при применении тех или иных мер государственного принуждения [1]. При всей актуальности и значимости приведенных принципиальных позиций КС РФ их реализация при назначении административно-правовой санкции вызывает комплекс проблем не только организационно-правового, но прежде всего законодательного характера.

Организационно-правовой аспект проблемы реализации приведенных правовых позиций КС РФ при применении административно-правовых санкций заключается, по нашему мнению, в невозможности их осуществления при назначении административного наказания должностными лицами органов исполнительной власти, наделенными административно-юрисдикционными полномочиями. Это прежде всего заключается в банальном незнании многими из приведенных лиц приведенных требований КС РФ. Согласитесь, что при обычной форме производства по делу об административном правонарушении, а также с учетом экономии процессуальных средств и скорости данного производства представляется затруднительной реализация приведенных требований КС РФ при применении административно-правовых санкций. С определенной долей уверенности можно признать, что высказанные КС РФ принципиальные требования в большей степени ориентированы на применение их судами, а не должностными лицами органов исполнительной власти, что в конечном счете влечет нарушение принципа справедливости. Выходит, что при назначении административного наказания судом (судьей) следует учитывать приведенные позиции КС РФ, а при применении административно-правовой санкции должностными лицами административно-юрисдикционного органа их применение практически исключается. В конечном счете, по нашему мнению, приведенная проблема тесно связана с законодательным обеспечением осуществления предложенных позиций КС РФ, что, в сущности, признавалось в целом ряде его постановлений [2]. Так, КС РФ указывал, что законодатель при формулировании норм об ответственности должен учитывать конституционные требования справедливости, соразмерности, дифференциации и индивидуализации ответственности, учета тяжести содеянного, размера и характера причиненного ущерба, степени вины правонарушителя, адекватности, порождаемых юридической ответственностью последствий, баланса частных и публичных интересов и т.п. Обеспечить данные требования должен именно законодатель в процессе третьей кодификации административно-деликтного законодательства. При этом реализация приведенных принципиальных позиций КС РФ должна учитывать и иные принципиальные положения, на которых основывается административная ответственность и производство по ее осуществлению, а именно экономичность процессуальных средств привлечения лица к административной ответственности, оперативность привлечения к ответственности, исполнимости административного наказания, недопустимости реализации «фискального», ликвидационного подход к построению административно-правовых санкций [3, с. 56].

Приведенные положения, по нашему мнению, позволяют выделить некоторые направления, нуждающиеся в учете в ходе осуществления третьей кодификации административно-деликтного законодательства:

во-первых, законодательно закрепить в главе, посвященной общим началам (правилам) назначения административного наказания, принципы назначения административного наказания, учитывающие правовые позиции КС РФ;

во-вторых, законодательно определить значение этих принципов для применения административно-правовых санкций, закрепить требования соответствия и подчиненности норм права положениям этих принципов, предусмотреть последствия противоречия правореализационной практики требованиям содержания этих принципов [4, с. 22–33; с. 26–37].

Другой не менее значимой проблемой, которая нашла отражение в актах КС РФ, сформулировавших правовые позиции, является построение административно-правовых санкций в КоАП РФ и законодательстве субъектов Российской Федерации об административной ответственности. В соответствии с ч. 2 п. 2 постановления Конституционного Суда РФ от 4 декабря 2017 г. № 35-П «По делу о проверке конституционности части 1.3 статьи 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с жалобой гражданина Ю.А. Рейнхиммеля» отмечается, что «осуществляя нормативно-правовое регулирование оснований, условий и сроков административной ответственности, федеральный законодатель обязан исходить из того, что ее использование возможно лишь на основе обеспечения баланса прав и свобод граждан, юридических лиц, с одной стороны, и общего (публичного) интереса, состоящего в защите личности, общества и государства от административных правонарушений, – с другой» [5]. Приведенные положения, выраженные в виде правовой позиции КС РФ, обязывают законодателя, осуществляя правовое регулирование, в том числе, административной ответственности, регламентировать ее с учетом принципа баланса частных и публичных интересов субъектов права. Этот баланс должен касаться как формулирования самого состава административного правонарушения, так и административно-правовой санкции, применяемой за его совершение. При этом проблема баланса частного и публичного интереса при формулировании нормы об административной ответственности все же в большей степени касается именно конструирования административно-правовой санкции. В правовой позиции КС РФ принцип учета баланса частного и публичного интереса, при построении административно-правовой санкции, заключается в: 1) учете конституционного принципа равенства всех перед законом; 2) четкости определения в административно-деликтном законе административно-правовой санкции; 3) необходимости отражения в административно-правовой санкции такого вида и размера административного наказания (в случае необходимости – с помощью толкования, данного ей судами), который бы позволил субъекту предвидеть административно-правовые последствия своих противоправных действий (бездействия); 4) необходимости предусмотреть при назначении административного наказания в виде административного штрафа и, как следствие, ограничивающему находящееся под судебной защитой право частной собственности (статья 35, части 1 и 2, Конституции Российской Федерации), чтобы устанавливаемые им размеры таких штрафов в каждом конкретном случае обеспечивали адекватность применяемого административного принуждения всем юридически значимым обстоятельствам; 5) обеспечении влияния на индивидуализацию административной ответственности и наказания за совершенное административное правонарушение [6]. При этом следует отметить,

что приведенные положения предусматриваются в иных постановлениях КС РФ [7]. Кроме этого, по мнению КС РФ, на размер административного наказания, выраженного в административно-правовой санкции, может влиять специфика региона, как крупнейшего (как по размерам, так и по численности населения) центра экономической, политической, образовательной и иной социальной активности (т.е. повышенной социально-экономической привлекательности определенного субъекта Российской Федерации), что в конечном счете «... объективно предопределяет возможность причинения определенными видами административных правонарушений на территории этих регионов значительно большего вреда, чем в других местностях» [8].

Предложенные в правовых позициях КС РФ подходы к построению административно-правовой санкции являются вполне обоснованными, однако они не учитывают целый ряд проблемных аспектов данного вида деятельности законодателя. Приведенные правовые позиции КС РФ в большей степени ориентированы на формирование административно-правовых санкций, которые применяются преимущественно судами (судьями). Между тем мало внимания уделяется проблемам построения административно-правовых санкций, применяемых должностными лицами административно-юрисдикционного органа исполнительной власти. Вызывает сомнение и попытка обоснования КС РФ возможности влияния «специфики региона» на построение административно-правовых санкций. Представляется, что данный подход вступает в серьезное противоречие с важнейшим принципом права – принципом справедливости. Вряд ли можно обосновать данную правовую позицию необходимостью соблюдения принципа баланса частного и публичного интереса, как это указано в ч. 2 п. 4.1 постановления Конституционного Суда РФ от 22 апреля 2014 г. № 13-П «По делу о проверке конституционности частей 5 и 7 статьи 12.16, части 1.2 статьи 12.17, частей 5 и 6 статьи 12.19 и части 2 статьи 12.28 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом группы депутатов Государственной Думы» [9], где предусматривалось следующее положение: «Вместе с тем никакие вытекающие из Конституции Российской Федерации предписания, в том числе о соразмерности (пропорциональности) установленных санкций, не обязывали федерального законодателя отказываться от такой модели, равно как и менять нормативное регулирование, связав размер административных штрафов за административные правонарушения с наступлением последствий, обусловленных дорожно-транспортной ситуацией в конкретном регионе».

Кроме приведенных принципиальных положений, предопределяющих требования к построению административно-правовых санкций, следует сформулировать и другие, также являющиеся значимыми для учета законодателем:

- 1) недопустимость установления в административно-деликтном законе меры административного наказания большего, чем в любом из преступлений (возможно-го в будущем уголовного проступка);
- 2) каждому виду административных правонарушений, определяемых по характеру, должен быть законодательно определен вид устанавливаемых административных наказаний, их минимальный и максимальный пределы;
- 3) административно-правовые санкции должны быть по преимуществу относительно определенными или альтернативными;
- 4) административно-правовая санкция должна быть исполнимой.

Резюмируя изложенное, следует отметить, что предстоящая третья кодификация административно-деликтного законодательства должна учесть сформулиро-

ванные принципиальные правовые позиции КС РФ, касающиеся назначения административного наказания. Однако уместно не ограничиваться только приведенными правовыми позициями КС РФ, но и учитывать положения, сформулированные учеными-административистами и посвященные вопросам как построения административно-правовых санкций, так и их применения при привлечении правонарушителя к административной ответственности.

1. По делу о проверке конституционности подпункта 1 статьи 1301, подпункта 1 статьи 1311 и подпункта 1 пункта 4 статьи 1515 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с запросами Арбитражного суда Алтайского края (ч. 3 п. 3.2): Постановление Конституционного Суда Рос. Федерации от 13 декабря 2016 г. № 28-П // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 52 (часть V), ст. 7729; По делу о проверке конституционности положений статей 15, 1064 и 1068 Гражданского кодекса Российской Федерации, подпункта 14 пункта 1 статьи 31 Налогового кодекса Российской Федерации, статьи 199.2 Уголовного кодекса Российской Федерации и части первой статьи 54 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации в связи с жалобами граждан Г.Г. Ахмадеевой, С.И. Лысяка и А.Н. Сергеева (п. 4.2): Постановление Конституционного Суда Рос. Федерации от 8 декабря 2017 г. № 39-П // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2017. № 51, ст. 7914.
2. По делу о проверке конституционности положения пункта 2 статьи 1070 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с жалобами граждан И.В. Богданова, А.Б. Зернова, С.И. Кальянова и Н.В. Труханова (ч. 4 п. 5): Постановление Конституционного Суда Рос. Федерации от 25 января 2001 г. № 1-П // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 7, ст. 700.
3. Ярковой С.В. Законность и юридическая справедливость административной правоприменительной деятельности // Административное право и процесс. 2017. № 11.
4. Тузов Н.А. О верховенстве принципов в правовом регулировании (судопроизводстве) // Право и правосудие: теория, история, практика: материалы Всерос. науч.-практ. конф. (18 мая 2009 г., г. Краснодар). В 3 т. Краснодар: СКФ РАП, 2009. Т. 1; Жеребцов А.Н. Публично-правовая обязанность: проблемы теории и практики осуществления // Философия социальных коммуникаций. 2013. № 4.
5. По делу о проверке конституционности части 1.3 статьи 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с жалобой гражданина Ю.А. Рейнхиммеля (ч. 2 п. 2): Постановление Конституционного Суда Рос. Федерации от 4 декабря 2017 г. № 35-П // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2017. № 51, ст. 7910.
6. Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Чудинова Константина Владимировича на нарушение его конституционных прав частью 1 статьи 19.3, частями 1 и 2 статьи 30.15 и частью 1 статьи 30.16 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (ч. 2 п. 2) [Электронный ресурс]: Определение Конституционного Суда Рос. Федерации от 28 сентября 2017 г. № 1819-О. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»; Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Волобуева Станислава Ивановича на нарушение его конституционных прав статьей 2.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (ч. 2 п. 2) [Электронный ресурс]: Определение Конституционного Суда Рос. Федерации от 28 сентября 2017 г. № 1816-О. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

7. По делу о проверке конституционности Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» и Федеральный закон «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях» в связи с запросом группы депутатов Государственной Думы и жалобой гражданина Э.В. Савенко (ч. 3 п. 3): Постановление Конституционного Суда Рос. Федерации от 14 февраля 2013 г. № 4-П // Собр. законодательства Рос. Федерации, 2013. № 8, ст. 868.
8. По делу о проверке конституционности положений пункта 6 статьи 8 Федерального закона «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации», частей 1 и 3 статьи 18.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и подпункта 2 части первой статьи 27 Федерального закона «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию» в связи с жалобой гражданина Республики Молдова М. Цуркана» (ч. 6 п. 4): Постановление Конституционного Суда Рос. Федерации от 17 февраля 2016 г. № 5-П // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 9, ст. 1308.
9. Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 18 (часть IV), ст. 2288.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Жеребцов Алексей Николаевич. Профессор кафедры административной деятельности органов внутренних дел. Доктор юридических наук, доцент.

Краснодарский университет МВД России.

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

Zherebtsov Aleksey Nikolaevich. Professor of the chair of Administrative Activity of the Internal Affairs Bodies. Doctor of sciences (Law), associate professor.

Krasnodar University of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 350005, Krasnodar, st. Yaroslavskaja 128.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Совершенствование правовой системы, реализация правовых санкций, нормы административной ответственности, правовая позиция, Конституционный суд России.

Improvement of the legal system, implementation of legal sanctions, norms of administrative responsibility, legal position, Constitutional court of Russia.

ЗАГОРОДНИХ Н.А., НОВИКОВ А.Н.

**ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ВЫЯВЛЕНИЯ ОЧАГОВ
КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП: ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

**INFORMATION SYSTEM IDENTIFY HOTSPOTS
OF CONCENTRATION OF ROAD ACCIDENT: RESULTS
OF IMPLEMENTATION AND PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT**

Безопасность дорожного движения является весьма актуальной проблемой. В современном мире информационных технологий все чаще поднимается вопрос о разработке и внедрении интеллектуальных транспортных систем (ИТС) с целью повышения безопасности и эффективности транспортного процесса за счет снижения социальных и транспортных рисков. В статье представлены итоги реализации Информационной системы выявления очагов концентрации ДТП как подсистемы ИТС, сделаны выводы и предложения о перспективах ее развития и формирования на ее основе целостной технологии устранения очагов концентрации дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Road safety is a very urgent problem. In today's world of information technology is increasingly raised the question of the development and implementation of intelligent transport systems (ITS) in order to improve the safety and efficiency of the transport process by reducing social and transport risks. The article presents the results of the implementation of the "Information system to identify the foci of concentration of accidents" as a subsystem of ITS, conclusions and suggestions about the prospects of its development and formation on its basis of a holistic technology to eliminate the foci of concentration of road accidents (RTA).

Целью Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [1] (далее Стратегии) являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в ДТП к 2030 году, а одним из основных направлений реализации Стратегии является совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая работы по организации дорожного движения. Согласно Стратегии для реализации обозначенного выше направления необходим ряд мер, в том числе: совершенствование дорожных условий и дорожной инфраструктуры в части повышения безопасности дорожного движения за счет малозатратных, но эффективных мероприятий (устранение мест концентрации ДТП, нанесение дорожной разметки, установка дорожных знаков и указателей, безопасное размещение и оборудование мест остановок маршрутных транспортных средств); развитие принципов автоматизации управления дорожным движением на основе высокотехнологичной электронной и мобильной техники, интеграция систем управления дорожным движением в ИТС.

В предложенной ранее универсальной модели цифровой инфраструктуры транспорта [2] ИТС является одной из трех ее функциональных составляющих наряду с системой транспортной безопасности и системой ситуационного управления и межведомственного взаимодействия, а подсистема выявления очагов концентрации ДТП отнесена к одной из инструментальных подсистем ИТС.

На сегодняшний день статистика о совершенных ДТП предоставляется в открытом доступе [3], существует ряд сервисов, основанных на геоинформационных системах, позволяющих отобразить на электронной карте местности места совершения ДТП, однако не существует информационной системы, позволяющей автоматизировать процесс выявления очагов их концентрации.

Авторами статьи был разработан Сервис выявления очагов концентрации ДТП [4]. В статье приведены результаты реализации указанного сервиса, и определены перспективы его дальнейшего развития.

Сервис выявления очагов концентрации ДТП имеет модульную структуру (рис. 1) и состоит из следующих функциональных элементов: модуль пользовательского интерфейса, взаимодействующий с модулем анализа геоинформационных данных и выявления потенциальных очагов концентрации ДТП, модулем анализа данных о статистике ДТП и активизации очагов их концентрации на карте, модулем визуализации активных очагов концентрации ДТП, а также взаимодействующий с подгружаемыми картами Open Street Map и данными статистики ДТП.

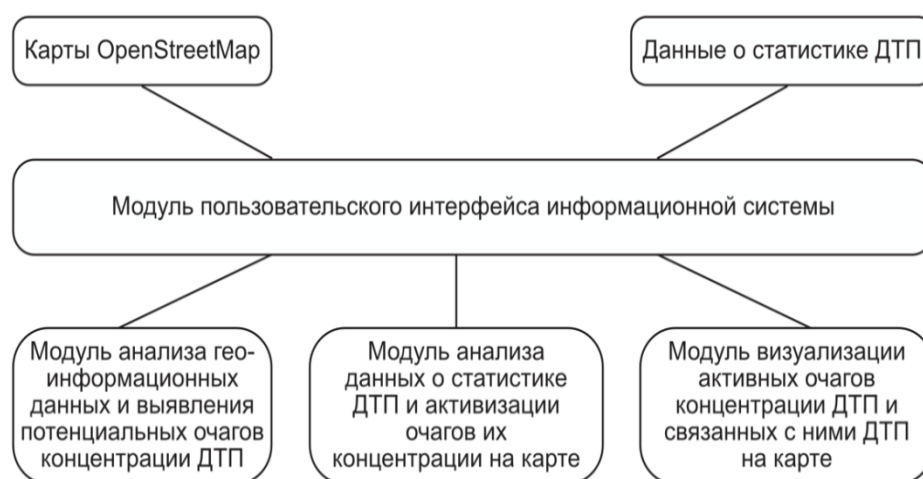


Рис. 1. Функциональная схема Сервиса выявления очагов концентрации ДТП.

Не вдаваясь в детали программной реализации Сервиса выявления очагов концентрации ДТП, алгоритм его работы можно укрупненно представить следующей последовательностью этапов:

1. Загрузка данных статистики совершенных ДТП и карты интересующего региона.
2. Анализ электронной карты местности с целью разбивки ее на потенциальные очаги ДТП.
3. Сопоставление данных статистики совершенных ДТП с потенциальными очагами концентрации ДТП.
4. Активизация потенциального очага концентрации ДТП в случае удовлетворения его условиям.
5. Отображение очагов концентрации ДТП на электронной карте местности с возможностью получения детальной информации о всех ДТП, отнесенных системой к этому участку.

Система анализирует граф дорог загруженной карты и разбивает ее на участки так называемых «потенциальных очагов концентрации ДТП» согласно определе-

нию очага ДТП, указанного в Федеральном законе от 03.07.2016 № 296-ФЗ. После сопоставления «потенциальных очагов концентрации ДТП» с загруженными данными статистики совершенных ДТП система активизирует тот или иной «потенциальный очаг концентрации ДТП» и отображает его на электронной карте в случае удовлетворения его требованиям, предъявляемым к очагам ДТП согласно указанному федеральному закону.

Анализ электронной карты города Орел, данных статистики ДТП, совершенных в городе Орле за один год, и выявление очагов концентрации ДТП с последующим отображением их на электронной карте занимает в среднем порядка 20-30 минут, после чего пользователю системы доступна карта с отмеченными на ней очагами концентрации ДТП и полной информацией о них (рис. 2, 3). Эта процедура выполняется однократно.

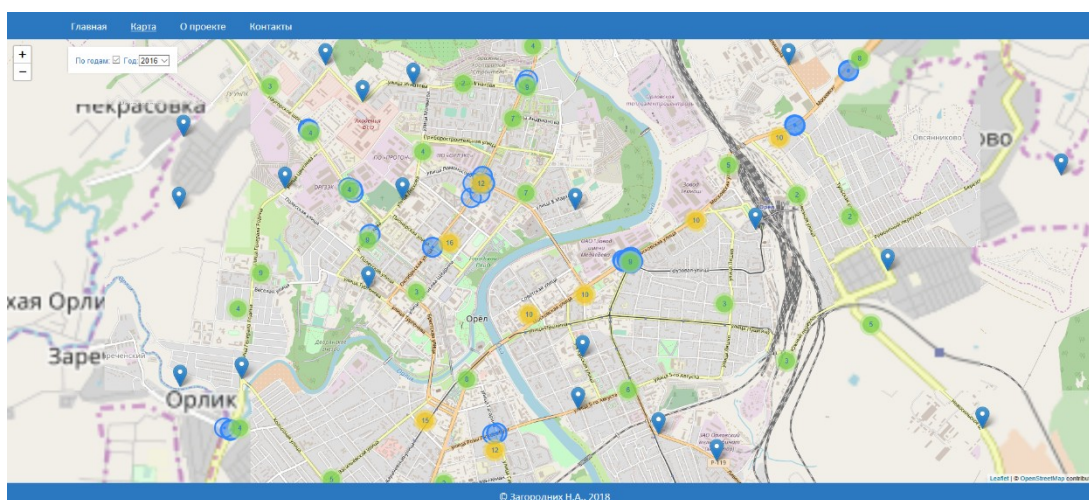


Рис. 2. Карта города Орла с выявленными очагами концентрации ДТП.

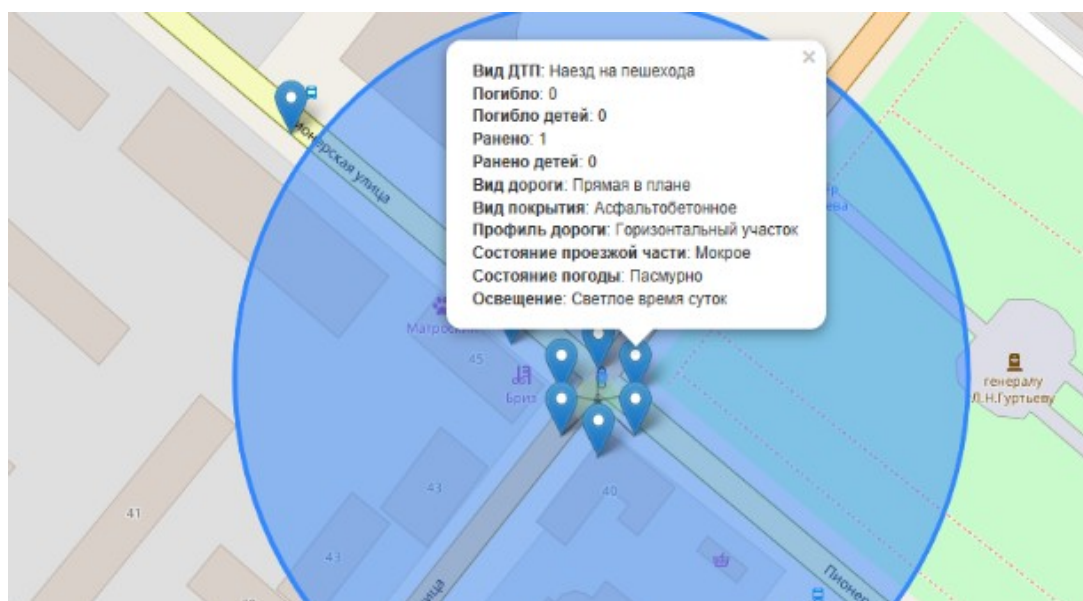


Рис. 3. Детальная информация о ДТП в одном из очагов концентрации ДТП.

Разработанный сервис выявления очагов концентрации ДТП позволяет автоматизировать процесс выявления очагов концентрации ДТП, однако в результате его апробации [5] был сделан вывод о том, что для повышения точности выявления очагов концентрации ДТП необходим иной подход.

Подход, дающий большую точность, заключается в том, что процесс поиска и отображения на электронной карте очагов концентрации ДТП необходимо начинать с анализа данных статистики ДТП. Из базы данных системы берется первая запись с координатами места совершения ДТП, далее в радиусе от нее (радиус определяется согласно ФЗ № 296) отыскиваются другие совершенные ДТП. Если количество ДТП, попавших в указанный радиус, удовлетворяет требованиям ФЗ № 296, то данная область помечается в системе как очаг концентрации ДТП, если нет, происходит последовательный перебор записей в базе данных системы.

На данном этапе реализации указанная информационная система решает только одну задачу – автоматизирует процесс выявления очагов концентрации ДТП и отображения их на электронной карте.

С целью повышения безопасности дорожного движения необходима разработка информационной системы моделирования очагов концентрации ДТП, реализующей целостную технологию их устранения (рис. 3), а именно:

1. Выявление очагов концентрации ДТП в результате анализа данных статистики.
2. Классификация и ранжирование выявленных очагов по ряду параметров.
3. Формирование показателей, определяющих качество проведенного анализа.
4. Определение целевого показателя сокращения аварийности в очаге и оценка конечных результатов на массиве выявленных очагов аварийности.
5. Формирование последовательности устранения очагов аварийности.
6. Формирование предписаний по оценке уровня достоверности сокращения аварийности в очагах.
7. Экспериментальная проверка предложенной технологии снижения аварийности в очагах концентрации ДТП.

1. Об утверждении прилагаемой Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».

2. Загородних Н.А., Семкин А.Н. Основные аспекты универсальной модели цифровой инфраструктуры транспорта, определяющие ее структуру и функциональные элементы. Основопологающие принципы и подходы при ее организации // Мир транспорта и технологических машин. 2018. № 2 (61). С. 116–123.

3. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru>.

4. Сервис выявления очагов концентрации ДТП [Электронный ресурс]. URL: <http://ochagidtp.ru>.

5. Zagorodnikh N., Novikov A., Yastrebkov A. Algorithm and software for identifying accident-prone road sections // Transportation research procedia. 2018. Т. 36. Р. 817–825.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Загородних Николай Анатольевич. Доцент кафедры информационных систем, докторант кафедры «Сервис и ремонт машин». Кандидат технических наук, доцент.

ОГУ имени И.С. Тургенева.

Служебный адрес: 302026, г. Орел, ул. Комсомольская, 95.

Zagorodnikh Nikolay Anatolyevich. Assistant professor of the chair of Information systems, doctoral student of the chair of Service and repair of machines. Candidate of technical sciences, associate professor.

Orel State University named after I.S. Turgenev.

Work address: 302026, Orel, st. Komsomolskaya 95.

Новиков Александр Николаевич. Директор Политехнического института имени Н.Н. Поликарпова. Доктор технических наук, профессор.

ОГУ имени И.С. Тургенева.

Служебный адрес: 302026, г. Орел, ул. Комсомольская, 95.

Novikov Alexander Nikolaevich. Director of the Polytechnical Institute named after N.N. Polikarpov. Doctor of technical sciences, professor.

Orel State University named after I.S. Turgenev.

Work address: 302026, Orel, st. Komsomolskaya 95.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, очаги ДТП, геоинформационная система, интеллектуальные транспортные системы.

Road safety, road accidents, geographic information system, intelligent transport systems.

ЗАТОЛОКИН А.А.

О НЕОБХОДИМОСТИ РАСШИРЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СОБСТВЕННИКОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

ABOUT THE NEED FOR THE EXTENSION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF VEHICLES

Статья посвящена обоснованию необходимости расширения ответственности собственников транспортных средств.

The article is devoted to the justification of the need to expand the responsibility of vehicle owners.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения, Российской Федерацией проводится целенаправленная государственная политика, выраженная в системном государственном управлении, представленном совокупностью нормативных

правовых актов, олицетворяющих основные направления и тенденции развития самого общества [1].

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 [2].

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения являются чрезвычайно актуальными. Одним из эффективных рычагов воздействия на нарушителей Правил дорожного движения является привлечение к административной ответственности. Бесспорно, что принцип неотвратимости наказания служит сильнейшим сдерживающим средством для лиц, пытающихся посягнуть на общественные отношения в области дорожного движения. При этом факты ухода от административной ответственности порождают у правонарушителей мнимое ощущение безнаказанности и вседозволенности, толкая на новые «подвиги» на дорогах. Современные возможности телекоммуникации позволяют делиться «лайфхаками» среди неограниченного круга лиц, подрывая авторитет всей правоохранительной системы в целом и снижая уровень доверия к полиции в частности, в связи с чем не может не обращать на себя внимания ситуация, складывающаяся в вопросах применения задержания, последующей эвакуации, хранения и возврата транспортных средств, водители которых нарушили правила остановки и стоянки. О наличии определенных правовых коллизий, связанных с существующим порядком задержания транспортных средств, свидетельствуют публикации на различных форумах сети Интернет под заголовками: «Как забрать транспортное средство со штрафстоянки, не заплатив». Большинство «правоведов-любителей» на широких просторах Интернета ссылаются на оптимизацию законодательства 2016 года, когда порядок расчета стоимости перемещения, хранения задержанного транспортного средства был подвергнут изменению, а основания задержания транспортного средства существенно скорректированы, кроме того был установлен предельный срок оплаты за перемещение и хранение (который не должен быть менее 30 дней со дня перемещения) [3]. Изменение федерального законодательства вызвало пересмотр законодательных актов субъектов Российской Федерации, регулирующих вопросы, связанные с перемещением задержанных транспортных средств, их хранением, возвратом и оплатой расходов на перемещение и хранение [4].

Бесспорно, что подобная гуманизация законодательства снизила определенное напряжение в обществе вызванное неудовлетворённостью граждан процедурами задержания, эвакуации, хранения и возврата транспортных средств (о чем свидетельствуют поджоги эвакуаторов в 2014–2016 гг. по всей стране) [5]. Однако наряду с повышением уровня удовлетворенности граждан рассматриваемыми процедурами, возросло количество случаев ухода от оплаты как услуг по перемещению и хранению транспортных средств, так и от административной ответственности за нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств.

В целях демонстрации имеющихся коллизий в действующем законе в качестве примера рассмотрим порядок применения меры обеспечения производства (задержание транспортного средства) по чч. 4, 5 ст. 12.16 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, запрещающими остановку или стоянку транспортных средств...).

Итак, процедуру эвакуации задержанного транспортного средства можно представить в виде блоков действий, которые состоят из: факта выявления признаков административного правонарушения сотрудником полиции и принятия решения о задержании транспортного средства с его последующей эвакуацией; перемещение задержанного транспортного средства на специализированную стоянку и его хранение до момента возврата владельцу, представителю владельца или лицу, имеющему при себе документы, необходимые для управления данным транспортным средством; возврата задержанного транспортного средства владельцу, представителю владельца или лицу, имеющему при себе соответствующие документы.

Несмотря на, казалось бы, урегулированность законом, консервативность в применяемых мерах, транспарентность для всех заинтересованных лиц, все вышеперечисленные блоки действий имеют недостатки правового обеспечения.

Так на этапе выявления признаков административного правонарушения и принятия решения о задержании транспортного средства сотрудник полиции вынужден решать дилемму: кто же всё-таки нарушил правила остановки или стоянки – собственник транспортного средства или водитель? Отсутствие определенности в подобном вопросе вызывает затруднения в правоприменении, в частности, полицейский обязан составить административный материал в отношении какого-то лица, которое нарушило Правила дорожного движения.

Далее, на этапе погрузки задержанного транспортного средства (до начала транспортировки), в случае появления водителя (владельца, представителя владельца или иного лица, имеющего соответствующие документы), транспортное средство должно быть возвращено, тем самым сводится «на нет» вся деятельность полиции и эвакуационных служб.

Следующее, при возвращении транспортного средства со специализированной стоянки бывают случаи, когда правила остановки и стоянки нарушил якобы водитель, а забирает транспортное средство собственник, который руководствуясь ст. 51 Конституции Российской Федерации [5] имеет право не называть установочные данные водителя (родственника собственника автомобиля). При этом следует обратить внимание, что все чаще происходят случаи, когда собственник забирает свой автомобиль, не называя при этом данных о нарушителе Правил дорожного движения. Нигилизм в вопросах безопасности дорожного движения наносит ущерб не только репутационному имиджу правоохранительной системе, но и федеральному бюджету, за чей счет в итоге и возмещаются услуги по перемещению и хранению задержанного транспортного средства.

Далее необходимо указать, что анализ правоприменительной практики ДПС ГИБДД позволяет утверждать, что в рассматриваемых случаях лицо, умело пользуясь определенными «лазейками» в законодательстве, может не только уходить от административной, но и от гражданско-правовой ответственности, не оплачивая услуги эвакуатора и специализированной стоянки. Предоставление права на отсрочку платежа за услуги по эвакуации и хранению задержанных транспортных средств, детерминировало массовый уход от оплаты соответствующих услуг. Эвакуационные предприятия не желают сталкиваться с судебными разбирательствами из-за нескольких тысяч рублей, причем особенно в тех случаях, когда не предоставляется возможным установить ответчика по иску (ситуация со ст. 51 Конституции Российской Федерации приведенная выше). При этом отметим, что согласно действующему законодательству при возврате задержанного транспортного средства от водителя (владельца, представителя владельца или иного лица, имеющего соответ-

ствующие документы) не требуется никаких документов, кроме свидетельства о регистрации транспортного средства и решения сотрудника полиции о возврате указанного транспортного средства. Истребование представителями специализированных стоянок персональных данных нарушителя Правил дорожного движения, вручение расписок (с указанием паспортных данных) является грубым нарушением норм, регламентирующих общественные отношения в данной сфере.

Таким образом, учитывая все вышеперечисленное, следует отметить, что складывается парадоксальная ситуация, при которой нарушение правил остановки или стоянки имело место быть, а привлечь виновника как в административном, так и в гражданско-правовом плане не представляется возможным.

В завершение необходимо отметить, что решением подобной проблемы будет являться законодательное закрепление расширения ответственности собственников транспортных средств. Для этого необходимо дополнить Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях ст. 2.6.1. прим. 1 следующего содержания:

«К административной ответственности за нарушения правил остановки или стоянки привлекаются собственники (владельцы) транспортных средств».

Подобная мера является вполне своевременной и оправданной. Ведь владелец транспортного средства является не просто собственником какой-либо вещи, а обладает обязанностями, налагаемыми на него в связи с владением источником повышенной опасности. Именно поэтому, в случаях нарушения правил остановки или стоянки, в целях не допустить избежания ответственности по приведенной выше схеме, санкции должны применяться именно к собственнику транспортного средства.

Расширение ответственности собственников транспортных средств будет способствовать нивелированию фактов ухода от административной и гражданско-правовой ответственности при нарушении правил остановки или стоянки, повысит результативность работы сотрудников ДПС ГИБДД, позволит обеспечить один из основополагающих принципов юриспруденции – неотвратимость наказания, исключит случаи отплаты компенсации за услуги по перемещению и хранению транспортных средств из федерального бюджета.

-
1. Калужный Ю.Н. Правовые проблемы выявления общих закономерностей обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // NB: Административное право и практика администрирования. 2017. № 1. С. 9–16.
 2. Кузмина Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России / Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калужного, 2018. С. 90–95.
 3. Об утверждении Методических указаний по расчету тарифов на перемещение и хранение задержанных транспортных средств и установлению сроков оплаты [Электронный ресурс]: Приказ Федеральной антимонопольной службы от 15.08.2016 № 1145/16. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
 4. О внесении изменений в Закон Краснодарского края «О перемещении задержанных транспортных средств на специализированные стоянки на территории Краснодарского края, об их хранении, оплате расходов на перемещение и хранение и о возврате транспортных средств» [Электронный ресурс]: Закон Краснодарского края от 04.05.2018 № 3795-КЗ. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».

5. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vesti.ru/doc.html?id=2670625> (Москва); URL: <https://www.alt.kp.ru/online/news/1839953> (Череповец); URL: https://www.gazeta.ru/auto/2014/11/24_a_6312981.shtml (Краснодар) (дата обращения: 26.01.2019).
6. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.constitution.ru> (дата обращения: 26.01.2019).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Затолокин Александр Александрович. Доцент кафедры административной деятельности ОВД. Кандидат юридических наук.
Краснодарский университет МВД России.
Служебный адрес: 350005, Краснодар, ул. Ярославская, 128.

Zatolokin Aleksander Aleksandrovich. Candidate of sciences (Law). Assistant Professor of the chair of Administrative Activity of Internal Affairs Bodies.
Krasnodar University of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 350005, Krasnodar, st. Yaroslavskaya 128.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Правовое регулирование, совершенствование, расширение ответственности, собственник транспортного средства.

Legal regulation improvement, expansion of responsibility, the owner of the vehicle.

ЗВЁЗДОЧКИН А.В.

КОНТРОЛЬНО-РАЗРЕШИТЕЛЬНАЯ ФУНКЦИЯ РЕГИСТРАЦИОННО-ЭКЗАМЕНАЦИОННЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

CONTROL LICENSING OF FUNCTION REGISTRATION AND EXAMINATION DIVISIONS OF TRAFFIC POLICE IN PUBLIC SECURITY ENSURING

В статье рассматривается мнение, которое позволило автору, основываясь на исследовании деятельности по обеспечению общественной безопасности, настаивать на свойственности регистрационно-экзаменационным подразделениям ГИБДД контрольно-разрешительной функции.

The article is of the opinion that the author, based on a study of efforts to ensure public safety, insist on svojstvennosti registration-examination offices of GIBDD control and licensing functions.

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 разви-

тие, увеличение ресурсов человека, общества и государства в различных социальных, технических, экономических, информационных и иных сферах [1].

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, проведения государственной политики в рассматриваемой области, осуществления государственного управления системой обеспечения безопасности дорожного движения, находятся под пристальным вниманием представителей отечественной науки [2].

Об обеспечении общественной безопасности принято говорить как о важнейшей функции жизнедеятельности государства. В 2010 году распоряжением Правительства Российской Федерации была определена совокупность мероприятий (Комплексный план) по воплощению в жизнь Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года, и в разделе № 2 (п. 1) указанного документа именно Министерство внутренних дел Российской Федерации было представлено основным субъектом в процессе разработки проекта Концепции общественной безопасности Российской Федерации. В качестве соисполнителей указаны Федеральная служба безопасности и охраны Российской Федерации, а также Генеральная прокуратура России. В августе 2011 года во ВНИИ МВД России на первом заседании рабочей группы из числа заинтересованных федеральных органов исполнительной власти соисполнителями также были определены Министерство регионального развития России, МЧС России и Минздравсоцразвития России. В результате серьезной нормотворческой работы в ноябре 2013 года Президент России своим Указом утвердил Концепцию общественной безопасности в Российской Федерации [3], в которой Министерству внутренних дел России определяется масштаб реализации полномочий по обеспечению общественной безопасности.

Последовательное обращение к проблемам обеспечения общественной безопасности приводит к исследованию профессиональной полицейской деятельности, основанной на общих и специальных нормативно-правовых предписаниях. Существующие тенденции, противоречия социального развития, угрозы общественной безопасности, правовые формы и методы государственного функционирования в указанной сфере отношений нуждается в понимании сочетания усилий, регламентированных административным правом, как действий, обладающих специальной компетенцией государственно-властных субъектов по обнаружению и противодействию факторам, создающим действительную опасность законным интересам, правам и свободам граждан и организаций.

Соответственно, опираясь на вышесказанное и учитывая научные исследования отечественных ученых, в данном случае следует отметить, что регистрационно-экзаменационные подразделения являются структурной единицей Госавтоинспекции, которая в свою очередь входит в состав Министерства внутренних дел России, и их деятельность следует рассматривать в плоскости деятельности органов внутренних дел (полиции). Министерство (МВД) же, по словам Н.А. Босхамджиевой, – «это основной субъект административно-правового обеспечения общественной безопасности, это образованная в установленном порядке и в определенной нормативными правовыми актами форме организация, которая, являясь частью государственного аппарата, имеет свою структуру, территориальный масштаб деятельности, компетенцию, которую реализует в установленных формах и при помощи определенных методов» [4].

Сложные и ответственные задачи по обеспечению безопасности дорожного движения в современных условиях и широкой автомобилизации ложатся на органы внутренних дел, преимущественно на ГИБДД, и четкое определение места ее под-

разделений в системе органов обеспечения безопасности дорожного движения создаёт предпосылки для эффективного влияния на уровень общественной безопасности [11].

Одна из основных задач, определенных в п. 4 статьи 2 Положения о МВД Российской Федерации, основной смысл которой заключается в защите жизни, здоровья, прав и свобод граждан России и иностранцев, противодействии совершению преступлений, охране общественного порядка и собственности, обеспечении общественной безопасности (в том числе безопасности дорожного движения), предоставлении государственных услуг, находит свое воплощение через реализацию функций регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД.

Аналитическое исследование данных о подразделениях ГИБДД в субъектах РФ, представленных на официальном сайте Госавтоинспекции, позволили установить, что сегодня на территории Российского государства созданы и функционируют 164 МРЭО [5], 292 РЭО, 172 РЭГ. Кроме этого, в Республиках Калмыкия и Бурятия действуют МРЭН [6] и РЭН. На территории пятнадцати субъектов РФ (в Республиках Карелия, Хакасия, в Амурской и Архангельской областях) действует по одному МРЭО, оставшийся объем регистрационно-экзаменационной работы осуществляется в территориальных ОГИБДД. В Республике Коми и Чукотском автономном округе регистрационные и экзаменационные отделения действуют только в составе ОГИБДД. Примечательно то, что на территории г. Москвы действует одно комплексное подразделение ТНРЭР, объединившее отделения технического надзора, регистрации автотранспортных средств и экзаменационное отделение, которое обслуживает дипломатические представительства, консульские учреждения и их сотрудников. Все остальные регистрационные и экзаменационные отделения организационным единством не обладают и работают автономно.

В то же время обращает на себя внимание ситуация, которая возникла при наделении некоторых подразделений полиции полномочиями по оказанию государственных услуг, а также осуществлению контрольно- надзорной деятельности. На первый взгляд, регистрационно-экзаменационные подразделения ГИБДД, согласно Указу Президента РФ от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти», являясь составляющей единицей Министерства внутренних дел Российской Федерации, в соответствии с пп. в п. 3 Указа, не могут выполнять функции, свойственные федеральному агентству или федеральной службе. Однако текст вышеназванного Указа Президента РФ № 314 в редакции от 28 сентября 2017 г. не содержит запрета на оказание государственных услуг федеральным министерством, а применительно к деятельности по контролю и надзору имеет место исключение, то есть, контроль и надзор возможен, если он установлен указами Президента РФ или постановлениями Правительства РФ. Содержание такой исключительной функции отражено в пп. б п. 2 Указа, где определено что: «под функциями по контролю и надзору понимаются: выдача органами государственной власти и их должностными лицами разрешений на осуществление определенного вида деятельности и (или) конкретных действий юридическим лицам и гражданам, а также регистрация актов, документов, прав, объектов, а также издание индивидуальных правовых актов» [7]. Такое нормативно обеспеченное определение контроля и надзора снимает проблему традиционной дискуссии, основанной на отсутствии единства в нормотворческой и правоприменительной практике по смысловому значению функции контроля и надзора. Тем более, что неоднозначность использования категорий «контроль» и «надзор» как в юридической науке, так и в практике стало

предметом исследования А.О. Губенкова и получило подтверждение в ходе официального публично обсуждения, поэтому у нас есть основания согласиться с мнением данного специалиста в том, что деятельность указанных подразделений ГИБДД более полно характеризуется термином «контроль».

Анализ специальной юридической литературы и действующей нормативно-правовой базы во многом доказывает состоятельность нашего убеждения. Разрешительная функция регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД представляет собой деятельность по поводу выдачи физическим и юридическим лицам, организационно им не подчиненным, разрешений на виды деятельности, обладающие потенциальной опасностью для жизни, здоровья граждан, законных интересов общества и государства. Угроза может быть связана как с опасным характером самой деятельности (управление автомобилем), так и с отношением субъекта деятельности к порядку ее осуществления (нарушение правил регистрации автотранспортного средства). Таким образом, опираясь на мнение А.О. Губенкова [8], с уверенностью отметим, что регистрационно-экзаменационные подразделения ГИБДД, основываясь на Административных регламентах, предусмотренных Приказами МВД России № 995 [9] и № 605 [10], в деятельности по обеспечению общественной безопасности реализуют контрольно-разрешительную функцию.

1. 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.
2. Калюжный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.
3. Указ Президента Рос. Федерации [Электронный ресурс]: от 14.11.2013 № Пр-2685. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/19653> (дата обращения: 16.12.2018).
4. Босхамджиева Н.А. Вопросы теории и практики административно-правового обеспечения общественной безопасности // Административное право и процесс. 2013. № 12. С. 55–57.
5. Межрайонный регистрационно-экзаменационный отдел.
6. Межрайонное регистрационно-экзаменационное направление.
7. О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти: Указ Президента Рос. Федерации от 09.03.2004 № 314: в ред. от 28.09.2017 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2004. № 11, ст. 945.
8. Губенков А.О. Административно-правовое регулирование контрольно-разрешительной деятельности экзаменационных подразделений Госавтоинспекции: дис. ... канд. юрид. наук. Орел, 2016. С. 33.
9. Об утверждении Административного регламента МВД России по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений // Рос. газ. 2016. № 66.
10. Об утверждении Административного регламента МВД России по предоставлению государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним // Рос. газ. 2013. № 223.
11. Губенков А.О. Роль и место экзаменационных подразделений Госавтоинспекции в обеспечении безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 4 (73). С. 149–151.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Звёздочкин Алексей Васильевич. Адъюнкт кафедры административной деятельности ОВД.

Краснодарский университет МВД России.

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

Zvezdochkin Alexei Vasilievich. Post-graduate student of the chair of Administrative Activity of Internal Affairs Bodies.

Krasnodar University of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 350005, Krasnodar, st. Yaroslavskaya 128.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Регистрационно-экзаменационные подразделения ГИБДД, система общественной безопасности, полицейская деятельность, контрольно-разрешительная функция.

Registration-examination units of traffic police, public security system, policing, licensing function.

ЗЕЙНАЛОВ Ф.Н., БЫЛИНИН И.А.

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

MODERN PROBLEMS OF ROAD SAFETY, WAYS OF THEIR SOLUTION

Предметом исследования послужили некоторые особенности повышения безопасности дорожного движения в современных условиях развития России. Объектом исследования выступили общественные отношения, которые возникают в процессе взаимодействия 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 метод синтеза, правового анализа, моделирования ситуации. 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 с помощью профилактических мероприятий повлиять на дорожно-транспортную дисциплину.

The subject of the study was some features of improving road safety in modern conditions of development of Russia. The object of the study were the social relations that arise in the process of interaction between road users and traffic police officers. The author of the article investigated the features of improving road safety in order to reduce the number of road accidents. The methodological basis of the study was the method of synthesis, legal analysis, modeling of the situation. The author made proposals that are

aimed at increasing efforts in the impact on accidents, using modern information resources, prevention and promotion of road safety among road users. The proposed features of improvement of road traffic safety will enable police using preventive measures to influence the road traffic discipline.

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 [1].

Одной из главных целей в решении возникшей проблемы современности как обеспечение безопасности дорожного движения является выработка совместно принятых решений владельцев автомобилей и органов государственной власти. Уменьшение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести последствий в них на сегодняшний день первоочередная задача.

Представляется, что в век информационных технологий и быстрого развития науки и техники, наряду с постоянно растущим количеством автомобилей на дорогах и, соответственно, автомобильных аварий, в том числе и с участием детей, просто необходимо искать качественно новые подходы в деятельности по обеспечению детской дорожной безопасности [2].

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].

Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожнотранспортных происшествий и требует эффективного правового регулирования отношений в этой сфере [4]. Анализ сложившейся обстановки, исследование нормативно-правовых источников в области обеспечения безопасности дорожного движения показал, что они частично требуют правовой оптимизации с учетом современных требований в области дорожного движения. Основопологающие законодательные акты в области безопасности дорожного движения принимались более двадцати лет назад. В конце XX века дорожное движение не было таким разнообразным, динамичным, сложным и многогранным, как в настоящее время, а вносимые изменения в законодательство зачастую не отражают динамику развития правоотношений в области дорожного движения [5].

Сейчас вопросы уменьшения количества происшествий на дорогах и выработка программы безопасности, затрагивающей все сферы общественной жизни, приобрели свою актуальность. Проблема безопасности дорожного движения, прежде всего связана с возможными причинами – несоответствие автомобильных дорог потребностям общества и государства, неэффективная работа уже существующей системы безопасности, недисциплинированность участников дорожного движения.

Конечно, последствия дорожно-транспортных происшествий отражаются на экономике страны, так, за последние 4 года ущерб составил 2,2-2,6 % от валового внутреннего продукта страны [6].

По итогам проведенного анализа статистических данных, в России основными видами дорожных происшествий являются столкновение транспортных средств

и наезды на пешеходов, количество таких случаев составляет около 70 % от общего числа зарегистрированных дорожно транспортных происшествий.

На сегодняшний день более 85 % ДТП случились в результате нарушения Правил дорожного движения водителями, в них 80 % – погибших и более 90 % – раненых. 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 [7].

Исходя из анализа аварийности в зависимости от стажа управления транспортным средством можно выделить группу риска водителей со стажем менее 2 лет, из-за нарушений ПДД ими совершено каждое тринадцатое ДТП (7,9 %). Исходя из проведенного анализа следует, что есть необходимость комплексного совершенствования процесса допуска водителей, главным образом это касается подготовки и приема экзаменов.

Другой наиболее многочисленной категорией участников дорожного движения являются пешеходы. В последние десятилетия в стране погибли 86498 пешеходов и получили ранения 629183. В 2017 году доля таких происшествий составляет 30,8 % от общего количества, доля погибших – 29,2 %, раненых – 22,6 %. ДТП с участием пешехода отличается тяжестью последствий (11 погибших на 100 пострадавших) [8]. Возникшая проблема складывается из комплекса причин, поэтому необходим системный подход. Необходимо отметить, что более 40 % погибших в происшествиях с пешеходами относятся к группе возраста от 55 лет и старше, из которых 68,3 % погибли по причине наезда транспортных средств в темное время суток. По причине нарушения ПДД водителем совершается 57,6 % наездов на пешехода.

Хотелось бы, обратить внимание на проблему аварийности на пешеходных переходах, где одна из причин – низкая дисциплина водителей и самих пешеходов.

Следует отметить, что в последнее десятилетие наблюдается увеличение тяжести последствий в происшествиях, полученные участниками дорожного травмы отличаются тяжестью вреда здоровья. Следует предположить, что несвоевременное оказание первой медицинской помощи пострадавшим в ДТП лицам является одной из причин смерти в ДТП. Число погибших в ДТП в 12 раз больше, чем от несчастных случаев, а инвалидами в дорожных происшествиях становятся в 6 раз чаще и в 7 раз больше нуждаются в оказании помощи стационарно.

Увеличение тяжести последствий и общая дорожно-транспортная обстановка обратили внимание высших органов государственной власти, результатом стало принятие долгосрочной государственной Стратегии безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах. Для реализации поставленных задач необходима совместная работа государства и общества, а также взаимодействие всех органов государственной власти Российской Федерации, субъектов, органов местного самоуправления, общественных институтов и негосударственных структур, где обязательно будут учтены условия и интересы общества.

Сложившаяся на сегодняшний день система безопасности дорожного движения обусловлена недостаточным комплексом мероприятий, направленных на безопасность в разных сферах общественных отношений, и отсутствием единого механизма взаимодействия органов власти на федеральном уровне, что приводит к разобщенности действий.

Несмотря на достигнутые успехи при реализации государственной политики по обеспечению безопасности дорожного движения, в деятельности Госавтоинспекции в общем и полномочиях дорожно-патрульной службы в частности присутствуют недоработки, которые в основном проявляются в несовершенстве нормативно-правового регулирования сферы ответственности Госавтоинспекции [9].

В России действующее законодательство предусматривает общее правило привлечения к административной ответственности [10]. Основными причинами возникшей проблемы может являться неэффективность применяемых методов и средств для устранения негативных процессов. Меры в области безопасности дорожного движения, принимаемые субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления поселений, не содержат единой цели или содержат несогласованные действия, что не может коренным образом повлиять на негативные тенденции к возникновению тяжелых последствий, тем более, что в большинстве субъектов Российской Федерации бюджет имеет дотационные поступления и несет значительные социальные обязательства перед населением региона, поэтому в сложившейся ситуации органы местного самоуправления лишаются возможности для решения задач в области обеспечения безопасности.

Сегодня фактически есть проблема отсутствия системы организационно-планировочных и инженерных мер, главной целью которой является совершенствование организации дорожного движения пешеходов и транспорта в населенных пунктах (организационные мероприятия по изучению скоростного режима с учетом пропускной способности и эксплуатационных особенностей, организация дорожного движения на отдельных участках дорог, разведение транспортного и пешеходного потока). До конца не закончен процесс разграничения полномочий федеральных органов исполнительной власти, органов субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления по принятию комплекса мер в области безопасности дорожного движения.

Важно отметить, что без государственной поддержки не предоставляется возможной полноценная реализация существующих национальных программ в регионах, муниципальные образования не в состоянии эффективно справиться с проблемой обеспечения безопасности дорожного движения.

Необходимо применение единого для всех уровней власти программно-целевого метода, который позволит централизовать проблему безопасности дорожного движения и:

- применять накопленный научный потенциал при исследовании причин и условий возникновения ДТП;
- координировать деятельность органов власти на федеральном и региональном уровне;
- на основе целевых программ по безопасности дорожного движения утвердить программу профилактики дорожно-транспортных происшествий по каждому из видов происшествий;
- применить инновационные технологии в процессе обучения водителей транспортных средств, внести в обязательный порядок применения программно – ситуационных тренажеров.
- предоставлять право на управление транспортным средством гражданину не только учитывая его состояние здоровья, технику вождения, но также необходимо изучить его психологические особенности личности, его способность реагировать в разных стрессовых ситуациях.

Сегодня в современных условиях, с учетом сложившейся ситуации, необходимо сформировать новую культуру производственных отношений и профессиональной этики участников дорожного движения, в основе которой будет лежать гражданская ответственность и широкое применение в практическом смысле достижений научно-технического прогресса.

На наш взгляд, сегодня необходимо коренным образом изменить представление о системе организации дорожного движения как о технической деятельности по оснащению дорог средствами регулирования движения. Систему следует рассматривать как методологию установления правового порядка и организацию обеспечения безопасности всех участников дорожного движения, где техническая составляющая обеспечивает функции по ее реализации.

Сейчас требуется разработка новой системной технологии по организации дорожного движения, которая позволит обеспечить применимость параметров к многофакторной транспортной системе.

Таким образом, 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.

1. Калюжный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // Рос. юстиция. 2016. № 12. С. 48–51.
2. Афонина Е.Г. Информационное обеспечение деятельности по предупреждению правонарушений в сфере детской дорожной безопасности // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 156–159.
3. Кузминова Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 90–95.
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. Амеличкин А.В. Особенности и проблемы административно-правового статуса пешеходов на современном этапе развития дорожного движения [Электронный ресурс] // NB: Административное право и практика администрирования. 2018. № 3. URL: http://e-notabene.ru/al/article_27509.html.
6. Публичное обсуждение плана по обеспечению безопасности на пешеходных переходах [Электронный ресурс]. URL: <http://pressmia.ru/pressclub/20171003/951697522.html>.
7. Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.
8. Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 09.11.2018).

9. Зейналов Ф.Н., Калюжный Ю.Н. К вопросу о совершенствовании нормативно-го правового закрепления полномочий сотрудников органов внутренних дел на примере деятельности дорожно-патрульной и патрульно-постовой служб полиции // Административное право и практика администрирования. 2018. № 4. С. 9–23.
10. Афонин В.В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

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, 2.

Zeynalov Fazil Nazim ogly. Senior teacher of the chair of the Traffic Police Organization. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

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, 2.

Bylinin Igor Aleksandrovich. Senior teacher of the chair of the Traffic Police Organization.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, пропаганда безопасности дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие.

Road safety, propaganda of road safety, road traffic accident.

ЗИБОРОВ О.В., АНДРЕЕВ П.Г.

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ
ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД В ЦЕЛЯХ
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ**

**USE OF AUTOMATIC PHOTO- AND VIDEO FIXING
OF TRAFFIC RULES VIOLATIONS IN THE IMPLEMENTATION
OF TRAFFIC SUPERVISION**

Данная статья определяет роль Госавтоинспекции России в области дорожного движения в рамках применения автоматических технических средств фиксации нарушений ПДД.

This article defines the role of the state traffic Inspectorate of Russia in the field of traffic in the application of automatic technical means of fixing traffic violations.

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 [4].

Систему обеспечения безопасности дорожного движения представляется возможным обозначить как многогранный комплекс правовых норм, включающий защиту его участников от возникновения дорожно-транспортных происшествий и влияния их последствий. Соответственно, функции государственных органов, органов местного самоуправления по направления деятельности в сфере организации дорожного движения рассматриваются как создающие условия для безопасного перемещения всех участников движения и решения вопроса транспортной необходимости цивилизованного общества. Центральная роль по реализации специальных надзорных и разрешительных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения отводится Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекции).

Систематизируя основания образования дорожно-транспортных происшествий (ДТП) неоднократно отмечалось, что игнорирование Правил дорожного движения (ПДД) определяет причинно-следственную связь с созданием аварийных ситуаций. Минимизация числа ДТП, а масштабнее их ликвидация, во всем мире выступает глобальной задачей выявления нарушений ПДД. В научных статьях различных исследователей, в том числе и зарубежных, оговаривается необходимость увеличения процентной составляющей выявления случаев и причин правонарушений в целях формирования правового поведения водителей и возрастания влияния дорожного надзора.

Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте – комплексная задача, для решения которой необходим системный подход, обусловленный созданием эффективной государственной системы управления безопасностью дорожного движения, внедрением в практику современных методов решения задач

организации и управления дорожным движением, а также его безопасностью, внедрением отечественного и зарубежного опыта регулирования дорожного движения с помощью дорожной разметки, разработкой эффективного применения нормативных, информационных, технических, методических, экспертных, образовательных средств и технологий [1].

Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» ставит обеспечение безопасности дорожного движения в зависимость от осуществления государственного надзора за выполнением законодательства Российской Федерации в целом. Следовательно, Госавтоинспекция обладает правом использования федерального принуждения на законных основаниях при осуществлении функций в этой области.

На данном этапе развития направлений деятельности в области дорожного движения установление автоматизированных технических средств фото- и видеофиксации является неотъемлемым гарантом безопасности на дорогах. Статистика показывает, что размещение предметов видеофиксации, в частности в особо опасных зонах с наиболее часто возникающими дорожно-транспортными происшествиями, благоприятно воздействует на поведение участников дорожного движения. Единоновременно принося дополнительный доход государственной казне, вырабатывается способность водителя к сознательному поведению. Взаимосвязь понятий «нарушение - наказание» под пристальным наблюдением со стороны оказывает прямое давление на психологическом уровне на всех участников дорожного движения, заставляя формировать четкую последовательность действий.

Выделяя неотрицаемые положительные стороны автоматизированных технических средств фото- и видеофиксации, стоит отметить несовершенство данной системы. Так, обнаруживая административное правонарушение в области дорожного движения с помощью техсредств, реализуется надзорная функция Госавтоинспекции, основанная исключительно на объективных фактах: определяя нарушение, наказание следует владельцу автомобиля – не происходит конкретизация лица, управляющего транспортным средством.

На практике не исключены случаи, когда автомобиль едет по середине полосы, не задевая сплошную, но его тень, отчетливая и яркая в солнечный день, движется по сплошной линии. Камера способна воспринять тень за габариты автомобиля, распознать номер и выписать владельцу штраф. Часто фиксируется нарушение в виде езды по обочине. На самом деле, техническое средство не способно определить причину такого нарушения. Никто не исключает, что автомобиль был вынужден в результате поломки съехать на обочину и остановиться с включенной аварийной сигнализацией.

Среди центральных нормативно-правовых актов, регламентирующих надзорную деятельность в области обеспечения безопасности дорожного движения, ведущее место занимает приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» (далее – Административный регламент), определяющий порядок действий сотрудников Госавтоинспекции при надзоре за безопасностью дорожного движения и предусматривающий возможность использования автоматизированных технических средств фото- и видеофиксации.

В соответствии с п. 58 Административного регламента основанием для реализации сотрудниками Госавтоинспекции надзора за дорожным движением может быть принято руководителем соответствующего подразделения ДПС, территориального органа МВД России на районном уровне или подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на районном уровне решение о принятии их на службу.

Административный регламент устанавливает четкий перечень автоматизированных средств фиксации при осуществлении надзора за дорожным движением, в который входят:

стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры;

передвижные средства автоматической фиксации, размещаемые на специальных конструкциях (штативах, треногах, вышках на базе транспортных средств);

носимые средства автоматической фиксации, предназначенные для обеспечения надзора за дорожным движением в течение ограниченного промежутка времени и не требующие специальных конструкций для размещения;

мобильные средства автоматической фиксации, предназначенные для обеспечения надзора за дорожным движением в течение ограниченного промежутка времени и размещаемые на борту транспортных средств.

Необходимо разграничивать стационарные средства фиксации от мобильных, которые проявляют к себе особый интерес. Основной плюс мобильного комплекса – это невозможность предсказать место его установки, что заставляет водителей быть в определенной степени напряженности и самоорганизованности в процессе управления автомобилем. Недостатком является тесная взаимосвязь с человеческим фактором: грамотность специалиста по установке данного устройства напрямую влияет на получение достоверных показателей и выявление правонарушений.

В целом, эффективность использования автоматических технических средств фиксации дорожно-транспортных происшествий, обеспечивающих максимальный контроль на автодорогах, доказана повсеместно во всем мире. Стоит также отметить, что Правила дорожного движения не предусматривают обязательную установку дорожного знака, информирующего о месте размещения средства автоматической фиксации. Однако это не означает, что уполномоченные органы не должны своевременно информировать население о получении и использовании таких средств фиксации в своей деятельности, что возможно осуществлять путем размещения соответствующих сведений на сайте ГИБДД или в иных средствах массовой информации, в том числе посредством размещения в сети «Интернет». При этом должны быть разъяснены основные принципы работы данных устройств и их технические характеристики.

1. Зейналов Ф.Н. К вопросу о разработке основных направлений Стратегии безопасности дорожного движения в России на среднесрочный период // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2017. С. 157–161.

2. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области

безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

3. Майоров В.И. Системный подход к обеспечению безопасности участников дорожного движения // Транспортное право. 2008. № 2. С. 10–12.

4. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Зиборов Олег Валентинович. Первый заместитель начальника Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя. Доктор юридических наук, доцент.

Служебный адрес: 117437, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Ziborov Oleg Valentinovich. The first deputy head of the Moscow University of the Ministry of the Interior of Russia of Russia named after V. Ya. Kikot. Doctor of sciences (Law), associate professor.

Work address: 117437, Moscow, st. Academician Volgina 12.

Андреев Петр Геннадьевич. Преподаватель кафедры ОД ГИБДД.

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

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

Andreev Petr Gennadyevich. Teacher of the chair of the Traffic Police Organization.

Lukyanov Orel Law Institute of Ministry of interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения; дорожно-транспортное происшествие; надзор; средства автоматической фиксации.

Road safety; traffic accident; supervision; means of auto-commit.

ЗИГАНШИН М.М., КОРБАНОВ И.Г.

НОРМЫ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВА В МЕХАНИЗМЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

ADMINISTRATIVE LAW IN THE MECHANISM OF TRANSPORT SECURITY BY INTERNAL AFFAIRS BODIES

Проблемы обеспечения безопасности на объектах транспортной системы в настоящее время приобретают все большую актуальность в связи с участвовавшими случаями как актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса нашей страны, так и техногенных аварий, дорожно-транспортных

происшествий, авиакатастроф. Органы внутренних дел, являясь органом государственной власти, осуществляет распорядительную деятельность по самому широкому спектру направлений. В статье рассматриваются вопросы нормы административного права в механизме обеспечения транспортной безопасности органами внутренних дел.

Problems of compliance of safety at the transport facilities safety of the transport system is now becoming increasingly important in connection with the increasing incidence of such as dimensional acts of transport unlawful interference in addition to the activities of the transport complex of our other related countries, and man-made time of accidents, road accidents, plane crashes. The bodies of internal Affairs, which is the body of state power, carries out Executive and administrative natural activities in a wide range of areas. The article deals with the issues of administrative law in the mechanism of transport security by the internal Affairs bodies.

Проблемы обеспечения безопасности на объектах транспортной системы в настоящее время приобретают все большую актуальность в связи с участившимиися случаями как актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса нашей страны, так и техногенных аварий, дорожно-транспортных происшествий, авиакатастроф.

Органы внутренних дел осуществляет различные функции, конечной целью которых является обеспечение прав и свобод граждан, а также защита правопорядка. В этот контекст в полной мере укладываются функции органов внутренних дел по обеспечению транспортной безопасности. В системе функционирования транспортного комплекса нашей страны очень важно обеспечить права и свободы граждан, а также сформировать соответствующий правовой режим, способствующей бесперебойному функционированию различных видов транспорта.

Органы внутренних дел, являясь органом государственной власти, осуществляет исполнительно-распорядительную деятельность по самому широкому спектру направлений.

Основополагающим элементом механизма административно-правового регулирования общественных отношений, складывающихся в связи с осуществлением органами внутренних дел своих задач и функций в сфере обеспечения транспортной безопасности, является норма административного права. От уровня разработанности правовых норм, ясности и четкости обязательных предписаний зависит степень защищенности объектов транспортной инфраструктуры и на их основе правоотношений, а также издаваемых правоприменительных актов. Данный тезис представляется правильным и может быть применимо к рассмотрению вопроса специфики норм административного права в деятельности органов внутренних дел по обеспечению транспортной безопасности.

Д.Н. Бахрах под нормой административного права понимает установленные или санкционированные государством правила, регулирующие отношения, возникающие при формировании и деятельности исполнительной власти. Норма содержит модель поведения (диспозицию) при наличии определенных условий (гипотезы). Реализация правовой нормы обеспечивается разнообразными средствами, включая государственное принуждение [1].

Традиционно выделяют четыре формы реализации норм административного права: соблюдение, исполнение, использование и применение.

Рассматривая правовые нормы в механизме регулирования административной деятельности органов внутренних дел, необходимо сказать о формах их реализации.

В ходе реализации своих функций органы внутренних дел в сфере обеспечения транспортной безопасности применяет комплекс правовых средств, одними из которых являются административно-правовые средства.

Обеспечение транспортной безопасности – сложный и содержательный процесс, включающий комплекс правовых, организационных, а также технических средств, которые могут быть эффективны только при их системной реализации. Поэтому средства обеспечения транспортной безопасности образуют определенную систему, где каждый из её элементов выполняет свою функциональную роль. Стоит отметить, что средства обеспечения транспортной безопасности имеют различную методологическую и содержательную основу, следовательно, не нуждаются в противопоставлении и выделении в соответствующей системе обязательных и факультативных средств.

Нужно отметить, что административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности не могут существовать вне соответствующего правового механизма.

Говоря о механизме административно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности, следует отметить, что он носит комплексный и собирательный характер. В данный механизм включены нормы различной отраслевой принадлежности. В частности, нормы гражданского права регламентируют отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров а также иные договорные отношения, связанные с эксплуатацией различных видов транспорта (статьи 785, 787 Гражданского кодекса Российской Федерации). Нормы уголовного права устанавливают меры юридической ответственности за преступления, связанные с эксплуатацией различных видов транспорта, и нарушения требований транспортной безопасности (статьи 263, 263.1 Уголовного кодекса Российской Федерации).

Уникальность административно-правового регулирования функционирования транспортного комплекса нашей страны обусловлено тем, что нормы административного права определяют как регулятивные, так и охранительные предписания, связанные с эксплуатацией различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры. Симбиоз предписаний различного функционального характера помогает формировать необходимый правовой режим обеспечения транспортной безопасности. Как уже частично отмечалось, механизм административно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности включает комплекс правовых средств, у каждого из которых своя функциональная и институциональная цель в обеспечении данного вида социальной безопасности. Обратим внимание, что функционально данному механизму присуща правоохранительная окраска. Как отмечал в своё время В.Д. Ардашкин, «...правоохранительный механизм – это система институционально-правовых средств, на основе и в рамках которых обеспечивается принудительное поддержание правопорядка» [2].

С таким подходом можно согласиться, но лишь отчасти, так как правоохранительный механизм не должен, как представляется, основываться только на принудительных средствах правового воздействия. В структуре данного механизма свое место должны находить и стимулирующие, и поощряющие правовые средства. Правильное сочетание средств различного функционального и институционального характера в механизме правового регулирования дает, как правило, положительный

результат. Сказанное в полной мере относится и к механизму административно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности.

Также отметим, что административно-правовые средства, задействованные в механизме правового регулирования, призваны упорядочивать общественные отношения, складывающиеся в сфере обеспечения транспортной безопасности. Раскрытие обозначенных правовых средств невозможно без их теоретического обоснования. Исходя из этого, есть все основания обратить внимание на то, как определяется феномен «правовое средство» в юридической теории. В частности, С.С. Алексеев отмечает, что «... ключевой задачей права является определение его эффективности, а разработка обозначенной проблемы выводит на вопрос о правовых средствах. При этом обозначенный автор говорит о том, что к числу правовых средств должны быть отнесены: нормы права, индивидуальные предписания, договоры, средства юридической техники, а также иные инструменты правового регулирования, рассматриваемые в единстве их содержания и формы» [3].

Обратим внимание, что административно-правовые средства решают не только правоохранительные задачи, но и задачи, связанные с позитивным регулированием общественных отношений. Предмет нашего исследования показывает, что в сфере обеспечения транспортной безопасности таких отношений более чем достаточно. Также отметим, что, несмотря на свою важность, обозначенные правовые средства обеспечения транспортной безопасности не могут существовать и реализовываться в отрыве от иных правовых регуляторов общественных отношений, а также правовых средств иной отраслевой принадлежности.

Для обеспечения комплексного подхода к вопросам транспортной безопасности очень важно использовать совокупность соответствующих ресурсов, при этом форму их реализации должно закреплять именно административное право. В этой связи следует согласиться с Л.Б. Панфиловой, которая отмечает, что «...защита транспортной инфраструктуры обеспечивается комплексом мер самого различного характера: правового, организационного, оперативного, административного, режимного, военного и технического» [4].

Административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности достаточно разнообразны, они могут носить общий и специальный характер. Такой подход обусловлен спецификой функционирования различных видов транспорта, а также уровнем нормативного правового регулирования рассматриваемых отношений. Так, вектор правового регулирования отношений, связанных с обеспечением транспортной безопасности, задают нормы международного права, которые, по сути, определяют международно-правовые стандарты административно-правовых средств обеспечения транспортной безопасности.

Глобализация транспортного пространства вызывает объективную необходимость устанавливать единые требования безопасности при эксплуатации различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры. Нормами международного права определяются приоритетные направления развития отношений, связанных с обеспечением транспортной безопасности. В них также могут содержаться определенные цифровые обобщения.

В зависимости от характера административно-правовых средств они могут быть направлены и на регулирование, и на охрану общественных отношений, связанных с обеспечением транспортной безопасности. К регулятивным административно-правовым средствам обеспечения транспортной безопасности можно отнести: 1) средства, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объ-

ектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта; 2) планирование и реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. К группе охранительно-ограничительных административно-правовых средств обеспечения транспортной безопасности относятся: 1) требования, связанные с реализацией ограничений при выполнении работ, непосредственно задействованных в обеспечении транспортной безопасности; 2) государственный контроль (надзор) в области транспортной безопасности.

В число предупредительных административно-правовых средств обеспечения транспортной безопасности входят: 1) подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитация подразделений транспортной безопасности; 2) досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности; 3) защита объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и др.

Федеральный закон «О транспортной безопасности» закрепляет общие административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности различного функционального и институционального характера. При этом обозначенный закон содержит далеко не исчерпывающий список таких средств. Подчеркнем, что транспорт сам по себе является источником повышенной опасности, и к субъектам, эксплуатирующий тот или иной вид транспорта, предъявляются достаточно жесткие требования с точки зрения обеспечения безопасности пассажиров и сохранности перевозимых грузов.

Отметим, что содержательный и собирательный характер такой категории как «транспортная безопасность» предполагает – применительно к отдельным её видам – также формирование особой системы административно-правовых средств её обеспечения.

В завершении рассмотрения обозначенного вопроса отметим, что административно-правовые средства занимают центральное место в механизме обеспечения транспортной безопасности, по сути, они определяют его качество. От совершенствования нормативных предписаний, а также от правильного и законного применения норм административного права зависит уровень законности и правопорядка в сфере обеспечения транспортной безопасности.

-
1. Бахрах Д.Н. Административное право России. М., 2000. С. 31.
 2. Ардашкин В.Д. К теории правоохранительного механизма // Правоведение. 1988. № 1. С. 11.
 3. Алексеев С.С. Правовые средства: постановка проблемы, понятие, классификация // Советское государство и право. 1987. № 6. С. 12.
 4. Панфилова Л.Б. Обеспечение безопасности на водном транспорте // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика. Краснодар, 2014. С. 244.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Зиганшин Марат Мухаметханович. Начальник филиала ВИПК МВД России (г. Набережные Челны). Кандидат юридических наук.

Филиал ВИПК МВД России (г. Набережные Челны).

Служебный адрес: 423812, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2.

Ziganshin Marat Mukhametkhanovich. The chief of the branch of the Ministry of the Interior of Russia (Naberezhnye Chelny). Candidate of sciences (Law).

Branch of VIPK of the Ministry of Internal Affairs of Russia (Naberezhnye Chelny).

Work address: 423812, Republic of Tatarstan, Naberezhnye Chelny, st. Melioratornaya 23/2.

Корбанов Ирек Гаптелхаевич. Преподаватель кафедры специальных дисциплин.

Филиал ВИПК МВД России (г. Набережные Челны).

Служебный адрес: 423812, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2.

Korbanov Irek Gaptelkhaevich. Teacher of the chair of Special Disciplines.

Branch of VIPK of the Ministry of Internal Affairs of Russia (Naberezhnye Chelny).

Work address: 423812, Republic of Tatarstan, Naberezhnye Chelny, st. Melioratornaya 23/2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспорт, безопасность, нормы административного права, органы внутренних дел, полиция, механизм, общественный порядок, угрозы, акты незаконного вмешательства.

Transport, security, administrative law, internal Affairs, police, mechanism, public order, threats, acts of unlawful interference.

ИСМОНЗОДА С.М.

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

PROBLEMS OF ROAD SAFETY ENSURING IN THE REPUBLIC OF TADZHIKISTAN

Статья посвящена рассмотрению проблемных вопросов обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Таджикистан.

The article is devoted to the consideration of problematic issues of road safety in the Republic of Tadjikistan.

С увеличением количества транспортных средств в Республике Таджикистан вопрос обеспечения безопасности дорожного движения стал особо актуальным.

Следует отметить, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения возникла не сегодня и имеет достаточно богатую историю. Дело в том, что

необходимость развития системы обеспечения безопасности дорожного движения возникла еще в середине XX века, что послужило причиной издания нормативных правовых актов международного уровня. Именно в целях повышения обеспечения безопасности дорожного движения 8 ноября 1968 г. была принята Венская конвенция о дорожных знаках и сигналах, которая вступила в силу 6 июня 1978 г. [1]. Основная цель конвенции состояла в международной унификации дорожных знаков.

Говоря о законодательной основе обеспечения безопасности на дорогах, необходимо отметить, что ее составляет Закон Республики Таджикистан «О дорожном движении». Согласно этому закону обеспечение безопасности дорожного движения – комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности участников дорожного движения [2]. Соответственно, сфера действия данного закона в области обеспечения безопасности дорожного движения является обширной: она охватывает охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту интересов общества и государства посредством предотвращения дорожно-транспортных происшествий и т.д. Вопрос обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Таджикистан занимает особое место, и эта функция возложена на сотрудников Госавтоинспекции МВД Республики (далее – ГАИ МВД РТ). Более того, этот орган является единственным органом, реализующим государственную функцию в области обеспечения безопасности дорожного движения в Республике.

Вместе с тем, обобщая направления деятельности ГАИ, необходимо упомянуть, что, кроме указанной сферы, данный орган выполняет функции дорожной инспекции, осуществляет технический надзор, контроль и организацию дорожного движения, регистрацию, экзаменирование, розыск транспортных средств, профилактику правонарушений, обеспечение охраны общественного порядка на дорогах и пр.

Для более эффективного и качественного обеспечения дорожного движения правительством Республики принимались и принимаются соответствующие меры по ужесточению административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения. Так, 01.04.2008 г. полномочия по рассмотрению дел об административных правонарушениях переданы в компетенцию судебных органов, МВД и службы регулирования и контроля в сфере транспорта Министерства транспорта Республики Таджикистан.

В связи с интенсивностью дорожного движения, улучшением технического состояния дорожного покрытия Республики за последние несколько лет ГАИ МВД РТ проблема безопасности дорожного движения приобрела первостепенное значение. Так, 28 августа 2013 г. в г. Душанбе, при непосредственном участии Президента Республики Таджикистан, уважаемого Э. Рахмона, был открыт инновационный полигон по подготовке водителей транспортных средств «Автодром», который оснащен по последнему слову техники. Аналогичный комплекс сооружен и введен в эксплуатацию в г. Бохтаре Хатлонской области (г. Курган-Тюбе). Кроме того, регистрационно-экзаменационные подразделения Госавтоинспекции получили современную систему обучения «Автосандал».

В 2014 году было принято Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об улучшении обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах Республики Таджикистан на 2014–2016 годы» [3].

Основными целями данной программы являются защита жизни и здоровья граждан, их имущества, охрана окружающей среды от вредных веществ, выделяемых двигателями транспортных средств, и другие вопросы, связанные с безопасно-

стью дорожного движения. Также Правительство Республики Таджикистан в целях поддержания правовой регламентации осуществления государственной функции по контролю и надзору в области обеспечения безопасности дорожного движения приняло ряд мер по совершенствованию технической базы ведения контроля этой сферы и модернизации дорожной инфраструктуры. Одним из грандиозных проектов в данной области стала реализация договора с китайской компанией «Хуавэй» по поэтапной установке автоматизированной системы транспортного контроля под названием «Безопасный город». В соответствии с данным соглашением в городе Душанбе установлены более десяти комплексов обеспечения города камерами видеонаблюдения. Посредством этой сети производится фото-видеофиксация (регистрация) транспортного потока столицы, состояния дорожного движения, нарушения правил дорожного движения, а также фиксация дорожно-транспортных происшествий. Система обеспечивает автоматическую съемку кадров и их направление в специальный центр. Кроме того, в состав комплексов входят высокотехнологичные светодоры.

Правоохранительные органы активно используют эти фото-видеокадры в качестве вещественных доказательств. Данный проект Республике обошелся в более чем 20 млн долларов США, которые планируется возместить за счет штрафов, предъявляемых нарушителям правил дорожного движения.

Однако следует отметить, что такой подход наталкивает на противоречивые мысли о том, что, устанавливая такую дорогостоящую систему контроля, государство преднамеренно ожидает нарушения со стороны граждан, которые своими штрафами приносят экономическую пользу, что, на наш взгляд, нелогично.

Помимо этого, размер установленных штрафов также вызывает обоснованный вопрос, поскольку он неэквивалентен (не соразмерен) официальному средне-статистическому доходу граждан, что имеет социально-экономическое значение для населения Республики.

Одной из причин возникновения этих недосчетов является недостаток опыта управления системой, так как она применяется впервые и проблемы, связанные с ее эксплуатацией, не были учтены на стадии проектирования и монтажа. В связи с этим Правительство Республики Таджикистан приняло решение по реализации программы оптимизации внедрения системы «Безопасный город». Поэтому в сентябре 2016 года в зале заседаний Центра автоматизированного управления дорожного движения «Безопасный город» Госавтоинспекции МВД Республики Таджикистан состоялось заседание Правительственной комиссии Республики Таджикистан по обеспечению безопасности дорожного движения. В данном заседании приняли участие министр внутренних дел Республики, генерал-полковник милиции Рахимзода Рамазон Хмаро, министр транспорта Ганджалзода Шерали Рахмон, заместители министров обороны, финансов, транспорта, юстиции, экономического развития, сельского хозяйства, здравоохранения, индустрии. Параллельно в другом зале в режиме видеомоста (конференции) участвовали ответственные сотрудники ОГАИ г. Душанбе и его районных подразделений [4].

В ходе заседания были оглашены как отрицательные, так и положительные стороны реализации проекта «Безопасный город». В частности, было отмечено, что данная система зарекомендовала себя хорошо и действует эффективно, что, в общем, способствует соблюдению правил дорожного движения и организованности службы ГАИ. На втором этапе проекта «Безопасный город» запланировано установка еще нескольких аналогичных комплексов.

Члены Комиссии единогласно пришли к выводу о том, что для оптимизации реализации проекта, эффективного контроля и обеспечения дорожного движения, предотвращения дорожно-транспортных происшествий необходимо слаженное взаимодействие всех государственных органов и общественности.

Мы считаем, что в дополнение к этому следует использовать также опыт Российской Федерации, в которой аналогичные системы действуют уже более десяти лет.

Следует отметить, что в целом, несмотря на перечисленные недостатки, проект «Безопасный город» имеет и положительные результаты. Так, согласно статистике, водители стали более дисциплинированными, осмотрительными и бдительными, что привело к уменьшению числа совершаемых дорожно-транспортных происшествий, одновременно с этим, возросло зафиксированных случаев ДТП. Это обусловлено технической оснащённостью дорожной инфраструктуры указанными средствами, что исключает возможность сокрытия правонарушений и использования коррупционных схем. Помимо этого, в столице Республики сократилось количество транспортных заторов.

Внедрение достижений научно-технического прогресса создало благоприятные условия и для обеспечения органов ГАИ точным оборудованием измерения скорости, уровня загазованности транспортных средств, процента проницаемости света окон и блика автомашин.

Это привело к повышению качества обслуживания автотранспорта, оптимизации трафика на дорогах, сокращению дорожно-транспортных происшествий и их последствий соответственно.

В связи с этим, на наш взгляд, основные усилия по обеспечению безопасности дорожного движения должны быть направлены на достижение единой цели – сохранения жизни и здоровья наших граждан. Так, нашей Республикой в рамках СНГ была ратифицирована Конвенция о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных правонарушениях правил дорожного движения от 28 марта 1997 г. Как видим, наступило время действовать, принимать меры к тому, чтобы победить в этой дорожной войне.

Для совершенствования механизма, направленного на снижение числа дорожно-транспортных происшествий, предлагаем включение следующих мер:

1. Повышение ответственности за нарушение правил дорожного движения.
2. Включение в учебные программы дошкольного, школьного и вузовского образования образовательных программ и информационных социальных кампаний с привлечением государственных органов, осуществляющих надзор за правилами дорожного движения.
3. Повышение качества обучения при получении водительских прав.
4. Создание проектов по контролю за вождением в состоянии алкогольного опьянения.
5. Повышение общих требований к безопасности транспортных средств.

1. Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Вена, 8 ноября 1968 г.) [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».

2. О дорожном движении [Электронный ресурс]: Закон Республики Таджикистан от 17 мая 2018 года № 1533. URL: http://base.mmk.tj/view_sanadhoview.php?showdetail=&sanadID=610 (дата обращения: 01.02 2019).

3. Об улучшении обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах Республики Таджикистан на 2014–2016 годы: Постановление Правительства Республики Таджикистан от 3 июня 2014 г. № 372.
4. Конун ва джомеа (Закон и общество) на тадж. яз. 2016. № 5.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Исмонзода Сайфуддин Махмадкабир. Преподаватель кафедры административного права и административной деятельности факультета № 2.

Академия Министерства внутренних дел Республики Таджикистан.

Служебный адрес: 734024, г. Душанбе, ул. Мастонгулов, 3.

Ismonzoda Sayfuddin Makhmadkabir. Teacher of the chair of Administrative Law and Administrative Activities of the faculty № 2.

Academy of the Ministry of internal Affairs of the Republic of Tadjhikistan.

Work address: 734024, Dushanbe, st. Mastongulov 3.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Проблемы, обеспечение безопасности дорожного движения, Республика Таджикистан.

Problems, road safety, Republic of Tajikistan.

КАЗАКОВ Р.А., ДАВЫДОВА М.Г.

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО ПОДХОДА В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ УГИБДД УМВД РОССИИ ПО БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ

IMPLEMENTATION OF A SOFTWARE TARGETED APPROACH TO SOLVING ROAD SAFETY PROBLEMS ON THE EXAMPLE OF THE TRAFFIC POLICE DEPARTMENT OF BRYANSK REGION DEPARTMENT OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF RUSSIA

В научной статье рассмотрены особенности реализации программно-целевого подхода в решении проблем безопасности дорожного движения на примере Брянской области, в том числе раскрываются необходимые мероприятия, направленные на разрешение указанной проблемы в регионе.

In the scientific the features of implementation of the program-target approach in solution of problems of traffic safety on the example of Bryansk region are considered, including the necessary measures aimed at solving this problem in the region are revealed.

Безопасность дорожного движения является одной из актуальных проблем в Российской Федерации. Не смотря на все принимаемые меры, обстановка с аварийностью на дорогах страны продолжает оставаться сложной, что несомненно вызывает определённую озабоченность [1].

Повышение безопасности дорожного движения, несомненно, относится к приоритетным направлениям государственной политики Российской Федерации. В заявлениях первых лиц государства неоднократно звучали заявления об актуальности указанной проблемы. Так, на заседании президиума Государственного совета, посвященном вопросам безопасности дорожного движения, президентом России Владимиром Владимировичем Путиным было отмечено прямое влияние уровня безопасности дорожного движения на устойчивость социально-экономического развития, а также на эффективную работу всей транспортной структуры страны [2].

Не секрет, что проблема безопасности дорожного движения, а также обеспечения эффективной защиты жизни и здоровья граждан России в последние годы приобрела особенную остроту. Человеческие потери, связанные с ДТП, в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других разновидностей несчастных случаев.

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].

В частности, за прошедший год на территории Брянской области зарегистрировано 1252 дорожно-транспортных происшествий, в которых 178 человек погибли и 1494 получили травмы. Однако при общем снижении дорожно-транспортных происшествий (-1,7 %) и раненых (-4,5 %) в них по сравнению с рассматриваемым периодом 2017 года, число погибших в них людей возросло на 15,6 % (24 случая). Среди ключевых причин случившегося – недостаточный уровень расширения дорожно-уличной сети и инфраструктуры в стране, наличие проблем в обеспечении безопасности дорожного движения, в том числе несовершенство законодательства, которое является регулятором данных правоотношений [4].

На данный момент в большинстве стран государственная политика по обеспечению безопасности дорожного движения нашла свое воплощение в национальных программах снижения уровня аварийности, которые включают в себя набор необходимых для достижения целевого назначения мероприятий, сроков их выполнения, а также распределением ресурсов.

Сам по себе программно-целевой подход к планированию мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения подразумевает под собой разработку целей и задач, а также позволяет обеспечивать концентрацию сил и средств различных отраслей, ведомств, организаций, а также наиболее эффективное использование сил и средств для реализации конкретных мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения.

Во многих странах программно-целевой метод составляет основу обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе, среди них Австралия, Болгария, Великобритания, Германия, Италия, Канада, Нидерланды, Польша, Португалия, Республика Корея, Саудовской Аравии, США, Швеция, Япония и др.

В свою очередь, в Российской Федерации программно-целевой подход в какой-то степени сочетает в себе признанные в зарубежных странах принципы системности и разделения между различными государственными, общественными и иными организациями зон ответственности и обязанностей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевым инструментом реализации мер в обозначенной сфере стала Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в

2013–2020 годах» [5], одним из разработчиков которой выступило МВД России. Ее конечной целью является снижение числа погибших к 2020 году на 28,8 % по сравнению с 2012 годом.

Основные направления программы в данном случае являются основой государственной политики в области безопасности дорожного движения:

- развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;
- обеспечение участия детей в дорожном движении;
- повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и пассивной безопасности;
- развитие системы помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В рамках реализации целей программой предусмотрен ряд мероприятий по повышению безопасности дорожного движения правового, организационного, экономического, технического и другого характера, который предусматривает комплексное воздействие на элементы дорожного движения «человек – транспортное средство – дорога – среда», что является свидетельством о применении комплексно-системного подхода.

Впоследствии МВД России была разработана Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [6]. Целью, которой является повышение безопасности дорожного движения путем определения основных задач, приоритетов и направлений государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Впервые на государственном уровне провозглашена идеология стремления к нулевой смертности на дорогах к 2030 году.

Во исполнение целей Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [7] был принят национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», главным приоритетом которого стало – создание безопасной и комфортной транспортной среды для всех участников дорожного движения [8]. Помимо этого, он включает в себя федеральные проекты: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», а также «Автомобильные дороги Минобороны России».

В этой связи особой значимостью, на наш взгляд, обладает федеральный проект «Дорожная сеть», в рамках которого в Брянской области в 2019 году планируется привести в соответствие с требованиями безопасности 24 объекта, в том числе 6 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, на сети региональных автомобильных дорог, обеспечивающих внутри региональные связи между областными и районными центрами, по которым также проходят маршруты регулярных пассажирских перевозок, в 2019 запланировано выполнение работ по приведению эксплуатационного состояния дорог в соответствие с требованиями безопасности дорожного движения на трех объектах общей протяженностью 8,7 км.

Практическим средством для решения задач, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения выступают государственные программы Рос-

сийской Федерации, государственные программы субъектов Российской Федерации и муниципальные программы, разработанные с учетом стратегии.

В частности, в Брянской области в настоящее время функционирует муниципальная программа «Повышение безопасности дорожного движения в городе Брянске», со сроком реализации на 2019–2021 годы, утвержденная Постановлением Брянской городской администрации от 29.12.2018 № 4194-п. В целом программой определены цели и задачи по обеспечению безопасности дорожного движения и развитию дорожной сети, расположенных на территории муниципального образования «город Брянск», а также на обеспечение безопасности дорожного движения посредством внедрения и совершенствования технических средств организации дорожного движения.

Полагаем, что продолжение программно-целевого метода для решения проблем в области повышения безопасности дорожного движения позволит сохранить имеющийся потенциал и привести к сокращению показателей погибших в дорожно-транспортных происшествиях к 2020 году, усовершенствованию системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также способствовать формированию стратегических целей снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на грядущие десятилетия.

1. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: ДГСК МВД России, 2014. 176 с.
2. Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения 14.03.2016 года. Ярославль [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.ru/president/news/51506>.
3. Кузминова Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 90–95.
4. [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru>.
5. О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 // Собр.законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.
6. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р // Рос. газ. 2018. № 15.
7. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года Указ Президента Рос. Федерации от 07.05.2018 № 204: в ред. от 19.07.2018 // Рос. газ. 2018. № 97.
8. [Электронный ресурс]. URL: <http://stopgazeta.ru>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Казаков Роман Александрович. Начальник межрайонного регистрационно-экзаменационного отдела.

УГИБДД УМВД России по Брянской области.

Служебный адрес: 241050, г. Брянск, ул. Советская, 91.

Kazakov Roman Aleksandrovich. Head of Interdistrict registration and examination division of the traffic police department of the Ministry of the Interior of Russia in Bryansk region.

Work address: 241050, Bryansk, st. Sovetskaya 91.

Давыдова Марина Геннадьевна. Слушатель 5 курса факультета подготовки специалистов ГИБДД.

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

Служебный адрес: 302027, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Davydova Marina Gennadyevna. 5th year Listener of the faculty of training of traffic police.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Обеспечение безопасности дорожного движения, программно-целевой подход, решение проблем безопасности дорожного движения, Госавтоинспекция, брянская область.

Road safety ensuring, program-target approach, the solution of problems of traffic safety, the state traffic Inspectorate, Bryansk region.

КАЗАНОВА Л.А., ЛИННИК Т.М., МИТРОШИН Д.В.

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ВЛИЯНИЯ СКОРОСТИ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ABOUT SOME QUESTIONS OF THE EFFECT OF SPEED ON ROAD SAFETY

В статье затрагивается проблема несоблюдения скоростного режима как фактора риска, влияющего на вероятность попадания в дорожно-транспортные происшествия. Приводится обзор правоприменительной практики в Российской Федерации, а также опыта зарубежных стран по ограничению скорости, способствовавшего снижению аварийности на дорогах.

The article touches upon the problem of non-compliance with the speed limit as a risk factor affecting the probability of getting into traffic accidents. The review of law enforcement practice in the Russian Federation, as well as the experience of foreign countries to limit the speed that contributed to the reduction of accidents on the roads.

Всемирной организацией здравоохранения несоблюдение скоростного режима (превышение установленного ограничения и выбор скорости без учета условий движения) определено одним из пяти ключевых факторов риска, наиболее существенно влияющих на вероятность попадания в ДТП (наряду с управлением транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения [7], неиспользованием мотошлемов, детских удерживающих устройств, ремней безопасности) [8].

Существует значительное количество исследований, доказывающих негативное влияние увеличения скорости движения транспортных средств на состояние аварийности.

Согласно данным, представленным ВОЗ, полученные эмпирическим путем результатов исследований, проведенных в разных странах, свидетельствуют, что увеличение средней скорости движения всего на 1 км/ч обычно приводит к росту числа аварий с травматизмом на 3 %, а со смертельным исходом – на 4-5 % [3].

Изучение причин и условий возникновения ДТП на дорогах с ограничением скорости 60 км/ч показало, что риск попасть в ДТП увеличивается в 2-3 раза при превышении скорости свыше установленного ограничения на каждые 5 км/ч. В этих условиях превышение скорости на 10 км/ч сверх лимита в 60 км/ч дает такое же возрастание риска возникновения ДТП с пострадавшими, которое сравнимо с влиянием содержания алкоголя в крови в концентрации 0,8 г/л, а на 20 км/ч – 2,1 г/л.

Установлено, что с возрастанием скорости движения растет количество и тяжесть травм, полученных в результате ДТП. Например, для тех, кто находится на передних сиденьях и пользуется ремнями безопасности, вероятность получения серьезных травм возрастает в три раза при скорости 48 км/ч и в четыре раза при скорости 64 км/ч в сравнении с риском при скорости 32 км/ч.

При скорости движения в момент столкновения 80 км/ч вероятность смертельного исхода для тех, кто находится на переднем сиденье, возрастает в 20 раз по сравнению со скоростью 32 км/ч [4].

Вероятность выживания пешехода в ДТП из-за наезда транспортного средства, двигавшегося со скоростью 30 км/ч, составляет около 90 %.

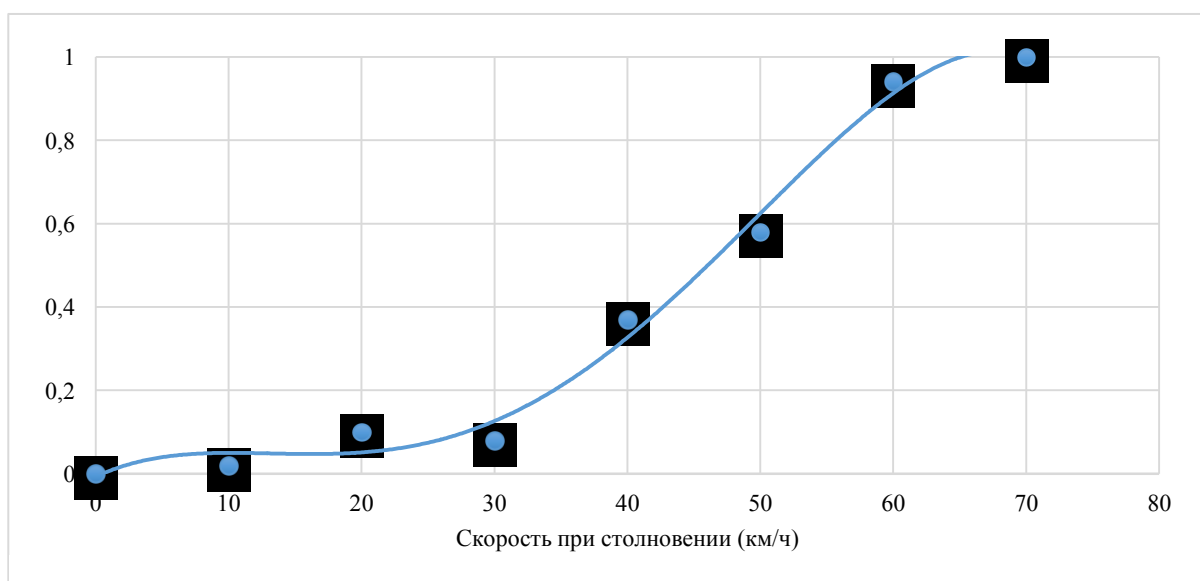


Рис. 1. Влияние скорости на вероятность смертельного исхода.

С ростом скорости степень опасности гибели пешехода увеличивается по нелинейной зависимости. Так, при скорости наезда 50 км/ч риск получения смертельной травмы достигает 60 %, а при 60 км/ч и выше – гибель практически неизбежна (рис. 1).

Приведенные данные исследований свидетельствуют о необходимости крайне внимательного отношения компетентных органов к установлению скоростного режима, а также контролю за его соблюдением.

Кроме того, данные исследователей опровергают распространённый стереотип о том, что установленные в настоящее время в Российской Федерации ограничения устарели, поскольку опираются на динамические характеристики транспортных средств, выпускавшихся в 70–80-е годы прошлого века. Очевидно, что значения предельных скоростей, которых достигали транспортные средства, выпущенные в тот период времени, с «запасом» достаточно и в настоящее время для совершения ДТП со смертельным исходом.

Следует также отметить ошибочность сложившегося общественного мнения о том, что ограничения скорости, установленные в Российской Федерации, значительно ниже аналогичных значений зарубежных стран и требуют корректировки в сторону увеличения. Это подтверждается результатами анализа законодательства (табл. 1) и правоприменительной практики в развитых государствах.

Таблица 1.

**Разрешенная скорость движения для легковых автомобилей
в странах Европы**

Страна	В населенных пунктах (км/ч)	Вне населенных пунктов (км/ч)	На автомагистралях (км/ч)
Швеция	50	70	110
Швейцария	50	80	120
Франция	50	80	130
Испания	50	90	120
Финляндия	50	80	120
Дания	50	80	130
Лихтенштейн	50	80	–
Нидерланды	50	80	130
Норвегия	50	80	100
Германия	50	100	130
Бельгия	50	90	120
Великобритания	48	96	112
Российская Федерация	60	90	110 (130)

При этом прослеживается явно выраженная тенденция к снижению установленных ограничений скорости как путем принятия соответствующих законодательных норм, так и в ходе мероприятий по организации дорожного движения. Например, с 1 июля 2018 года во Франции общее ограничение скорости на загородных дорогах, не относящихся к автомагистралям, нормативно было снижено с 90 км/ч до 80 км/ч [9]. По предварительным оценкам Национальной Межведомственной обсерватории по безопасности дорожного движения, это привело к снижению средней скорости движения грузовых автомобилей на 1,8 км/ч, а легковых – на 3,9 км/ч. Данная мера позволила только во второй половине 2018 года сохранить 116 человеческих жизней.

Кроме того, в Германии значительно сократилось количество участков автомагистралей, на которых отсутствует ограничение скорости. При этом законодательство сформулировано таким образом, что даже на «безлимитных» участках дорог водителям рекомендуется не превышать ограничение скорости в 130 км/ч.

В противном случае на водителя накладывается повышенная ответственность, например, в случае совершения ДТП, в том числе не по его вине.

Опыт европейских и других развитых стран свидетельствует о широком применении и тенденции к дальнейшему развитию использования планировочных решений и инженерных мероприятий по снижению скорости движения. Примером может служить повсеместное распространение и расширение зон с ограничением скорости движения на уровне 30 км/ч. В частности, такие планы уже реализованы в жилых зонах Амстердама, Брюсселя и других городах Европы. Активно применяются средства успокоения движения – искусственные неровности, сужение полос движения и проезжих частей, обустройство перекрестков с круговым движением и прочие.

Известно, что за рубежом действуют более строгие санкции за несоблюдение установленного ограничения скорости. Кроме того, значительно ниже диапазон «толерантности» к превышению ограничения. Так, в европейских государствах ответственность наступает в случае движения со скоростью на 2-10 % выше установленного ограничения. В частности, в Италии этот показатель составляет 5 %, в Бельгии – 6 % (рассматривается снижение до 3 %), в Испании – 7 %, в Турции – 10 %. В Австралии в отличие от стран Европы ненаказуемое превышение скорости выражается абсолютной величиной и составляет 2 км/ч [5].

В данном контексте следует отметить, что погрешность спидометра транспортного средства в соответствии с международными стандартами не превышает 10 %, причем в сторону увеличения показаний. Таким образом, при определении величины ненаказуемого превышения установленного ограничения скорости в расчет принимаются только погрешности средств измерений, используемых в комплексах фотовидеофиксации.

В 2018 году сотрудники ГИБДД возбудили дела по 131,1 млн нарушений Правил дорожного движения [2] водителями, что на 17 % больше, чем в 2017 году. Основная доля постановлений об административных правонарушениях (82 %; 105,9 млн) вынесена в результате использования средств автоматической фотовидеофиксации. На протяжении последних лет распределение количества нарушений, совершенных водителями, практически не менялось. Самыми распространенными видами остаются превышение скорости, несоблюдение требований, предписанных знаками и разметкой, а также проезд на запрещающий сигнал светофора.

Результаты анализа показали, что существующие санкции не являются сдерживающим фактором правонарушений, связанных с превышением установленных ограничений скорости. Так называемый «льготный коридор» (превышение установленных ограничений скорости движения на величину до 20 км/ч [1]) воспринимается водителями как очевидное разрешение двигаться в режиме «+20». Данные обстоятельства не обеспечивают реализацию существующих в науке принципов установления вида и размера административного наказания в соответствии со степенью общественной опасности деяния [6].

С учетом вышеизложенного отметим, что необходим комплексный широкомасштабный мониторинг и анализ улично-дорожной сети на предмет обоснованности установленных ограничений скорости. На нормативном уровне следует рассмотреть возможность снижения ограничения скорости в населенных пунктах до 50 км/ч, а также применения дифференцированного подхода, учитывающего тип дороги и качество ее обустройства, категории использующих ее транспортных средств, климатические условия и пр. При планировании, проектировании и эксплуатации

инфраструктуры необходимо обеспечивать однородность дорожного движения во избежание смешения транспортных средств различных категорий, движущихся с разной скоростью. Правоприменительная практика и штрафные санкции должны рассматриваться в качестве одного из основных средств обеспечения соблюдения установленных ограничений, создавая у водителей уверенность в наличии постоянного контроля.

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ: в ред. от 18.03.2019.
2. Правила дорожного движения Российской Федерации, утверждённые постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090: в ред. постановления Правительства Российской Федерации от 4 ноября 2018 г. № 1478.
3. Сводная резолюция о дорожном движении. Европейская экономическая комиссия ООН. Комитет по внутреннему транспорту. Нью-Йорк и Женева, 2010.
4. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма / Пер. с англ. М.: Издательство «Весь Мир», 2004. 280 с.
5. Управление скоростью. Руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Женева, Глобальное партнерство дорожной безопасности. Пер. с англ. М.: Издательство «Весь Мир», 2008. 164 с.
6. Антонов С.Н. Баканов К.С. О некоторых подходах к определению вида и размеров административного наказания // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 16–19.
7. Баканов К. С. Административно-правовое регулирование определения состояния опьянения у водителей транспортных средств // Вестник Московского университета МВД России. 2018. № 2. С. 121–126.
8. [Электронный ресурс]. URL: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en (дата обращения: 18.03.2019).
9. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.securite-routiere.gouv.fr> (дата обращения: 18.03.2019).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Казанова Ляна Абугалиевна. Старший научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения. Кандидат филологических наук.

Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».

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

Kasanova Lyana Abugalieva. Senior researcher of the Department of scientific support of preventive measures and activities for the formation of legal awareness of road users. Candidate of sciences (Philology).

Federal state institution «Scientific centre of road traffic safety of the Ministry of the Interior of Russia».

Work address: 121170, Moscow, st. Poklonnaya 17.

Линник Татьяна Михайловна. Ученый секретарь.
Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».
Служебный адрес: 121170, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Linnik Tatyana Mikhaylovna. Scientific secretary.
Federal state institution «Scientific centre of road traffic safety of the Ministry of the Interior of Russia».
Work address: 121170, Moscow, st. Poklonnaya 17.

Митрошин Дмитрий Викторович. Начальник.
Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».
Служебный адрес: 121170, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Mitroshin Dmitry Viktorovich. Chief.
Federal state institution «Scientific centre of traffic safety of the Ministry of the Interior of Russia».
Work address: 121170, Moscow, st. Poklonnaya 17.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Скорость, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, аварийность, тяжесть последствий.
Speed, road safety, traffic accident, accident, severity of consequences.

КАЛЮЖНЫЙ Ю.Н.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ (АВТОБУСНЫМ) ТРАНСПОРТОМ

IMPROVEMENT OF CARRIAGE OF PASSENGERS BY ROAD (BUS) TRANSPORT

В результате анализа нормативно-правовых актов, научной литературы авторским коллективом излагается краткое содержание основных направлений, совершенствования отдельных направлений перевозки пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом. Новизна исследования состоит в комплексном анализе теоретических и правовых аспектов изменения общественных отношений в транспортном комплексе страны и сфере дорожного движения, которые определяют необходимость совершенствования нормативно-правовых актов, регламентирующих правоотношения связанные с перевозкой пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом.

As a result of the analysis of normative legal acts, scientific literature, the author's team presents a summary of the main directions, improvement of certain areas of passenger transportation by road (bus) transport. The novelty of the study consists in a comprehensive analysis of the theoretical and legal aspects of changes in social relations in the

transport complex of the country and the field of road traffic, which determine the need to improve the legal acts regulating legal relations associated with the carriage of passengers by road (bus) transport.

Ежегодное изменение баланса экономических центров в регионах Российской Федерации, возрастание роли региональных экономических союзов и внедрение новых технологий в транспортный сектор экономики оказывают существенное влияние на развитие транспортной системы страны, увеличение пассажиропотока, осуществляемого автомобильным транспортом [1], как следствие повышенное внимание к обеспечению безопасности пассажирских перевозок, в том числе и автомобильным транспортом.

В нашей стране вопросы обеспечения безопасности дорожного движения входят в совокупность основных стратегических направлений дальнейшего социального, экономического развития Российской Федерации, а автомобильный (автобусный) транспорт, как и в ряде зарубежных стран, представляет собой одну из наиболее востребованных отраслей народного хозяйства, крупнейшую сферу инвестиций и инновационного развития.

Индустриальная развитость транспортного комплекса страны и коммуникационной сферы позволяет в кратчайшие сроки связать территориально удаленные регионы России, обеспечить единство ее экономического пространства. Разветвленная транспортная сеть создает предпосылки и обеспечивает интеграцию Российской Федерации во внешнеэкономическую среду мировой экономики и транспортной системы.

Огромное общественное значение автотранспортных перевозок, существенный их объем в структуре транспортных перевозок за 2017 год (11184 млн человек перевезено автобусами и 43,7 млн легковым такси) [2] и необходимость их совершенствования, определяют создание условий для доступа граждан нашей страны к безопасным и качественным транспортным услугам, обеспечения эффективности работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы.

В условиях экономических преобразований, происходящих в Российской Федерации, прослеживается тенденция усиления конкуренции, охватывающая отрасль пассажирских перевозок. Структурная перестройка транспортной отрасли, связанная с изменением баланса между экономическими интересами перевозчиков, вынуждает обратить повышенное внимание к наиболее общественно-опасному виду, с позиции аварийности – автомобильным (автобусным) пассажирским перевозкам [3].

С позиции обеспечения безопасности дорожного движения автомобильный пассажирский транспорт является наиболее проблемным сегментом. Причинами сложившегося положения являются массовость и высокая доступность автомобильных перевозок, быстрое развитие сектора индивидуальных предпринимателей, осуществляющих эксплуатацию автобусов и такси. Становление и развитие конкурентной среды на рынке транспортных услуг повлекло за собой дополнительные проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Не случайно автомобильные (автобусные) перевозки пассажиров являются в настоящее время единственным лицензируемым видом автотранспортной деятельности в России.

В Российской Федерации вопросы обеспечения безопасности дорожного движения находятся под пристальным вниманием руководства нашей страны, продолжает реализовываться государственная политика в данной сфере, выраженная в комплексе системных мероприятий, направленных на снижение аварийности.

Повышение уровня безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию [4]. Однако, отдельные показатели безопасности дорожного движения, в том числе и аварийность с участием водителей автобусов, показывают неэффективность проводимых мероприятий.

Ещё в сентябре 2017 года на заседании президиума Государственного совета, посвящённого вопросам комплексного развития пассажирских перевозок, были обозначены проблемы, связанные с междугородными пассажирскими перевозками, в том числе и нелегальными перевозками [5].

Вместе с тем, несмотря на принимаемые в Российской Федерации меры стратегического и программно-целевого характера в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, защиту общественных отношений, в том числе и нормами уголовного законодательства, итоги 2018 года показывают недопустимо высокие показатели количества погибших и раненных в ДТП, ставшие возможным из-за нарушений установленных требований ПДД водителями автобусов и тенденцию увеличения количества дорожно-транспортных происшествий с их участием в течение последних пяти лет. Так в 2018 году водителями автобусов совершено 5815 (+3,7 %) ДТП, в которых погибли 269 (-17 %) и получили ранения 8854 (+1,9 %) человека [6].

Сложившаяся негативная динамика аварийности с участием водителей автобусов потребовала внесение изменений в нормативные правовые акты, направленные на устранение имеющихся пробелов нормативного регулирования организации, обеспечения и контроля пассажирских перевозок автобусами. В соответствии с изменениями, внесенными в Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ (ред. от 27 декабря 2018 г.) «О лицензировании отдельных видов деятельности» лицензированию подлежит деятельность по перевозке пассажиров автобусами, соответственно все перевозчики должны получить лицензию до 29 июня 2019 года для осуществления данного вида деятельности [7].

Указанные требования не распространяются на транспортные средства (автобусы) принадлежащие подразделениям полиции, скорой медицинской помощи и пожарной охраны, вооруженных сил и иных федеральных органов исполнительной власти в соответствии с п. 24 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также в отношении перевозок, выполняемых автобусами без использования автомобильных дорог общего пользования.

Правительством Российской Федерации 27 февраля текущего года принято Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами [8]. Безусловно, институт лицензирования создает условия и вынуждает перевозчика соответствовать предъявляемым к нему требованиям, установленным статьей 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», связанным:

- с соблюдением условий по ремонту и техническому обслуживанию авто- транспорта;
- недопущению к перевозкам лиц, имеющих иностранные национальные и международные водительские удостоверения;

- осуществлением предрейсового контроля технического состояния автобусного парка и обязательного медицинского осмотра водителей как до, так и после поездки;

- осуществлением профессионального отбора и профессионального обучения работников;

- соблюдением режима труда и отдыха водителей, в том числе, за счет оборудования транспортных средств техническими средствами – тахографами.

Основное назначение изменений в порядке лицензирования пассажирских перевозчиков автобусным транспортом представляет собой цель упорядочить рассматриваемую перевозочную деятельность, вынудить всех перевозчиков соблюдать лицензионные требования в отношении безопасности пассажирских перевозок, в том числе и тех перевозчиков, которые до 1 марта 2019 года могли осуществлять заказные перевозки пассажиров в уведомительном порядке. Также установленные требования нормативных актов позволят сформировать список, как транспортных компаний, осуществляющих пассажирские перевозки, так и автобусного парка принадлежащего им.

То есть, создана правовая основа, не позволяющая осуществлять использование транспортных средств (автобусов) внесенных в реестр и принадлежащих конкретным юридическим лицам, иными индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами. Тем самым, сформирован механизм недопустимости передачи в аренду автобусов с водителями, позволявший ранее перевозчику избегать ответственности, что делало конкурсную систему распределения маршрутов и саму систему допуска к регулярным перевозкам нецелесообразной [9]. Вместе с тем, при необходимости, законодательство допускает возможность перевозчика передать свой автобусный парк в аренду другой компании, но для этого необходимо обратиться в Ространснадзор [10].

Важно отметить, что государство располагает возможностью применения такого инструмента института лицензирования в сфере контроля пассажирских перевозок, как приостановление деятельности перевозчика для устранения выявленных нарушений и, конечно же, возможностью применения штрафных санкций, как к должностным лицам данной сферы, так и юридическим лицам – перевозчикам.

Невзирая на эффективность государственного применения лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами в качестве меры управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, все же придерживаться исключительно потенциала института лицензирования является неоправданным.

Одной из основных проблем автомобильного пассажирского транспорта следует признать сильную изношенность и медленные темпы обновления автобусного парка [11], оказывающих непосредственное влияние на состояние аварийности в сфере пассажирских перевозок. По подсчетам маркетингового агентства Russian Automotive Market Research 70 % отечественного автобусного парка составляют автобусы старше 10 лет, 32 % имеют возраст более 25 лет, 20 % приходится на машины 16-25 лет, автобусы 11-18 лет составляют 18 % парка, в то время как средний возраст пассажирских автобусов в Европе не превышает 6-7 лет [12].

Особое внимание Госавтоинспекцией обращается на факторы, приводящие или же способствующие риску возникновения аварийности. Это несоблюдение режима труда и отдыха водителей, неудовлетворительное техническое состояние транспорта, нарушение порядка согласования маршрутов с органами власти, отсут-

ствие организованной стоянки для автобусов. В ряде транспортных средств отсутствовали либо не работали тахографы, в некоторых случаях вносились изменения в конструкцию транспортных средств путем установления дополнительных сидений, замены световых приборов, демонтажа элементов систем безопасности. Отдельными компаниями-перевозчиками не проводятся предрейсовый медицинский осмотр водителей, а также контроль за техническим состоянием транспортных средств.

Практически любая операция «Автобус» заканчивается огромным количеством составленных процессуальных актов по причине именно неисправности этих транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров. В числе исключений находятся школьные автобусы, которые проходят детальную проверку, результатом которых является за последние три года не допущение погибших и тяжело раненных.

Указанные обстоятельства показывают необходимость повышения качества предоставления услуг перевозчиками автомобильного и автобусного парка, развития конкурентоспособности транспортных перевозчиков, совершенствования контрольно-надзорной деятельности, прежде всего МВД России и Минтранса России в отношении указанных пассажирских перевозок и технического состояния автотранспорта, развития механизмов лицензирования данной сферы и совершенствования профессиональной подготовки водительских кадров.

По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать.

Постепенное формирование многоуровневой рыночной системы хозяйствования на автомобильном транспорте и всего транспортного комплекса показывает нерешенность отдельных проблем разрешительного, ценового регулирования перевозочной деятельности, а также качества предоставляемых на рынке транспортных и сервисных услуг [13].

В сфере развития транспортного комплекса Российской Федерации в последние годы была осуществлена необходимая модернизация автотранспортной инфраструктуры, что позволило удовлетворить растущий спрос на пассажирские перевозки, предприняты меры, направленные на совершенствование действующего законодательства, регулирующего правоотношения в сфере автобусных перевозок.

Госавтоинспекция МВД России совершенствует механизмы правового воздействия на индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, участвующих в сфере пассажирских перевозок, отказывается от применения не оправданных и неэффективных форм контрольно-надзорной деятельности в рассматриваемой области. В частности, в соответствии с изменениями от 30 октября 2018 года в ч. 5 статьи 30 федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» плановые проверки не проводятся в отношении перевозчиков, осуществляющих деятельность по эксплуатации транспортных средств [14].

Вместе с тем, отдельные направления совершенствования перевозки пассажиров автомобильным транспортом пока не получили надлежащего решения.

Приоритетной проблемой остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития автомобильных перевозок и рынка предоставляемых транспортных услуг субъектами этой деятельности, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортного обслуживания в сфере перевозок пассажиров. А также развития механизмов государственно-

частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственностей и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на автомобильном транспорте.

Федеральное законодательство частично вопросы организации регулярных перевозок пассажиров, да и в целом транспортного обслуживания населения, относит к компетенции субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, что не всегда находит единых подходов понимания и реализации. Практика, к сожалению, свидетельствует о многочисленных злоупотреблениях органами местного самоуправления при заключении и исполнении договоров об организации перевозок пассажиров [15].

Основным приоритетом совершенствования общественных отношений в транспортной сфере и созданию условий для социально-экономического развития нашей страны, заложенным в Транспортной стратегии, является повышение уровня безопасности транспортной системы в целом, и повешение безопасности перевозки пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом.

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 [16].

Таким образом, социально-экономическая и правовая трансформация общественных отношений в транспортном комплексе страны и сфере дорожного движения предопределяет необходимость совершенствования нормативно-правовых актов, регламентирующих правоотношения связанные с перевозкой пассажиров автомобильным (автобусным) транспортом, которые, должны найти свое выражение в следующих направлениях:

- предусмотреть на законодательном уровне дифференциацию подготовки водителей транспорта по видам образовательных программ: дополнительные общеразвивающие (с целью личного управления транспортом) от профессионального обучения (подготовки) водителей осуществляющих коммерческую или трудовую деятельность (связанную с автобусными перевозками);

- необходимо внесение изменений в нормативные акты, определяющие условия приобретения права на управления автобусами и введения ограничений в зависимости от водительского стажа;

- совершенствование механизмов лицензирования и разработка социально-экономических принципов воздействия на пассажирских перевозчиков, обеспечения качества перевозок их доступности и безопасности.

- принять меры, направленные на внесение изменений в Федеральный закон № 170 «О техническом осмотре» [17], поправки в Кодекс об административных правонарушениях и Уголовный кодекс РФ с целью исключения возможности приобретения диагностических карт автовладельцами без прохождения технического осмотра автотранспорта и усиления ответственности операторов технического осмотра.

1. О Транспортной стратегии Российской Федерации [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р: в ред. от 12 мая 2018 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Российский статистический ежегодник. 2018: Стат. сб. / Росстат. М., 2018. 694 с.
3. 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.
4. Синенко С.А. Реализация образовательных технологий практико-ориентированного обучения, профессиональной подготовки специалистов для подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов X международной науч.-практической конф. (2016; Орёл): [к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова]. Орёл: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. 438 с.
5. Заседание президиума Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/state-council/55679>.
6. Показатели состояния безопасности дорожного движения за 2018 год [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru>.
7. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 30 октября 2018 года № 386-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 27 февраля 2019 г. № 195. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Коваленко М.В. Проблемы правового регулирования пассажирских перевозок городским транспортом // Транспорт Российской Федерации. 2009. № 5 (24). С. 30–31.
10. Автобусы поедут по списку. Ространснадзор начал выдавать новые лицензии для перевозки пассажиров [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2019/03/06/rostransnadzor-nachal-vydavat-novye-licenzii-dlia-perevozki-passazhirov.html>.
11. Калмыков Н.Н., Романцов А.Н., Трофимова О.М., Маковкина С.А., Фадеев М.С. Исследование основных проблем в сфере пассажирского транспорта и перевозок // Транспортное дело России. 2017. № 4. С. 103–105.
12. Вопрос жизни и смерти: автобусы в России губят детей [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gazeta.ru/social/2019/02/05/12163951.shtml>.
13. Хейгетова С.Е. Правовое регулирование перевозки пассажиров автомобильным транспортом: дис... канд. юрид. наук. Ростов-на-Дону, 2007. 196 с.
14. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 27 декабря 2018 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

15. Морозов С.Ю. Правовые инструменты организации и самоорганизации отношений в сфере автомобильных перевозок: гражданско-правовой аспект // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2016. № 32. С. 199–207.
16. 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.
17. О внесении изменений в Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации (о совершенствовании системы технического осмотра транспортных средств) [Электронный ресурс]: Законопроект № 529143-7. URL. <http://sozd.duma.gov.ru/bill/529143-7>.

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, 2.

Kaljuzhniy Yuriy Nikolaevich. Head of the chair of the Traffic Police Organization. Candidate of sciences (Law), associate professor.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения; перевозка пассажиров; транспортный комплекс; лицензирование; автобусные перевозки.

Road safety; transportation of passengers; transport complex; licensing; bus transportation.

КАПУСТИНА Е.Г.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРИМЕНЕНИЯ НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫХ ФОРМ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ПУТЬ К СНИЖЕНИЮ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

ORGANIZATION OF APPLICATION OF THE MOST EFFECTIVE FORMS OF PROPAGANDA OF ROAD SAFETY – REDUCE ROAD ACCIDENTS

В статье рассматриваются отдельные формы профилактики безопасности дорожного движения и прогнозируется их эффективность воздействия на различные категории участников дорожного движения.

The article deals with some forms of road safety prevention and predicts their effectiveness of impact on different categories of road users.

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 [1]. 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 [9].

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, проведения государственной политики в рассматриваемой области, осуществления государственного управления системой обеспечения безопасности дорожного движения, находятся под пристальным вниманием представителей отечественной науки [2].

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения возникла еще до момента появления автомобиля, но с его изобретением приобрела особо острый характер. В соответствии с положениями Основного закона Российской Федерации права и свободы человека и гражданина являются высшей ценностью, а соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина признается обязанностью государства [3]. Автомобилизация, помимо положительных моментов, принесла в общество увеличение роста гибели людей на дорогах, а также получение ими травм различной степени тяжести.

В 2018 году в Российской Федерации произошло 168 099 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали 214 853 человека, 18 214 человек погибли.

За первый месяц 2019 года произошло 11151 дорожно-транспортное происшествие, в которых ранено 14948 человек, погибло 1095 [4]. Количество погибших на дорогах страны, как мы видим, остается на высоком уровне.

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 [5].

В этой связи остаётся актуальным поиск новых путей повышения эффективности существующих мер профилактики аварийности и правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

В последние годы инструментарий для реализации различных форм пропаганды безопасности дорожного движения существенно расширился. В то же время наряду с появившимися многогранными возможностями реализации форм пропаганды, зачастую представителям средств массовой информации не хватает системного, комплексного подхода к освещаемой проблеме [6].

В современной российской политике предупреждения нарушений правил дорожного движения виктимологическая профилактика является одним из ключевых направлений. Ее специфика применительно к дорожно-транспортной преступности определяется тем, что нередко потенциальный или реальный потерпевший может совершить, а часто и совершает нарушения правил дорожного движения [7].

Одним из наиболее эффективных средств снижения уровня смертности и травматизма на дорогах является активная пропаганда и популяризация соблюдения Правил дорожного движения.

Неотъемлемым элементом процесса пропаганды выступает определение ее эффективности, т.е. ее реального воздействия на сознание и поведение участников дорожного движения, изменение имеющихся установок.

Пропаганда безопасности дорожного движения, подкрепленная эффективным правотворчеством и правоприменением, является одним из действенных инструментов, влияющих на поведение людей.

Согласно исследованию зарубежных ученых Sabey and Taylor (1980), человеческий фактор в сочетании с другими факторами является причиной 96 % ДТП, а в чистом виде приводит к 65 % ДТП. И только 2 % приходится на долю дорожных условий и состояние транспортного средства.

Несомненно, что общество является катализатором происходящих в нем явлений и играет важную роль в формировании установки на безопасное поведение на дороге и соблюдение ПДД.

Следует отметить, что для полноценной профилактики дорожно-транспортного травматизма необходимо использовать разнообразные формы пропаганды безопасности дорожного движения, которые позволят вовлекать в нее все слои общества.

Одной из эффективных форм пропаганды является проведение тематических крэш-курсов, в ходе которых через эмоциональное потрясение участников дорожного движения происходит воздействие на мировоззрение молодых водителей, пешеходов и пассажиров. К проведению тематического крэш-курса привлекаются сотрудники различных служб (ГИБДД, МЧС, здравоохранения, страховых компаний, СМИ) и участников дорожных трагедий. Такая форма пропаганды на сегодняшний день апробирована в нескольких регионах России, что дает заметный положительный результат и подтверждается мнением как участников крэш-курса, так и педагогов, психологов, журналистов. В ходе проведения таких акций акценты расставляются на безоговорочном использовании ремней безопасности, соблюдении правил перевозки пассажиров и скоростного режима, недопустимости управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Положительным моментом таких проектов является, прежде всего, вовлечение большой массы людей (400-500 участников) и доведение информации от самих участников и очевидцев ДТП.

Анализируя положительный опыт проведения профилактических мероприятий, следует выделить внедрение международного движения «WALKING BUS» («ШАГАЮЩИЙ АВТОБУС»), что активно проводится в различных субъектах. Чтобы эмоциональные потрясения, пережитые детьми в ДТП, не оставили негативный след во взрослой жизни, сотрудники Госавтоинспекции вместе с полицейскими-психологами организуют специальные поэтапные занятия с пострадавшими несовершеннолетними. Дети, попавшие в ДТП на дорогах, проходят обучающие реабилитационные курсы в автогородках, на автоплощадках, с использованием практики применения «шагающего автобуса» с привлечением представителей комиссий по БДД, ветеранов и общественников.

Положительно себя зарекомендовывают дежурства добровольных казачьих патрулей, молодежных движений, общественных объединений.

Отдельное влияние на законопослушное поведение участников дорожного движения оказывают активные религиозные деятели, осуществляющие профилактическую работу с детьми и взрослыми вместе с сотрудниками Госавтоинспекции. Совместные рейдовые мероприятия и акции с настоятелями православных церквей и Духовного управления мусульман позволяют не только привлекать широкое внимание общественности к проблемам дорожной безопасности, но и вовлекать активистов волонтерских формирований при храмах и мечетях к профилактике нарушений на дорогах. Волонтеры, студенты и участники молодежных движений проводят наглядную агитацию использования световозвращающих элементов, чем популяризируют соблюдение ПДД сверстниками.

Формой организации и проведения пропагандистских мероприятий является проведение выставок автомобилей, веломотопробегов в субъектах Российской Федерации, особым интересом пользуются музейные ретромобили, а также выступления пилотажных групп, таких как «Каскад» в г. Москве, выступления юных инспекторов движения, обучающихся кадетских классов, групп барабанщиц и др. Члены ЮИД и иных молодежных отрядов помогают водителям с оформлением ДТП по Европротоколу, без участия сотрудников ГИБДД.

Благодатной почвой является участие в пропагандистских мероприятиях членов Общественных советов при МВД, ГУМВД, УМВД России в субъектах Российской Федерации; представителей областной Думы, Департаментов, Комитетов по транспорту, дорожному хозяйству и безопасности в субъектах Российской Федерации.

В образовательных организациях страны следует создавать «родительские патрули», которые будут организовывать рейдовые мероприятия по обследованию улично-дорожной сети территорий образовательных организаций; принимать активное участие в осуществлении мониторинга по контролю за использованием световозвращателей среди несовершеннолетних пешеходов.

Обеспечение безопасности дорожного движения предполагает реализацию комплекса мер правового, социально-экономического, воспитательно-нравственного характера, направленных на всех участников дорожного движения [8]. Немаловажной формой выступает привлечение гражданского общества к проблеме ДТП и дорожного травматизма через представителей автоклубов, автошкол, общественных объединений, администраторов и активных пользователей интернет-сайтов, мобильного приложения «Whats App» и иных инициативных групп.

Хороший эффект профилактики оказывают различные социальные проекты, проводимые тематические творческие конкурсы и мастер-классы, а также имеющиеся в отдельных субъектах «Лаборатории безопасности».

Такое заметное, наглядное и интенсивное информирование позволит предупредить дорожно-транспортные происшествия.

Для совершенствования системы пропагандистского воздействия необходимо:

- достаточное финансирование государством компаний и акций по предупреждению и профилактике ДТП, привлечение к их проведению первых лиц регионов, должностных лиц муниципалитетов, представителей культуры, науки, образования, общественных формирований и бизнеса, что будет способствовать комплексному подходу к системе профилактики в сфере безопасности дорожного движения;

- активная и систематическая организация и проведение пропаганды в образовательных организациях, которые первыми закладывают фундамент будущего правового менталитета граждан.

В завершение хотелось бы отметить, что, только используя разнообразные традиционные и инновационные формы пропаганды безопасности дорожного движения, предупреждая факторы и условия, которые воздействуют на каждого участника дорожного движения, можно добиться снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий и количества пострадавших в них лиц. 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.

1. 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.
2. Калюжный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.
3. Зиборов О.В., Андреев П.Г. Отдельные аспекты обеспечения прав людей с ограниченными возможностями как участников дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 176–180.
4. Официальный сайт ГИБДД МВД России. URL: <https://гибдд.рф>.
5. Кузминова Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 90–95.
6. Афолина Е.Г. Взаимодействие Госавтоинспекции со средствами массовой информации по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 60-летию доктора юридических наук, профессора Виктора Васильевича Денисенко. Краснодар, 2016. С. 433–437.
7. Баранчикова М.В., Зейналов Ф.Н. Пешеходы как объекты виктимологической профилактики дорожно-транспортных преступлений // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 2 (44). С. 20–23.
8. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового принуждения, применяемого сотрудниками структурных подразделений ГИБДД МВД России // Правоохранительная деятельность органов внутренних дел в контексте современных научных исследований: материалы международной научно-практической конференции, 2018. С. 20–22.
9. 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

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Капустина Елена Геннадьевна. Доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД. Кандидат педагогических наук.

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

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

Kapustina Elena Gennadyevna. Assistant professor of Administrative Law and Administrative Activities of Internal Affairs Bodies. Candidate of sciences (Pedagogics).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Обеспечение безопасности дорожного движения, формы профилактики, активная пропаганда, эффективность.

Road safety, forms of prevention, active promotion, efficiency.

КВАСОВА А.А., ДУДКИН Ю.А.

СОЦИАЛЬНЫЕ АКЦИИ КАК СРЕДСТВО ПРИВЛЕЧЕНИЯ ВНИМАНИЯ ОБЩЕСТВЕННОСТИ К ПРОБЛЕМАМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

SOCIAL ACTIONS AS A MEANS OF ATTRACTING OF PUBLIC ATTENTION TO THE ROAD SAFETY PROBLEMS

В статье рассмотрены вопросы, связанные с эффективностью реализуемых государственных мер в сфере безопасности дорожного движения, а также опытом организации социальных акций путем взаимодействия общественных организаций, малого бизнеса, инициативных граждан и государственных структур.

The article deals with the issues related to the effectiveness of the implemented state measures in the field of road safety, as well as the experience of organizing social actions through the interaction of public organizations, small Workes, initiative citizens and government agencies.

Проблема безопасности дорожного движения имеет большие экономические и социальные масштабы. Согласно статистическим данным в Российской Федерации с 2007 по 2018 год в дорожно-транспортных происшествиях погибло свыше 250 тыс. человек, более 2 млн. человек были ранены, треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составили люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет). Порядка 20 % пострадавших стали инвалидами [1].

При оценке текущей ситуации в «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» подчеркивается, что более 85 % дорожно-транспортных происшествий происходит из-за нарушения водителями правил дорожного движения. На долю данных видов ДТП приходится более 80 % погибших и более 90 % раненых. За последние 10 лет наблюдается увеличение чис-

ла погибших в дорожно-транспортных происшествиях из-за нарушений правил дорожного движения водителями в состоянии опьянения в 1,8 раза. Эта статистика может указывать как на недостаточное знание ПДД участниками дорожного движения, так и на непонимание и отсутствие у них осознания важности соблюдения Правил.

По оценкам экономистов потери страны от ДТП составляют около 2 % ВВП, что сопоставимо в абсолютных показателях с валовым региональным продуктом целых субъектов Российской Федерации, например, Краснодарского края [1]. Согласно официальной статистике ГИБДД в 2018 году на территории Российской Федерации произошло 168099 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали 233067 человек, из них 18214 человек погибли [2].

Для решения проблем безопасности дорожного движения создан целый ряд федеральных и региональных целевых программ. Шестой год реализуется федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 г.», среди ее задач выделяется предупреждение опасного поведения участников дорожного движения [3]. Сходная задача у государственной программы «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности», подпрограммы № 1 «Повышение безопасности дорожного движения в Воронежской области на 2014–2020 годы» [4].

Однако, проведенный анализ темпов сокращения показателей аварийности указывает на падение положительной динамики от реализации предпринимаемых государством мер по сокращению травматизма на дорогах (рис. 1). Так, в 2018 году количество ДТП сократилось на число меньшее в 12 раз, по сравнению с 2015 годом, а количество раненых – в 25 раз за аналогичный период сравнения.

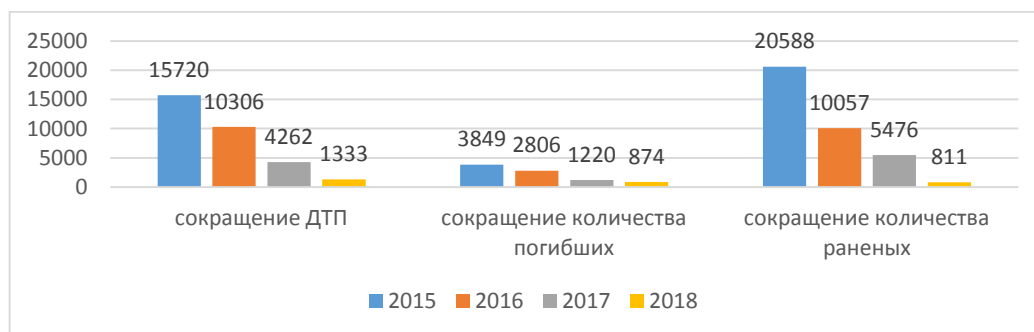


Рис. 1. Объемы сокращения показателей аварийности, по сравнению с АППГ, в шт.

Наблюдаемое значительное падение темпов снижения показателей аварийности указывает на сокращение эффективности ранее принимаемых государственных мер и актуализирует необходимость поиска новых способов решения проблем безопасности дорожного движения.

В 2018 г. распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р утверждена «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы». Одним из основных направлений реализации Стратегии является изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения [1]. Для этого предлагается разработка и реализация специальных, в том числе образовательных, программ для населения с целью формирования стереотипов безопасного поведения на улицах и дорогах; совершенствование практики проведения СМ

информационно-разъяснительной работы, а также программ по формированию в общественном сознании негативного отношения к нарушителям правил дорожного движения. Стратегия предполагает развитие принципов сотрудничества, взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения; а также вовлечение общественных организаций в профилактическую работу по повышению безопасности дорожного движения.

Среди рисков и угроз в области безопасного движения в Стратегии рассмотрена недооценка роли институтов гражданского общества и средств массовой информации в формировании законопослушного поведения участников дорожного движения.

Таким образом, можно сделать вывод, что в программных документах, в области обеспечения безопасности дорожного движения, подчеркивается значимость общественной поддержки и участия широких слоев населения в решении указанной проблемы.

Одним из видов социальной деятельности, позволяющей привлекать внимание общественности к существующим социальным проблемам (в нашем случае к проблеме безопасности дорожного движения) являются социальные кампании и социальные акции. По мнению И.М. Дзялошинского, исследователя в области информационной открытости различных структур общества, взаимоотношения прессы и власти, прессы и гражданского общества, социальная акция – это серия «взаимосвязанных и запланированных действий, организуемых с участием СМИ и нацеленных на достижение конкретных результатов в решении социально значимой проблемы в течение определенного периода времени, и использующая воздействие СМИ» [5].

В апреле–мае 2018 г. в г. Воронеже была проведена социальная акция «Тотальный Диктант по ПДД», цель которой заключалась в привлечении внимания к проблемам безопасности дорожного движения.

Образовательная акция проходила в форме добровольного тестирования для всех желающих, и, на данный момент, является одним из немногих социальных проектов в сфере дорожного движения, который позволяет оценить реальный уровень знаний ПДД водителями и пешеходами. Для оценки знаний ПДД жителям г. Воронежа было предложено ответить на 20 вопросов, сформированных по принципу экзаменационных билетов, используемых в ГИБДД при проведении экзамена на право управления транспортным средством. При этом, для формирования вопросов был использован местный материал: вопросы составлялись на основании фотографий улиц г. Воронежа. Это позволило оценить уровень знаний воронежцами ПДД и умение применять их на улицах родного города.

Акция реализовывалась в два этапа. На первом этапе, в течении месяца, проводилось заочное тестирование посредством вопросов, размещенных на специальном сайте в сети Интернет. В этом этапе приняло участие 4223 человека, средний показатель верных ответов – 55 % (11 вопросов из 20). Чаще всего допускались ошибки, связанные с правилами расположения транспортных средств на проезжей части, правилами проезда перекрестков и порядком выполнения остановки и стоянки. Дополнительно был проведен социологический анализ корреляции ошибок с социально-демографическими характеристиками участников акции.

Второй, очный этап акции, с вопросами, отличными от заочного этапа и разбивкой на несколько вариантов, был реализован на базе двух крупнейших вузов города (ФГБОУ ВО «Воронежский государственный университет» и ФГБОУ ВО «Воронежский государственный лесотехнический университет», суммарно

свыше 26 тыс. обучающихся студентов). Около 30 % участников очного этапа, имеющих водительское удостоверение, принимали участие также в первом, заочном этапе. Данный факт указывает на общественный интерес к акции и существующий запрос участников акции на проверку уровня своей грамотности в области безопасности дорожного движения.

Стоит заметить, что в организации акции приняли активное участие не только инициативные группы граждан, но и руководство и сотрудники УГИБДД ГУ МВД России по Воронежской области, руководство и профессорско-преподавательский состав Воронежского государственного университета и Воронежского государственного лесотехнического университета, руководство Федерации автомобильного спорта Воронежской области, сотрудники Молодежного парламента Воронежской области, представители крупных воронежских автошкол и общественного движения «Веловоронеж». Акция активно освещалась в медиапространстве г. Воронежа. В ходе проведения акции вышло более 40 информационных сообщений в СМИ (в том числе 2 репортажа на местном телеканале).

Всего в акции приняло участие свыше 5000 человек. Организация и проведение подобной акции является примером привлечения внимания общественности к проблемам безопасности дорожного движения. По мнению авторов, основной задачей подобных акций является привлечение к участию в проекте широких слоёв населения – инициативных групп граждан, общественных организаций, представителей бизнеса и государственных должностных лиц, а также формирование мотивации участников дорожного движения на соблюдение норм и правил дорожного движения.

Проведение в г. Воронеже социальной акции «Тотальный диктант по ПДД» позволило передать участникам акции позитивный ценностный ряд, показать на реальных примерах взаимосвязь теоретических аспектов ПДД с их практическим применением в условиях г. Воронежа и провести работу по формированию культуры поведения на дороге.

1. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL : <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 11.03.2019).
3. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 гг.» [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 // Рос. газета. 2013. URL: <http://rg.ru/2013/10/08/bezopas-site-dok.html> (дата обращения: 25.09.2017).
4. Государственная программа Воронежской области «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» [Электронный ресурс]. URL: http://36.mchs.gov.ru/upload/site16/document_file/Fhp270HTml.pdf (дата обращения: 25.09.2017).
5. Дзялошинский И.М. Журналистика соучастия. Как сделать СМИ полезными людям. М.: Престиж, 2006. 104 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Квасова Анастасия Александровна. Преподаватель кафедры социологии и политологии исторического факультета. Социолог лаборатории социологических исследований.

Воронежский государственный университет.

Служебный адрес: 394018, г. Воронеж, Университетская пл., 1.

Kvasova Anastasiya Aleksandrovna. Teacher of the chair of Sociology and Political Science of the faculty of history. Sociologist of the laboratory of sociological research.

Voronezh state University.

Work address: 394018, Voronezh, sq. University 1.

Дудкин Юрий Андреевич. Старший преподаватель кафедры тактико-специальной подготовки. Кандидат педагогических наук.

Воронежский институт МВД России.

Служебный адрес: 394065, г. Воронеж, пр-т Патриотов, 53.

Dudkin Yuri Andreevich. Senior teacher of the chair of Tactical and Special Training. Candidate of sciences (Pedagogics).

Voronezh Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 394065, Voronezh, pr. Patriotov 53.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, социальные акции в сфере безопасности дорожного движения, снижение аварийности, культура вождения.

Road safety, social actions in the field of road safety, reduction of accidents, driving culture.

КОРОЛЕВА Е.Г.

СКОРОСТЬ КАК ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ЭЛЕМЕНТ ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОГО ТРАВМАТИЗМА

SPEED AS A CENTRAL ELEMENT OF THE PROBLEM OF ROAD TRAFFIC INJURIES

Скорость лежит в основе проблемы дорожно-транспортного травматизма. Превышение скорости или ненадлежащая скорость представляют собой важнейший фактор риска в отношении столкновений, смертности и травматизма в дорожном движении

Speed of lies at the heart – road problems-traffic injuries. Speeding or improper speed is the most important risk factor – in relation to collisions, deaths and injuries in road traffic.

Дорожно-транспортный травматизм уже давно является одной из главных причин получения тяжелых травм и смертности не только на дорогах Российской Федерации, но и во всем мире. Большинство исследователей считают, что значительное количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) носят предсказуемый характер и могут быть устранены [2]. На сегодняшний день накоплен значительный объем фактических данных о том, какие меры эффективно способствуют повышению безопасности на дорогах.

Различные системы дорожного движения вносят огромный вклад в развитие и экономический рост большинства стран в мире. Тем не менее расширение дорожной сети и ее более интенсивное использование влекут за собой и ряд негативных последствий не только экономического, но и социального характера. Ускоренная автомобилизация очень часто сопровождается соответствующим ростом травматизма, смертности в результате ДТП. Скорость положительно сказывается на мобильности, так как сокращает время на перевозки, но в то же время играет негативную роль при совершении ДТП, повышая, прежде всего, тяжесть последствий.

В результате ДТП на дорогах мира ежегодно гибнет свыше 1 млн человек. Так, на территории Российской Федерации в 2018 году произошло свыше 160 тыс. ДТП, в которых погибло более 18 тыс. и пострадало более 214 тысяч человек. 28 декабря 2018 г. утвержден Федеральный проект «Безопасность дорожного движения» направлен на достижение к 2024 г. целевого показателя сокращения смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 г. – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. [1]

Скорость лежит в основе проблемы дорожно-транспортного травматизма. Так, превышение скорости или неправильно выбранная водителем скорость движения чаще всего становятся причиной увеличения риска в отношении столкновений, смертности и травматизма в дорожном движении.

Под превышением скорости понимаем нарушение ограничения скорости, установленного для определённой дороги. Под ненадлежащей скоростью понимаем движение автомобиля со скоростью, которая не подходит для данной дороги, погодных условий или условий движения, но остается в пределах установленных ограничений скорости.

Скорость является усугубляющим фактором, который повышает тяжесть всех дорожно-транспортных происшествий [4]. С увеличением средней скорости возрастает и вероятность аварии, которая может привести к травмам. При высокой скорости транспортного средства возрастает риск летального исхода или тяжелых травм. Увеличение средней скорости движения минимум на 1 км/ч влечет за собой повышение и количества автокатастроф со смертельным исходом на 5 %.

При движении со скоростью, превышающей допустимые ограничения, водитель и пассажиры автомобиля подвержены риску получить серьезные травмы как в результате лобового, так и в результате бокового столкновения. Соотношение между скоростью и тяжестью повреждений носит особенно катастрофический характер в отношении наиболее «уязвимых» участников дорожного движения, таких как мотоциклисты, велосипедисты, пешеходы, дети и пожилые люди.

Так, для взрослого пешехода, сбитого автомобилем, движущимся со скоростью не выше 60 км/ч, вероятность смерти составляет менее 20 %, однако в случае увеличения скорости на 20 км/ч, риск смертельного исхода возрастает почти до 60-70 %.

При движении со скоростью 80 км/ч по дороге в светлое время суток, без осадков, путь автомобиля до полной остановки равен 54 метрам, а при скорости 50 км/ч – 27 метрам. Под понятием «остановочный путь» подразумеваем расстояние в метрах, которое пройдет машина до полной остановки с момента обнаружения водителем опасной ситуации. Как не трудно догадаться, остановочный путь складывается из двух компонентов – скорости реакции водителя на опасную ситуацию плюс непосредственно тормозной путь. На скорость реакции влияют многие факторы. К таким факторам относят видимость и относительно субъективное понятие – психофизиологическое состояние водителя. Если на проезжей части оборудовано плохое освещение или присутствует туман, все это приведет к замедленной реакции водителя при опасности. Помимо этого, сам водитель может быть не сконцентрирован (например, вследствие недосыпания), что аналогичным образом приведет к увеличению остановочного пути. От концентрации зависит безопасность – личная, пешеходов и других водителей.

Остановимся подробнее на факторах, влияющих на скорость.

Помимо установленных на проезжей части указателей ограничения скорости, на выбираемую водителем скорость движения влияют и другие факторы, особенно выделим такие, как:

1. Факторы, касающиеся качества дорожного полотна и условий движения (планировка дорог, качество поверхности и т.п.).
2. Факторы, касающиеся водителей (возраст, пол, самочувствие и т.п.).
3. Факторы, касающиеся автомобиля: мощность и максимальная скорость транспортного средства.



Рис. 1. Факторы, влияющие на выбор скорости.

Регулирование скорости включает в себя ряд комплексных мер, которые в совокупности побуждают участников дорожного движения придерживаться безопасной скорости и тем самым ведут к сокращению числа и тяжести ДТП и снижению смертности.

Управление скоростью включает в себя принятие мер, которые вынуждают водителей двигаться с безопасной скоростью, что позволяет избежать травм и смер-

ти на дорогах. Отметим, что это снижает уровень атмосферного и шумового загрязнения и экономит горючее.

Отметим такие меры, как:

1. Строительство и модернизация дорог с включением элементов, замедляющих движение.
2. Введение ограничений скорости согласно предназначению каждой дороги.
3. Контроль за соблюдением скоростного режима.
4. Применение специальной бортовой аппаратуры.
5. Разъяснительная работа по вопросу опасности превышения скорости, особенно среди кандидатов в водители.

Отдельно хотелось бы остановиться на вопросе отмены нештрафуемого порога скорости в 20 км/час. По данным ГИБДД [5], самым распространенным нарушением ПДД является превышение скорости на 20-40 км/час. На сегодняшний день активно разрабатываются положения по снижению нештрафуемого порога превышения скорости до 10 км/час. Прежде всего, это связано с тем, что погрешность, указанная в официальных документах современных технических средств фиксации скорости транспортного средства, составляет всего 3-5 км/ч.

По состоянию на февраль 2019 года введение штрафов за превышение скорости более чем на 10 км/ч находится на стадии рассмотрения, но перспектива утверждения данной нормы более чем реальна.

-
1. Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения» [Электронный ресурс]: утв. протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20.12.2018 № 4. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
 2. Калужный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // Рос. юстиция. 2016. № 12. С. 48–51.
 3. Тарасов А.Ю., Миронов В.Л., Новгородов Д.А. Организация деятельности ГИБДД: альбом схем. Руза, 2015.
 4. Миронов В.Л. Анализ условий и обстоятельств, существенно влияющих на тяжесть последствий при наездах на пешеходов: сборник материалов X Международной научно-практической конференции. ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 266–270.
 5. Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. URL: <http://www.gibdd.ru>.

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 городской округ, п. Старотеряево.

Koroleva Ekaterina Gennadyevna. Teacher of the chair of the State Road Traffic Safety Inspectorate's Activity and Information Technologies. Candidate of sciences (Philology).

The Moscow Regional Branch of the Federal State Public Educational Establishment of Higher Training «Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russian Federation named after V.Ya. Kikot».

Work address: 143100, Moscow region, Ruza district, Staroteryaevvo.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Ключевые слова: скорость, безопасность дорожного движения, риск, управление рисками, дорожно-транспортное происшествие

Speed, road traffic safety; road traffic accident, risk, risk management.

КОЧЕТКОВА Н.Д.

ПРИМЕНЕНИЕ СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МЕР АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО ПРИНУЖДЕНИЯ

MEASURES OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL COERCION USING BY TRAFFIC POLICE OFFICERS

В статье рассматриваются общетеоретические вопросы применения сотрудниками Госавтоинспекции мер государственного принуждения в форме административных наказаний в сфере безопасности дорожного движения. Используя метод анализа, автор рассматривает некоторые особенности, которыми обладают применяемые сотрудниками Госавтоинспекции меры административно-правового принуждения.

The article deals with the General theoretical issues of the use of traffic police measures of state coercion in the form of administrative penalties in the field of road safety. Using the method of analysis, the author examines some of the features that are used by employees of the state traffic Inspectorate measures of administrative and legal coercion.

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 [1]. 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 [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 [2].

Система обеспечения безопасности дорожного движения в современной России, несмотря на предпринимаемые государством меры, функционирует недостаточно эффективно. Безусловно, здесь играют свою роль и несовершенство нормативно-правовой базы, регламентирующей данную сферу общественных отношений, и крайне низкая дисциплина водителей, управляющих транспортными средствами, в связи с чем на органы исполнительной власти в лице Госавтоинспекции ложится обязанность с использованием предоставленных им государственных полномочий, применения либо методов убеждения, либо методов принуждения, заставить всех участников дорожного движения соблюдать установленные правовые нормы, правила и требования, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения. И, как справедливо указывает Л.Д. Матросова, повысить эффективность работы с информацией, а также обосновывать принимаемые управленческие решения [3], можно благодаря использованию в деятельности подразделений Госавтоинспекции автоматизированных информационных систем.

Государство, обладая особым аппаратом принуждения, играет решающую роль в области борьбы с правонарушениями в сфере дорожного движения, определяя правовыми нормами основания, виды, размеры и порядок применения принуждения [9]. Применяемые сотрудниками Госавтоинспекции меры административно-правового принуждения обладают определенными особенностями, к которым можно отнести следующие:

- их применить возможно только за совершенное административное правонарушение;
- они применяются к правонарушителям, которые не находятся в подчинении по отношению к сотрудникам полиции;
- их реализуют разнообразные субъекты правоприменения;
- основная цель их применения состоит в принуждении участников дорожного движения исполнять юридические обязанности и запреты [4].

Безусловно, если административный проступок (правонарушение) не установлен соответствующим государственным органом, то и ответственность в полном объеме не наступит, а возмещение причинённого материального вреда будет сопровождаться необоснованными правовыми затруднениями.

Для иллюстрации сложившейся ситуации приведём практический пример: водитель Н., являясь работником Северодвинского пассажирского автотранспортного предприятия, в рабочее время, управляя дорогостоящим автобусом «Икарус», двигаясь задним ходом, не убедился в безопасности своего манёвра, не справился с управлением и допустил наезд на рекламный стенд. В результате этих действий автобус «Икарус» и рекламный стенд получили повреждения, которые в качестве материального ущерба оценивались в размере 88.013 рублей, что значительно превышает размер среднемесячного заработка водителя Н.

В описываемой ситуации водитель Н. должен был руководствоваться ч. 1 п. 8.12 ПДД РФ, однако пренебрёг требованиями ПДД. Административная ответственность за нарушение ч. 1 п. 8.12 ПДД РФ не установлена, то есть факт совершения административного правонарушения, последствием которого должна была бы наступить полная материальная ответственность работника по нормам трудового права, также не наступит. А у работодателя возникнет ряд проблем с возмещением причиненного материального ущерба действиями, которые в настоящее время ад-

министративно наказуемыми не являются. В практической деятельности у сотрудников ГИБДД возникают и проблемные ситуации в применении отдельных мер производства по делам об административных правонарушениях [8].

Граждане, допускающие совершение административных правонарушений в области дорожного движения, содержащихся в главе 12 КоАП РФ [5], привлекаются к административной ответственности, выражающейся в применении к такому лицу конкретного административного наказания. Административное наказание выражается в форме неблагоприятных юридических последствий, которые должен претерпеть виновник административного правонарушения, и связано оно с определенными правоограничениями.

Ст. 3.2 КоАП РФ содержит перечень видов административных наказаний, применяемых к лицам, допустившим совершение административного правонарушения. За правонарушения в области дорожного движения сотрудниками Госавтоинспекции в качестве основных применяются такие, как предупреждение, административный штраф, административный арест, обязательные работы. Дополнительными наказаниями могут назначаться такие, как конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, лишение права управления транспортными средствами.

Рост автотранспорта на дорогах страны растет огромными темпами [7]. Сотрудникам Госавтоинспекции, как указывает Ф.Н. оглы Зейналов, необходимо учитывать, что административное законодательство, регулирующее данную сферу общественных отношений, часто меняется [6]. Направлено это, во-первых на его совершенствование, во-вторых, на достижение снижения дорожно-транспортных происшествий и повышение правовой культуры участников дорожного движения. Повышая размеры административных штрафов, увеличивая сроки лишения права управления транспортными средствами, государство пытается добиться снижения негативных показателей в сфере безопасности дорожного движения. Однако необходимо отметить, что эффективность ответственности определяется не столько строгостью, сколько неотвратимостью наказания за каждое допущенное административное правонарушение.

1. 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.
2. Калюжный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // Рос. юстиция. 2016. № 12. С. 48-51.
3. Матросова Л.Д. Особенности внедрения современных информационных технологий в процесс управления безопасностью дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 3 (72). С. 132.
4. Фомичев А.Ю. Административно-правовое регулирование правопорядка и общественного порядка во время выборов // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75). С. 122-125.
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: в ред. от 28.11.2018 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1 (ч. 1), ст. 1.

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. 57-60.
7. 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.
8. Былинин И.А. Некоторые проблемы применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области обеспечения безопасности дорожного движения, возникающие при проведении досмотра и осмотра транспортного средства, пути их решения // Особенности оперативно-розыскной деятельности ОВД в свете изменяющегося законодательства (к 100-летию уголовного розыска России). Всероссийская научно-практическая конференция. Орел, 2018. С. 56–58.
9. 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.
10. 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.

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, 2.

Kochetkova Natalya Dmitrievna. Assistant professor of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Госавтоинспекция, безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, административное наказание.

Traffic police, road safety, traffic accident, administrative punishment.

КУДРЯВЦЕВ Б.А.

**ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ
ПО ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

**CHARACTERISTICS OF THE ACTIVITIES OF THE STATE TRAFFIC
INSPECTORATE IN THE PROMOTION OF ROAD SAFETY
IN MODERN CONDITIONS**

Статья посвящена проблематике деятельности подразделений ГИБДД МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения. В статье анализируются понятие и специфические особенности данного направления работы должностных лиц Госавтоинспекции. Предлагаются перспективные пути нормативно-правового совершенствования профилактической работы по безопасности дорожного движения с учетом современных тенденций развития гражданского общества.

The article is about the activity of divisions of traffic police of the MIA of Russia in the promotion of road safety. The article analyzes the concept and specific features of this area of work of officials of the state traffic Inspectorate. The perspective ways of normative-legal improvement of preventive work on traffic safety taking into account modern tendencies of development of civil society are offered.

Поступательное развитие российского общества на современном этапе неизбежно сопровождается нарастающим процессом автомобилизации. Автомобильный транспорт является связующим звеном между различными отраслями экономики, между различными географическими объектами, а также средством реализации права граждан на свободу их передвижения.

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. Обеспечение безопасности дорожного движения имеет определяющее значение для гармонизации развития общества, сознательной регуляции жизнедеятельности, обеспечения социальных потребностей [1].

Наряду с положительным эффектом, автомобилизация влечет за собой и негативные последствия для общества, проявляющиеся в дорожно-транспортной аварийности и сопутствующем ей дорожно-транспортном травматизме.

Так, по статистическим данным ГИБДД МВД России [2], по итогам 2018 года на автомобильных дорогах и улицах населенных пунктов нашего государства зафиксировано 168 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в результате которых 18 тыс. человек погибли и 214 тыс. человек травмированы.

Мы разделяем авторитетное мнение Е.А. Войтенкова [3], который подчеркивает, что «современный механизм обеспечения безопасности дорожного движения в России – это сложный механизм, который состоит из широкого круга субъектов, регламентирован значительным объемом правовых норм, и в его функционирование вовлечен значительный объем человеческих ресурсов. Именно повышение эффективности работы такой системы обеспечения безопасности дорожного движения

названо руководством страны одной из приоритетных задач на ближайшие годы, а высокие показатели аварийности на дорогах России признаны на сегодняшний день одним из существенных препятствий динамичному развитию страны в XXI веке.

Пропаганда (лат. *propaganda* дословно – «подлежащая распространению (вера)», от лат. *propago* – «распространяю»)[4] – в широком аспекте понимается как «целенаправленное распространение в обществе определённых идей, ценностей, норм и программ поведения» [5].

Пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой целенаправленную деятельность Госавтоинспекции по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, регламентирующих действия участников дорожного движения, технических требований к транспортным средствам и элементам дорожной инфраструктуры, а также по своевременному информированию населения о состоянии аварийности в области дорожного движения и информационно-пропагандистских мероприятиях, проводимых органами внутренних дел Российской Федерации [6].

По нашему мнению, данное определение следовало бы расширить, видоизменить с учетом реалий сегодняшнего дня. Вследствие интенсивного развития за последнее десятилетие средств массовой информации основные усилия должны быть сосредоточены не столько на распространении информации, сколько на изменении с ее помощью сознания участников дорожного движения, т.е. основной акцент должен быть переориентирован с количественных показателей на качество информации, доступность ее усвоения и эффективность воздействия на сознание и эмоции участников дорожного движения. В конечном итоге, в качестве приоритетного должен позиционироваться принцип целеполагания, благодаря которому предоставляется возможность избирательно и целенаправленно влиять на массовое сознание целевой аудитории в целях воспитания у участников дорожного движения должной культуры поведения на дорогах.

Пропаганда БДД представляет собой один из эффективных инструментов позитивного побуждения, позволяющий действительно влиять на формирование позитивного стереотипа поведения участников дорожного движения и положительного имиджа деятельности Госавтоинспекции. Так, результаты социологического опроса, проведенного «ВЦИОМ-Спутник», свидетельствуют, что «уровень доверия к ГИБДД в нашем обществе на сегодняшний день составляет 52 %, а 57 % наших сограждан считают, что ведомство в целом справляется с поставленными перед ним задачами» [7].

Пропаганда БДД – понятие достаточно широкое. Она понимается как управленческая деятельность субъектов пропаганды (в первую очередь, сотрудников Госавтоинспекции), направленная на формирование у населения высокого уровня правосознания в области дорожного движения, уважительного отношения к соблюдению действующего законодательства, а также положительного общественного мнения о деятельности службы. При этом управленческое влияние осуществляется посредством массированного информационного воздействия на сознание и эмоции участников дорожного движения с применением различных форм и приемов метода убеждения.

Также, под пропагандой БДД подразумевается целенаправленное психологическое воздействие на сознание и эмоции граждан, направленное на возбуждение

интереса к имеющимся проблемам в области безопасности дорожного движения и формирование стереотипа законопослушного поведения. Подобное воздействие основывается на предварительном изучении с учетом психологических особенностей конкретной целевой аудитории, которой адресована пропаганда БДД и предусматривает подбор адекватных (доступных) ей способов и приемов влияния, в т.ч. средств коммуникации.

Выполнение функций по пропагандистскому воздействию на участников дорожного движения в подразделениях Госавтоинспекции возлагается на такие аппараты и их должностных лиц, как отделы (отделения, группы) по пропаганде БДД и их руководители, старшие инспекторы и инспекторы по пропаганде.

Бесспорно, пропаганда БДД – это значимая и необходимая деятельность, важность которой должен прочувствовать каждый руководитель подразделения Госавтоинспекции. Реализация данного направления работы является серьезным и кропотливым трудом, реализуемым на системной основе, а его результаты – зачастую невидимы, но ощутимы в долгосрочной перспективе. На местах, где работа по пропаганде БДД организована вдумчиво и планомерно, ее результативность благоприятно сказывается в ощутимом снижении показателей дорожно-транспортной аварийности.

По сути, инспектор по пропаганде в идеале должен выступать «правовым рупором» руководителя подразделения ГИБДД территориального органа МВД России по городу (району). В свою очередь, руководитель подразделения в обязательном порядке должен лично принимать участие в пропагандистских мероприятиях, организуемых в форме брифингов с местными СМИ, прямых эфиров, отчетов перед населением обслуживаемого города (района). Доверие населения активно завоевывается благодаря персональной открытости и публичности руководителя Госавтоинспекции, а далее проецируется уже на возглавляемое им подразделение. Таким образом, можно сделать вывод, что позитивное общественное мнение населения о деятельности Госавтоинспекции и имидж ее руководителя – тесно взаимосвязанные и взаимозависимые компоненты.

Исходя из сложности задач, возложенных на пропагандиста, к нему предъявляется ряд особых требований.

Во-первых, пропагандистская деятельность предполагает владение не только общими, но и специальными познаниями и компетенциями в сфере деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения. Подобный профессионализм наиболее актуализируется в процессе общения пропагандистов с пытливой аудиторией, особенно журналистами. Именно последней категорией (впрочем, нормативно также относящейся к субъектам пропаганды) может быть озвучен достаточно широкий круг злободневных вопросов, на которые необходимо предоставить компетентные ответы и комментарии.

Во-вторых, пропагандист должен обладать развитыми коммуникативными способностями, уметь устанавливать позитивные контакты с гражданами и представителями общественности. По мнению социальных психологов, положительное отношение к конкретному виду деятельности формируется на основе положительного опыта общения с ее представителем. Следовательно, важны личностные особенности самого сотрудника по пропаганде БДД – располагающая к общению внешность, аккуратный деловой стиль одежды (включая соблюдение правил ношения форменной одежды), приветливое и дружеское расположение к собеседнику, способность внушать доверие аудитории и уверенность в авторитетном мнении. Все это способ-

ствуется возникновению у окружающих симпатии, уважения к профессиональному пропагандисту и, в конечном итоге, аудитория «заражается» его идеей, принимает его точку зрения.

В-третьих, также важно уметь владеть современными компьютерными технологиями (создавать и использовать мультимедиапрезентации, разрабатывать эскизы социально-значимой рекламы), обладать азами журналистского ремесла (осуществлять фотовидеосъемку, интервьюирование), анализировать материалы в периодической печати (электронных СМИ) и данные социологических опросов и многое другое.

Безусловно, пропаганда и агитация являются необходимыми направлениями деятельности ГИБДД МВД России. Они призваны оптимизировать взаимодействие с населением в целях предупреждения и снижения дорожно-транспортной аварийности и травматизма, расследования и раскрытия дорожно-транспортных преступлений, совершенствовать имидж сотрудников Госавтоинспекции и, в конечном итоге, способствовать обеспечению общественной безопасности и улучшению качества жизни россиян.

Мы полагаем, что в современных условиях развития гражданского общества в вышеописанном направлении деятельности существует ряд проблемных аспектов, требующих своевременного нормативного регулирования. Так, результаты анализа федерального законодательства свидетельствуют о том, что пропаганда БДД преимущественно отнесена лишь к компетенции ГИБДД МВД России. Но практика показывает, что в деятельности по пропаганде БДД принимают участие иные субъекты пропаганды – федеральные органы государственной власти, органы государственной власти по субъектам Российской Федерации, органы местного самоуправления, СМИ, общественные объединения и их представители. В последние годы инструментарий для реализации различных форм пропаганды безопасности дорожного движения существенно расширился. В то же время наряду с появившимися многогранными возможностями реализации форм пропаганды, зачастую представителям средств массовой информации не хватает системного, комплексного подхода к освещаемой проблеме [8]. В связи с этим мы считаем, что назрела объективная необходимость внесения дополнений в федеральный закон «О безопасности дорожного движения» [9] в вопросах повышения роли пропаганды БДД.

Представляется необходимым на законодательном уровне отразить следующие аспекты государственной деятельности по пропаганде БДД:

- 1) четко определить и разграничить полномочия между различными субъектами пропаганды БДД на федеральном, региональном и местном уровнях;
- 2) детально регламентировать порядок взаимодействия между различными субъектами пропаганды БДД и зону их ответственности;
- 3) проработать механизм материального стимулирования участия общественных объединений в деятельности по пропаганде БДД.

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.

1. 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.
2. Все об автомобилях: ГИБДД опубликовала годовую статистику ДТП за 2018 год [Электронный ресурс]. URL: <https://carnovosti.ru/gibdd-opublikovala-godovuyu-statistiku-dtp-za-2018-god> (дата обращения: 24.02.2019).
3. Войтенков Е.А. Актуальные проблемы в сфере безопасности дорожного движения и возможные организационно-правовые пути их решения // Юридический мир. 2014. № 8. С. 52–55.
4. Википедия: свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Пропаганда> (дата обращения: 21.02.2019).
5. Назаретян А.П. Агрессивная толпа, массовая паника, слухи: лекции по социальной и политической психологии. СПб.: Питер, 2004. С. 163.
6. Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. ВЦИОМ-Спутник. Государственная инспекция безопасности дорожного движения: доверие и оценки работы [Электронный ресурс]. URL: <https://wciom.ru/index.php?id=236&uid=116296> (дата обращения: 24.02.2019).
8. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ: в ред. от 27.12.2018. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Афолина Е.Г. Взаимодействие Госавтоинспекции со средствами массовой информации по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 60-летию доктора юридических наук, профессора Виктора Васильевича Денисенко. Краснодар, 2016. С. 433–437.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кудрявцев Борис Александрович. Старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел.

Уральский юридический институт МВД России.

Служебный адрес: 620057, г. Екатеринбург, ул. Корепина, 66.

Kudryavtsev Boris Aleksandrovich. Senior teacher of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies.

Ural Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 620057, Ekaterinburg, st. Korepina 66.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Аварийность, автотранспорт, безопасность дорожного движения, Госавтоинспекция (ГИБДД МВД России), детский дорожно-транспортный травматизм, дея-

тельность по пропаганде безопасности дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, полиция, пропаганда безопасности дорожного движения, пропагандист, средства массовой информации, мультимедиа.

Accidents, road transport, road safety, traffic police (GIBDD MVD of Russia), of child road traffic injuries, road accidents, promoting road safety, traffic accident, police, promotion of road safety, promoter, media, multimedia.

КУЗМИНОВА Е.Ю.

К ВОПРОСУ О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ISSUE OF LEGISLATION IMPROVEMENT IN THE AREA OF ROAD TRAFFIC SAFETY ENSURING

В статье рассмотрены некоторые аспекты нормативно-правового регулирования, влияющие на безопасность дорожного движения, а также предложения, вносимые в законодательно-правовые акты, регулирующие безопасность дорожного движения.

The article deals with some aspects of legal regulation affecting road safety. As well as proposals made to the legislative acts regulating road safety.

Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте – комплексная задача, для решения которой необходим системный подход, обусловленный созданием эффективной государственной системы управления безопасностью дорожного движения, внедрением в практику современных методов решения задач организации и управления дорожным движением, а также его безопасностью, внедрением отечественного и зарубежного опыта регулирования дорожного движения с помощью дорожной разметки, разработкой эффективного применения нормативных, информационных, технических, методических, экспертных, образовательных средств и технологий [1].

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. Обеспечение безопасности дорожного движения имеет определяющее значение для гармонизации развития общества, сознательной регуляции жизнедеятельности, обеспечения социальных потребностей [2].

Общественная значимость обеспечения безопасности дорожного движения определяется огромными масштабами ущерба от дорожнотранспортных происшествий и требует эффективного правового регулирования отношений в этой сфере [3]. 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 [7].

На ежегодном расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации, которая состоялась 28 февраля 2019 года, Президент В.В. Путин обозначил, что актуальной задачей остаётся повышение безопасности дорожного движения. Ситуация на дорогах, несмотря на определённые улучшения, по-прежнему остаётся сложной. Каждый день в ДТП погибает почти 50 и получают ранения около 600 человек. Это очень много, уже говорил об этом и на прошлых наших встречах – трагически много, сказал Президент. – Необходимо последовательно развивать технические средства контроля за соблюдением правил дорожного движения, расширять возможности систем автоматической фото- и видеофиксации правонарушений, предъявлять повышенные требования к сдаче правил дорожного движения и выдаче водительских прав.

В России действующее законодательство предусматривает общее правило привлечения к административной ответственности [4]. Для снижения уровня дорожно-транспортных происшествий предлагается увеличить санкции за нарушение Правил дорожного движения (ПДД). Минтранс предложил правительству РФ ввести пятисотрублевый штраф за превышение скоростного лимита на 10-20 км/ч. В МВД считают, что новая санкция должна применяться только в населенных пунктах, а также ведут речь и об отмене скидки при оперативной оплате штрафа за нарушение правил стоянки и езду с нечитаемыми номерами, необходимо усилить ответственность за отказ уступить дорогу пешеходу и нарушение правил проезда перекрестков.

В ноябре 2018 года вице-премьер Правительства Российской Федерации Максим Алексеевич Акимов в рамках заседания комиссии по безопасности движения поручил представить до 1 февраля 2019 года предложения по доработке КоАП в части санкций за нарушение ПДД. В частности, речь шла о превышении скорости, использовании подложных или нечитаемых номеров, нарушении правил остановки и стоянки, отказе уступить дорогу маршрутным транспортным средствам, спецтранспорту и пешеходам. Предложения от ведомств поступили в МВД и правительство и «будут изучены».

Увеличивать штрафы за отказ уступить дорогу пешеходам (ст. 12.18 КоАП) не нужно, говорит в письме замминистра МВД Игорь Зубов. В 2017 году, санкция уже была увеличена, максимальный штраф вырос с 1,5 тыс. до 2,5 тыс. руб., число нарушений снизилось с 1,7 млн в 2016 году до 1,5 млн в 2018 году. Количество случаев, когда водители не уступают дорогу спецтранспорту, сократилось с 22,3 тыс. в 2016 году до 5,2 тыс. в 2018 году, отмечают в МВД. В полиции отмечают, что Госдума уже приняла в первом чтении законопроект, вводящий санкцию для водителей, которые повторно в течение года не уступили дорогу спецтранспорту: штраф в 30 тыс. руб. (сейчас – 500 руб.) с лишением прав на срок 1,5-2 года. Что касается езды с подложными и нечитаемыми номерами, для нарушителей можно отменить 50-процентную скидку на штраф, считают в МВД. Сейчас этот вопрос урегулирован ст. 12.2 КоАП: санкция варьируется от 500 руб. за грязные номера до 5 тыс. руб. за умышленное закрытие номеров пленками-рамками и 2,5 тыс. руб. за использование подложных знаков. Скидку можно отменить и для нарушителей стоянки-остановки (ст. 12.16 и 12.19 КоАП, действующие штрафы от 500 до 3 тыс. руб.).

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

В Центре организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы рассказали, что предложили усилить ответственность за «нарушение правил проезда перекрестка, непропуск пешеходов, велосипедистов и других участников дорожного движения», но размер предлагаемых санкций не уточнили.

Отдельным поручением комиссии был вопрос о введении штрафа за превышение скорости на меньше 20 км/ч (сегодня, напомним, за превышение менее чем на 20 км/ч не штрафуют). Срок исполнения поручения истекает 1 марта, но ряд ведомств уже свою позицию официально сформировал. В МВД доложили, что поправки к КоАП о введении единого штрафа за превышение скорости в диапазоне 10-40 км/ч уже разработаны и направлены в правительство еще в 2015 году. При этом в МВД считают, что такой штраф должен действовать только в пределах населенных пунктов. Минтранс предложил иную конструкцию: за превышение скорости на 10-20 км/ч штрафовать на 500 руб., за остальные превышения – повысить санкции (не уточнив насколько). В московском ЦОДД считают необходимым «снизить или вовсе отменить нештрафуемый порог в 20 км/ч», но предложений о штрафе не обнародовали.

Кроме того, вице-премьер Правительства Российской Федерации М.А. Акимов поручил МВД до конца февраля 2019 г. «наладить взаимодействие» с Госдумой для ускорения принятия законов в области безопасности движения. Речь идет, в частности, о поправках к КоАП, вводящих штраф в 5 тыс. руб. за «опасное вождение»: документ принят в первом чтении 27 января 2018 г., но до второго так и не дошел. МВД обратилось с письмом в Госдуму с просьбой ускорить работу над поправками. Термин «опасное вождение», введенный в ПДД в 2016 году, содержит «признаки правовой неопределенности» и возможности «расширенного толкования нарушения», считают в парламенте (этой позиции придерживается и государственное правовое управление (ГПУ) президента РФ); сначала нужно изменить правила, а потом править КоАП. Другой законопроект, упомянутый в поручениях М.А. Акимова, предполагает передачу полномочий по администрированию нескольких десятков видов нарушений из Госавтоинспекции в Московскую административную дорожную инспекцию: он принят в первом чтении в конце 2017 года, с тех пор дорабатывается.

На сегодняшний момент актуальной остается также тема взаимодействия СМИ с Госавтоинспекцией при проведении различных профилактических мероприятий. Решение задач, стоящих перед данными субъектами, требует безотлагательного внедрения новых форм и методов пропагандистской деятельности подразделениями ГИБДД в тесном взаимодействии с населением, при этом основной акцент должен уделяться внедрению инновационных технологий в образовательный процесс подготовки и переподготовки сотрудников Госавтоинспекции [6].

Подводя итог, хотелось бы отметить, что со стороны законодательных органов ведется непрерывная работа по внесению дополнений и изменений в нормативно-правовые акты, регламентирующие отношения в сфере безопасности дорожного движения. Однако насколько она будет продуктивна и снизит уровень дорожно-транспортных происшествий, покажет только время.

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 ком-

плекса противоаварийных мероприятий (повышение дисциплины на дорогах, качества дорожной инфраструктуры, 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.

1. Зейналов Ф.Н. К вопросу о разработке основных направлений Стратегии безопасности дорожного движения в России на среднесрочный период // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2017. С. 157–161.
2. 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.
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. Афонин В.В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34.
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 // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.
6. Афолина Е.Г. Взаимодействие Госавтоинспекции со средствами массовой информации по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 60-летию доктора юридических наук, профессора Виктора Васильевича Денисенко. Краснодар, 2016. С. 433–437.
7. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузминова Елена Юрьевна. Старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

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

Служебный адрес: 302027, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Kuzminova Elena Yuryevna. Senior teacher of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, нарушение правил дорожного движения, Кодекс об административных правонарушениях, штрафы.

Traffic safety, violation of traffic rules, Code of administrative offences, fines.

КУЗНЕЦОВ М.Б.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИЛОВЫХ КАЧЕСТВ У КУРСАНТОВ И СЛУШАТЕЛЕЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ МВД РОССИИ, ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ПРОФИЛЮ ГИБДД

SOME ASPECTS OF POWER QUALITIES IMPROVING OF CADETS AND LISTENERS OF EDUCATIONAL INSTITUTIONS OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF RUSSIA STUDYING THE PROFILE OF THE TRAFFIC POLICE

В статье рассматриваются некоторые основы методики развития силовых качеств, у курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России обучающихся по профилю ГИБДД.

The article discusses some of the basics of methods of development of power qualities of cadets and students of educational organizations of the Ministry of internal Affairs of Russia students on the profile of traffic police.

В настоящее время большинство образовательных организаций МВД России используют современные методики проведения занятий по физической подготовке с курсантами и слушателями. Они позволяют эффективно использовать время занятий для гармоничного развития важнейших физических качеств будущих сотрудников ГИБДД (выносливость, сила, скорость и т.д.), а также для приобретения значимых прикладных навыков (владение боевыми приемами борьбы).

Однако стоит отметить, что практически все методические рекомендации по физической подготовке предусматривают достаточно большую долю самостоятельных занятий упражнениями.

Несмотря на то, что в последнее время проделана значительная работа по совершенствованию кадрового обеспечения органов внутренних дел, осуществлен комплекс организационно-практических мер по укреплению служебной дисциплины и законности, вопросы специальной физической подготовки сотрудников ГИБДД МВД России не теряют своей актуальности [1].

В настоящее время к специальной физической подготовке сотрудников ГИБДД МВД России предъявляются высокие требования. Специальная физическая подготовка сотрудника ГИБДД – это воспитание физических качеств, которые оказывают огромное влияние на развитие тех двигательных функций, которые необходимы для выполнения обязанностей, возложенных на сотрудника. Хороший уровень профессионализма важен не просто для обеспечения правопорядка в государстве, в целях борьбы с преступностью, но и для сохранности жизни и здоровья при выполнении возложенных обязанностей на сотрудника.

Особое значение для профессиональной деятельности имеет уровень развития силовых способностей, необходимых для успешного пресечения правонарушения. Однако специальная физическая подготовка состоит из двух видов, которые дополняют друг друга: предварительной специальной физической подготовкой и основной специальной физической подготовки. В настоящее время выделяют множество методов и средств для проведения «силовой тренировки» [2; 3].

Физическая подготовка способствует совершенствованию физических и морально-волевых качеств и психологической устойчивости полицейских. Использование средств и методов атлетической гимнастики с целью развития и совершенствования силовых способностей сотрудников полиции представляется оправданным. Занятия атлетической гимнастикой не только во время отдыха, но и во время несения службы позволяет решать более широкий круг задач физического воспитания, в том числе таких как, улучшение психологического состояния человека и укрепление здоровья. А также такие дополнительные занятия несут сотрудникам моральное удовлетворение и чувство радости после выполнения физических упражнений, вносят немаловажный вклад в развитие здорового будущего нашей страны.

В XX веке произошел взрыв популярности тренажеров и модных фитнес-приспособлений, тренировки с собственным весом были на время забыты. Сейчас происходит переломный момент: все больше людей стремятся к здоровью и силе собственного тела, к эстетике внешнего вида и достигают поставленной цели они именно благодаря калистенике.

В переводе с английского термин Calisthenics обозначает программы тренировок с весом собственного тела, используется минимальный набор оборудования, или же тренировки проходят вовсе без него. Именно по таким принципам тренировались еще в древние времена.

Калистеника – вид силовой тренировки, при которой занимающийся выполняет комплексные упражнения с весом собственного тела и в некоторых случаях с самым простым инвентарем – брусками, турниками.

В настоящее время данный тренинг часто называют воркаутом (Workout – с англ. «работа вне дома»), поскольку изначально он появился в неблагополучных районах Америки, где молодые люди приходили на общественные спортивные площадки и так старались восполнить недостаток физических нагрузок.

Основной причиной возрождения и нарастания популярности этого фитнес-направления стал катастрофический недостаток времени у современного человека. Также такое направление занятий физической подготовкой вполне могут применять курсанты и слушатели образовательных организаций МВД России.

Упражнения с собственным весом уже своим названием подсказывают, какого рода физической нагрузкой предстоит заниматься. Приседания, выпады, прямые и боковые планки, прямые и обратные отжимания, подтягивания, верхние и нижние скручивания – все силовые элементы, в которых мы «тягаем» или удерживаем части собственного тела без применения каких-либо спортивных приспособлений.

Воркаут становится невероятно популярным – он не требует покупки дополнительного оборудования, а спортплощадки активно строятся даже в отдаленных районах городов. Более того, большинство упражнений можно выполнять на земле, а их техника известна каждому со времен уроков физической культуры в школе.

Главная цель таких занятий направлена на развитие силы мышц, развитие чувства равновесия, гибкости тела и общее укрепление здоровья.

Эти занятия легко могут проводиться как в домашних условиях, так и на свежем воздухе. Турник, брусья, гимнастические кольца, шведская стенка с легкостью заменят дорогие спортивные тренажёры.

Основа занятий – это упражнения, с которыми многие знакомы еще со школы, они не требуют специальной спортивной подготовки.

Упор в тренировках делается на:

- подтягивания на турнике;
- отжимания;
- отжимания в стойке на руках;
- мостик;
- подъёмы ног;
- приседания.

Упражнения можно выполнять в облегчённом виде или с грузом, дома или на свежем воздухе. Мебель, бутылки с водой способны в занятиях заменить специальный инвентарь.

Основные плюсы занятий с собственным весом:

- в отличие от работы с весами – более безопасна, развитие суставов и связок происходит параллельно с мышцами, это минимизирует риск травмироваться и обеспечивает естественные для тела условия;
- при соблюдении техники выполнения упражнений состояние опорно-двигательного аппарата постепенно улучшается, позвоночник и суставы не несут чрезмерную нагрузку;
- при помощи простого висения на перекладине или подтягиваний можно создать красивую осанку, провести профилактику проблем с позвоночником;
- укрепление мышц спины, особенно необходимое при протрузии и остеохондрозе, состояние здоровья улучшается безопасным для него путем;
- улучшение гибкости тела, его ловкости, выносливости и силы, выработка чувства равновесия за счет работы со своим весом.

Каждой тренировке должна предшествовать разминка, она разогреет мышцы и минимизирует риск получения травмы. Начинать необходимо с простых вращений руками в положении стоя, затем добавьте вращения головой. Потом сделать наклоны в стороны, и после наклонов – упражнения на растяжку. В разминку можно добавить прыжки, скакалку. 20 минут разогрева вполне достаточно, главное сильно не устать.

Каждое из упражнений в программе нужно делать в 2 подхода по 15 повторов, по мере совершенствования своей формы это число нужно увеличивать. Необходимы определенные дни для тренировки грудных мышц и трицепсов, спины и пресса, ног и ягодиц, мышц верхней части спины и предплечий с бицепсами [4; 5].

В любую базовую программу калистеники буду входить вариации отжиманий (классические, в стойке на руках), подъёмы ног в висе, подтягивания и приседания. У каждого из этих упражнений есть множество вариантов выполнения, от простых до самых сложных. Для тренировок потребуется лишь удобная спортивная одежда и обувь, заниматься можно где угодно.

Отжимания заставляют поработать трицепсы, мышцы груди и дельтовидные мышцы. Сгибание рук необходимо производить медленно, следить за тем, чтобы туловище и ноги располагались на одной линии, чтобы в пояснице не было погиба.

Вис на перекладине служит для укрепления кистей и предплечий, это подготовка к более сложным упражнениям. Выполнять вис на перекладине как можно дольше, турник должен быть высоким, чтобы прямые ноги не касались земли.

Планка работает над мышцами кора, предплечий и ног. Выполняется на полу в горизонтальном положении с упором на локти и носки, тело должно сохранить прямое положение. Суть упражнения в удерживании такого положения, для новичков будет достаточно постоять в планке 30 секунд, постепенно нужно дойти до 2-3 повторов по 5 минут.

Скручивания нацелены на активную работу мышц пресса. Выполняется из положения лежа с согнутыми коленями, за счет усилий мышц живота поднимайте корпус вверх, следите, чтобы нагрузка шла именно на пресс, а не на поясницу. За один подход выполняйте 20-30 повторов, количество подходов увеличивайте до своего максимума.

Приседания нужны для проработки ног. Для каждого подхода будет достаточно 15 приседаний, необходимо делать 5-6 подходов, между ними можно отдыхать, но не более минуты.

После освоения простых упражнений можно переходить на более продвинутый уровень выполнения уже знакомых упражнений:

- подтягивания на одной руке, увеличивает нагрузку на рабочую руку;
- сгибания рук к брускам, работа над бицепсами, можно делать на двух руках или на каждой поочередно. Можно выполнять к горизонтальной перекладине или к вертикальным брускам, любая вариация обеспечит изолированную работу бицепсов;
- подтягивания на двух руках к брускам, делают мышцы спины более сильными, спина становится шире;
- подъемы ног в висе на турнике, выполняется за счет работы мышц пресса, стараясь дотянуться носками до перекладины, в любом случае ноги должны подниматься выше параллели с полом;
- отжимания на одной руке, одно из самых тяжелых, требует серьезной подготовки;
- приседания с выпрыгиваниями, приседания в технике сумо, выпады – глубокая проработка мышц ног.

Одни и те же комплексы упражнений можно применять как для сжигания лишнего жира, так и для набора массы. В зависимости от цели варьируются периодичность тренировок, количество упражнений, питание, режим дня и другие факторы. Любая тренировка должна задействовать разные группы мышц [6; 7].

Таким образом, мы можем говорить о том, что упражнения с собственным весом могут успешно применяться в процессе физической подготовки курсантов при самостоятельных занятиях, для развития силовых способностей даже вне спортивного зала, оказывая существенное влияние на развитие физической подготовки.

-
1. Калужный Ю.Н., Капустина Е.Г. Отдельные аспекты профилактики нарушений дорожно-транспортной дисциплины сотрудниками органов внутренних дел // Научный портал МВД России. 2016. № 2 (34). С. 87–92.
 2. Баркалов С.Н. Формирование волевых качеств курсантов образовательных организаций МВД России средствами физической подготовки // Актуальные проблемы развития физической культуры слушателей образовательных организаций МВД

России: сборник статей. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. С. 28–31.

3. Герасимов И.В. Физическая подготовка как фактор, определяющий качество профессиональной деятельности и развития личности сотрудников ГИБДД // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы Международной научно-практической конференции. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 111–115.

4. Алдошин А.В. Особенности организации и проведения специальной физической подготовки слушателей образовательных организаций МВД России к выполнению служебных задач в условиях горной местности // Совершенствование профессиональной и физической подготовки курсантов, слушателей образовательных организаций и сотрудников силовых ведомств: сборник статей Международной научно-практической конференции. Иркутск: ВСИ МВД России, 2018. С. 11–14.

5. Алдошин А.В., Еремин Р.В. Методика специальной физической подготовки курсантов старших курсов, обучающихся по профилю ГИБДД // Совершенствование физической подготовки сотрудников правоохранительных органов: сборник статей. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2017. С. 9–14.

6. Калашников А.Ф., Моськин С.А. Формирование готовности сотрудников ГИБДД к выполнению профессиональных действий в необычных условиях и ситуациях средствами физической подготовки // Совершенствование физической подготовки сотрудников правоохранительных органов: сборник статей. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2018. С. 107–111.

7. Герасимов И.В. Специфика физической подготовки сотрудников ГИБДД, впервые принятых на службу в органы внутренних дел // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов Международной научно-практической конференции. Орел: ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2017. С. 100–103.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузнецов Михаил Борисович. Преподаватель кафедры физической подготовки и спорта.

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

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

Kuznetsov Mikhail Borisovich. Teacher of the chair of Physical Training and Sports.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Физическая подготовка, силовые качества, сотрудник ГИБДД, профессиональная подготовка.

Physical training, power qualities, traffic police officer, professional training.

КУЗНЕЦОВА И.И.

**ВИКТИМОЛОГИЧЕСКАЯ ПРОФИЛАКТИКА
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ СРЕДИ МЛАДШИХ
ШКОЛЬНИКОВ С УЧЕТОМ ПСИХОЛОГИИ ВОЗРАСТА**

**VICTIMOLOGICAL PREVENTION OF TRAFFIC ACCIDENTS
AMONG JUNIOR SCHOOLCHILDREN CONSIDERING
THE PSYCHOLOGY OF AGE**

В статье рассматриваются психологические особенности младших школьников, учет которых необходим при реализации мер, направленных на предупреждение и профилактику дорожно-транспортных происшествий с их участием.

The article outlines psychological traits of junior schoolchildren which are to be considered when measures of prevention of traffic accidents are developed.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения, Российской Федерацией проводится целенаправленная государственная политика, выраженная в системном государственном управлении, представленном совокупностью нормативных правовых актов, олицетворяющих основные направления и тенденции развития самого общества [1].

Профилактика дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних является одним из основных направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Согласно данным официальной статистики наиболее распространенным возрастом несовершеннолетних потерпевших в ДТП является период с восьми до двенадцати лет [2]. Это обусловлено приобщением ребенка к новым общественным отношениям. Посещение школы, всевозможных кружков, спортивных секций, учреждений дополнительного образования требует достаточно высокой мобильности и необходимости передвигаться в условиях города. Взрослые не всегда имеют возможность сопровождать ребенка в его передвижениях по городу, и школьник становится самостоятельным участником дорожного движения. Стремление к большей самостоятельности еще не сопровождается наличием жизненного опыта. Дефицит опыта проявляется незнанием правил дорожного движения и неумением применять их в дорожной обстановке.

Осуществляя профилактическую работу, субъекты этой деятельности должны понимать, что от того, насколько хорошо дети усвоили правила дорожного движения и готовы их соблюдать, будет зависеть уровень безопасности дорожного движения в будущем. С другой стороны, эффективность работы с разными возрастными категориями несовершеннолетних зависит от учета психологических особенностей возраста. Одним из главных субъектов виктимологической профилактики ДТП с участием несовершеннолетних является служба инспекторов ДПС ГИБДД. При проведении профилактической работы им необходимо учитывать возрастные, гендерные, социально-статусные, индивидуально-психологические особенности каждого участника дорожного движения [3]. Более того, понимание другого человека и умение проявлять гибкость и адаптивность в профессиональном общении – составляющие социальной компетентности, которая очень важна для сотрудников Госавтоинспекции как специалистов, которые в процессе служебной деятельности взаимодействуют с большим количеством людей [4].

Рассматривая вопрос о предупреждении дорожно-транспортных происшествий с участием детей младшего школьного возраста, следует учесть, что психика и личность несовершеннолетнего находятся в периоде активного развития и становления. Нашей целью является рассмотрение типичных психологических и социально-психологических качеств, присущих личности в данном возрастном периоде.

Личностная уязвимость несовершеннолетнего в условиях дорожного движения может реализоваться, если он:

1) демонстрирует поведение, обусловленное наличием определенных виктимных качеств его личности;

2) демонстрирует поведение, обусловленное его социальным положением или ролью, а также наличием (отсутствием) определенного опыта поведения как участника дорожного движения.

Анализируя поведение детей и подростков в условиях дорожного движения, целесообразно говорить о том, что оно может быть обусловлено:

- особенностями протекания психических процессов (прежде всего когнитивная сфера психики) и психическими состояниями, обуславливающими их повышенную виктимность, т.е. выделить наиболее существенные особенности и свойства подструктуры индивидуальных особенностей психических процессов;

- их социальным положением или ролью, а также наличием (или отсутствием) определенного опыта поведения как участника дорожного движения, т.е. составляющими подструктуры социального опыта.

Согласно концепции, Э. Эриксона, в период от 6 до 12 лет происходит приобщение ребенка к жизни общества. Позитивный исход этой стадии приносит ребенку ощущение собственной компетентности, способности действовать наравне с другими людьми; неблагоприятный результат стадии – комплекс неполноценности. Это обуславливает стремление ребенка к большей самостоятельности. Приобщение к новым общественным отношениям происходит, прежде всего, через включение в учебную деятельность. Посещение школы, всевозможных кружков, спортивных секций, учреждений дополнительного образования требует достаточно высокой мобильности и необходимости передвигаться в условиях города. Взрослые не всегда имеют возможность сопровождать ребенка в его передвижениях по городу, и школьник становится самостоятельным участником дорожного движения. Стремление к большей самостоятельности еще не сопровождается наличием жизненного опыта. Дефицит опыта в сфере дорожного движения проявляется незнанием правил дорожного движения и неумением применять их в дорожной обстановке.

Некоторые особенности познавательной, эмоционально-волевой, мотивационной сферы детей младшего школьного возраста также могут способствовать повышению личностной виктимности. Младший школьник обладает достаточным уровнем развития восприятия: у него высокий уровень остроты зрения, слуха, ориентировки на форму и цвет предмета. Однако произвольности и осмысленности при восприятии какой-либо новой информации пока нет. Сосредоточиться и тщательно рассмотреть все особенности предмета и выделить в нем главное, существенное дети еще не могут. Наблюдение как специальная деятельность только появляется и при целенаправленности развития и превращается в наблюдательность только к концу возрастного периода. Преобладает непроизвольное внимание. Произвольное внимание, которое требуется для оценки обстановки в условиях дорожного движения, еще не сформировано, и начинает развиваться в условиях целенаправленного обучения только к 10-11 годам. Объем внимания младшего школьника меньше, чем

у взрослого человека, менее развито у него и умение распределять внимание. Особенности мыслительной деятельности младшего школьника характеризуются ярко выраженным конкретно-образным мышлением. При решении мыслительных задач дети опираются на реальные предметы или их изображение. Осознание своих чувств и, соответственно, понимание чувств других людей еще далеко не совершенны. Они часто еще не в состоянии правильно воспринимать мимику лица, выражающую то или иное чувство, неверно истолковывают выражение тех или других чувств окружающих, что влечет за собой и неадекватную ответную реакцию ребенка. Сохраняется также и большая впечатлительность. Эмоционально окрашенные события, пережитые ребенком, приводят к страху, испугу и могут длительное время волновать его. Мотивы познания не занимают ведущего места у младших школьников. Возникновение и поддержание познавательного интереса в младших классах традиционно связывается с игровыми и эмоциональными приемами организации занятия, приданием занимательности материалу, подлежащему усвоению, и т.д.

Индивидуальная виктимологическая профилактика нарушений правил дорожного движения младшими школьниками должна проводиться в следующих направлениях:

1. Обучение правилам дорожного движения должно сопровождаться привлечением и удержанием внимания ребенка к значимой информации, что целесообразно делать с использованием игровых ситуаций, дидактических игр с опорой на яркие запоминающиеся зрительные и звуковые образы.

2. Организация действий ребенка при обучении правилам дорожного движения должна проводиться с использованием образца и таких действий, которыми он может руководить самостоятельно и при этом постоянно себя контролировать.

3. Так как ребенок не имеет опыта действий в дорожной ситуации, необходимо обучать детей анализу, сравнению различных свойств и признаков объектов, значимых в ситуации дорожного движения, выделению существенного в этих объектах.

4. Опираясь на потребности ребенка быть включенным в жизнь общества, необходимо формировать внутреннюю познавательную мотивацию к усвоению социальных норм и правил. При обучении правилам дорожного движения это может иметь форму подражания правильному поведению взрослых в условиях дорожного движения. При этом важно, формировать у детей установку на подражание только правильным образцам поведения значимых взрослых.

1. Калюжный Ю.Н. Правовые проблемы выявления общих закономерностей обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // *ВВ: Административное право и практика администрирования*. 2017. № 1. С. 9–16.

2. Баранчикова М.В. Влияние ситуации на виктимизацию несовершеннолетних жертв дорожно-транспортной неосторожности // *Виктимология*. 2018. № 2 (16). С. 45–50.

3. Мальцева О.А. Психологические особенности общения сотрудников ДПС ГИБДД с гражданами-правонарушителями // *Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): сборник материалов X Международной научно-практической конференции к 40-летию со дня образования ОрЮИ МВД России* В.В. Лукьянова. ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 254–258.

4. Перков А.А. Формирование социальной компетентности сотрудников Госавтоинспекции как ключевой фактор противодействия преступности в сфере дорожного движения // Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции, 2016. С. 91–94.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузнецова Ирина Ивановна. Старший преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии.

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

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

Kuznetsova Irina Ivanovna. Senior teacher of the chair of Criminal Law, Criminology and Psychology.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Психологические особенности, участники дорожного движения, несовершеннолетние, младшие школьники, предупреждение, дорожно-транспортные происшествия.

Psychological traits, participants of traffic, minors, junior schoolchildren, prevention, traffic accidents.

КУЗНЕЦОВА Н.М., КАЗАНОВА Л.А.

ПРОФЕССИОГРАММА И ПСИХОГРАММА СОТРУДНИКОВ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ

PROFESSIOGRAM AND PSYCHOGRAM OF TRAFFIC INSPECTORS OF ROAD SAFETY PROMOTING UNITS OF THE TRAFFIC POLICE OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF RUSSIA

В статье затрагивается проблема профессионального отбора на должность инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения подразделений Госавтоинспекции МВД России, представлены некоторые результаты анкетирования, направленные на выделение значимых качеств личности инспектора по пропаганде безопасности дорожного движения.

This article addresses the issue of professional selection for the post of traffic inspector of promoting road safety of units of the General Administration for Traffic Safety of the Ministry of Interior of the Russian Federation, some results of the questioning are presented, which are aimed at highlighting the significant personality traits of a traffic inspector of promoting road safety.

В настоящее время отмечается недостаточная теоретическая и методологическая проработанность проблемы отбора сотрудников на должности инспекторов (старших инспекторов) по пропаганде БДД в подразделениях Госавтоинспекции, анализа их психологических особенностей, а также совершенствования профессионально значимых качеств личности.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, проведения государственной политики в рассматриваемой области, осуществления государственного управления системой обеспечения безопасности дорожного движения, находятся под пристальным вниманием представителей отечественной науки [1].

В деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения лучше всего изучены профессиограммы инспекторов ДПС ГИБДД МВД России (И.К. Шахриманьян, В.Л. Васильев, Е.А. Козловская, С.Е. Борисова, С.Н. Баркалов, С.И. Филиппченкова, Н.С. Шерстнева и др.), сотрудников регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции МВД России (А.М. Прохорова, А.В. Заостровцев и др.), практически не изучены особенности деятельности и личностные качества сотрудников подразделений Госавтоинспекции МВД России по пропаганде БДД.

Деятельность сотрудника подразделений по пропаганде БДД многоаспектна и сочетает в себе характеристики ряда профессий, например, таких как менеджер, педагог, психолог, журналист и др.

Так, элементы менеджмента проявляются в процессе организации массовых мероприятий среди различных возрастных и социальных групп, направленных на профилактику безопасности дорожного движения (конкурсов, рейдов), установлении целей и определении конкретных задач проводимых кампаний, а также в умении прогнозировать их эффективность.

Аспекты педагогической деятельности прослеживаются при выборе форм и методов работы с несовершеннолетними, воспитании дисциплинированности участников дорожного движения, чувства долга и личной ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения. Психологические умения и навыки проявляются в процессе выявления особенностей поведения людей различных возрастных и социальных групп, установлении психологических контактов с участниками дорожного движения, в недопущении конфликтов и их урегулировании, сопереживании людям, пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, в оказании им психологической поддержки.

Кроме того, инспектор по пропаганде БДД реализует в своей работе навыки и умения, характерные для журналистской деятельности, которые проявляются в подготовке информационных материалов, пресс-релизов, статей по тематике БДД, разработке брошюр, плакатов, листовок, памяток и обращений к населению по безопасности дорожного движения. Элементы таких творческих профессий, как сценарист и режиссер, находят свое отражение в процессе организации и проведении тематических конкурсов, сценических постановок, при создании видеопродукции, социальной рекламы, направленных на формирование правосознания участников дорожного движения (далее УДД) в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В этой связи можно сказать, что структура профессиограммы сотрудников подразделений пропаганды БДД Госавтоинспекции МВД России достаточно сложная, поскольку кроме указанных выше, включает в себя и все виды деятельности,

характерные для юридических специальностей (социальная, поисковая, коммуникативная, организационная, удостоверительная) [2].

В Наставлении по организации деятельности Госавтоинспекции МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения отражены основные задачи, цель, направления, формы и принципы деятельности [3].

Для выявления значимых личностных особенностей, которые способствуют или ограничивают успешность деятельности инспектора по пропаганде ГИБДД МВД России, была разработана анкета, направленная на определение необходимого набора качеств личности. Данная анкета была предложена экспертам, в качестве которых выступили руководители подразделений Госавтоинспекции МВД России на региональном уровне и сотрудники подразделений пропаганды Госавтоинспекции МВД России, стаж службы которых свыше 10 лет.

Анкета состояла из двух блоков: *общего*, отражающего сведения о сотруднике (пол, возраст, образование, стаж службы) и *профессионального*, включающего перечень качеств, оказывающих влияние на эффективность профессиональной деятельности, которые необходимо было проранжировать по степени их значимости и влияния на ее успешность по критериям: совершенно необходимо – 2 балла, желательно – 1 балл, безразлично – 0 баллов (всего 26 вопросов). В анкету также был включен блок, состоящий из качеств, препятствующих эффективности профессиональной деятельности.

В анкетировании приняли участие 150 сотрудников подразделений пропаганды Госавтоинспекции МВД России из разных регионов России. Анализ данных общего блока позволяет говорить, что оптимальный возраст сотрудника должен находиться в пределах от 30 до 40 лет (на это указали 47 % респондентов), от 20 до 30 лет – 26,5 %, на то, что возраст не имеет значения, указали лишь 20,5 % опрошенных.

Респонденты отмечали необходимость наличия у инспектора пропаганды высшего профессионального образования (90 %), в частности гуманитарного (юридического, педагогического) и только 9 % указали на то, что уровень образования и профиль профессиональной подготовки не имеют значения при работе в указанном подразделении.

На необходимость наличия стажа службы от 5 до 10 лет указали 42 % опрошенных, 24 % отметили, что стаж службы не имеет значение, 15% отметили важность стажа в границах от 10 до 15 лет, 14 % – до 5 лет и только 5 % указали, что стаж должен составлять от 15 лет и выше.

Говоря об общем портрете инспектора подразделения пропаганды ГИБДД МВД России, необходимо сказать, что это сотрудник в возрасте от 30 до 50 лет, имеющий высшее образование (гуманитарное или юридическое), со стажем службы от 5 до 10 лет.

Второй блок анкеты состоял из двух групп качеств. В первую группу вошли качества (способности, умения), положительно влияющие на эффективность профессиональной деятельности (26 качеств), во вторую качества, ей препятствующие (13 качеств). Качества первой группы оценивались по критериям: совершенно необходимо – 2 балла, желательно – 1 балл, безразлично – 0 баллов, качества второй группы «+» оценивались те, которые в большей степени препятствуют выполнению профессиональной деятельности.

Анализ позволяет выделить ведущие «*совершенно необходимые качества*» для успешной деятельности сотрудника подразделения по пропаганде Госавтоин-

спекции МВД России (8 из 26). К ним относятся: наличие интереса к профессии (93 %), выражение своих мыслей устно, развернуто или лаконично, аргументирование, доказательство (86 %), умение запомнить профессионально значимую информацию (84 %), умение осуществлять правовую пропаганду БДД при проведении профилактических мероприятий среди различных социальных и возрастных групп (83 %), придумывание, нахождение новых, оригинальных решений (81 %), ориентирование в поведении и отношениях (понимание других людей, умение знакомиться и вступать в контакт) (78 %), умение организовывать свою деятельность, а также деятельность и поведение других, умение работать в коллективе (77 %).

По критерию «желательно» респондентами были определены следующие пять ведущих качеств: способность длительное время сосредотачиваться на одном предмете, не отвлекаясь на другие объекты и не обособляя внимания (74,1 %), выражение своих чувств и отношений (63,5 %), способность к сопереживанию (61,5 %), умение подмечать внешние проявления состояния людей, угадывать их психологические мотивы действий и поступков (54,9 %), наличие мотивов, побуждающих к эффективности профессиональной деятельности (51,6 %).

Качества, препятствующие эффективному выполнению профессиональной деятельности, распределились следующим образом: агрессивность, враждебность (75,5 %); вспыльчивость (73,5 %); неорганизованность, недисциплинированность (67,5 %); безынициативность (62,3 %), отсутствие склонности к работе с людьми (62,3 %).

Таким образом, результаты анкетирования позволили составить общий портрет сотрудника подразделения Госавтоинспекции по пропаганде БДД, определить диагностический инструментарий для психологического тестирования и оценки профессионально значимых качеств, в дальнейшем установить граничные значения психологических показателей и на этой основе определить критерии профессионального отбора для руководителей и инспекторов (старших инспекторов) по пропаганде безопасности дорожного движения подразделений ГИБДД МВД России.

1. Калюжный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.
2. Васильев В.Л. Юридическая психология: учебник. Москва, 1991.
3. Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения: Приказ МВД Рос. Федерации от 29.12.2018 № 903.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Кузнецова Наталья Михайловна. Начальник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения. Кандидат психологических наук.

Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

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

Kuznetsova Natalya Mikhaylovna. Head of department of scientific provision of preventive measures and formative activities of the legal consciousness of road users. Candidate of psychological sciences.

Federal public establishment «Scientific centre of road traffic safety of the Ministry of the Interior of Russia».

Work address: 121170, Moscow, st. Poklonnaya 17.

Казанова Ляна Абугалиевна. Старший научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения. Кандидат филологических наук.

Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

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

Kazanova Lyana Abugalievna. Senior researcher of department of scientific provision of preventive measures and formative activities of the legal consciousness of road users. Candidate of philological sciences.

Federal public establishment «Scientific centre of road traffic safety of the Ministry of the Interior of Russia».

Work address: 121170, Moscow, st. Poklonnaya 17.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Профессиограмма, психограмма, инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения подразделений Госавтоинспекции МВД России, профессиональный отбор, профессионально значимые качества.

Professiogram, psychogram, traffic inspector of promoting road safety of units of the General Administration for Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia, professional selection, professionally significant qualities.

КУЗЬМЕНКОВ В.А.

КАМПАНИЯ «LOOK» КАК СПОСОБ УМЕНЬШЕНИЯ ЧИСЛА ДТП

«LOOK» CAMPAIGN AS A WAY TO REDUCE NUMBERS OF TRAFFIC ACCIDENTS

В статье рассматривается кампания «Look», реализованная в Нью-Йорке для уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий.

The article discusses the campaign «Look», implemented in New York to reduce the number of road accidents.

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 разви-

тие, увеличение ресурсов человека, общества и государства в различных социальных, технических, экономических, информационных и иных сферах [1].

Безопасность дорожного движения является одним из направлений государственной политики, проводимой Российской Федерации, имеющим важное социальное значение. В комплексе мероприятий, направленных на обеспечения безопасности дорожного движения задействовано значительное количество субъектов, представленных государственными и муниципальными органами, общественными организациями, экспертным сообществом, гражданами [2].

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].

Причиной дорожно-транспортных происшествий нередко становится рассеивание внимания человека. Оно, в свою очередь, может быть вызвано чрезмерным использованием цифровых устройств. Бороться с невнимательностью достаточно трудно, но положительный опыт нам показывает Нью-Йорк.

В 2011 г. в этом городе при участии комиссара полиции города и министра транспорта США была запущена кампания по обеспечению безопасности дорожного движения, получившая название «Look» («Смотри»). Она направлена на привлечение внимания пешеходов и водителей транспортных средств к наиболее опасным участкам дороги, она предлагает инновационные пешеходные маркировки на улицах и привлекающие внимание рекламные объявления, предупреждающие жителей Нью-Йорка о необходимости безопасной езды.

Принятие этой кампании было вызвано ростом дорожно-транспортных происшествий в 2010 г. Отвлечение внимания водителей стало причиной множества дорожно-транспортных происшествий примерно с 9 200 пострадавшими и с 41 погибшим в городе в 2010 г. Причина многих несчастных случаев банальна: пешеходы ходят по улице, смотря в телефоны, не следят за окружающей обстановкой и из-за невнимательности нередко попадают в аварии. Разметка на тротуаре или рекламные объявления должны акцентировать их внимание на соблюдение правил дорожного движения. Небезгрешны и водители, подчас формально относящиеся к опасным участкам дороги.

Конкретно кампания заключалась в нанесении на тротуарах возле пешеходных переходов или иных аварийноопасных мест слова «Look», предупреждающего пешеходов о встречном движении. Также создавались надписи из прочного термопластика со словом «Смотри», фотографиями человеческих глаз, смотрящих в направлении встречного движения, и текстом: «Мама была права. Посмотри по сторонам, прежде чем перейти улицу». Для водителей создавалась отдельная реклама, размещаемая на задних рекламных панелях 300 городских автобусов и такси. В кампанию были включены и велосипедисты, для которых размещались отдельные наклейки и отметки на заметных местах.

В целом реклама была размещена на пешеходных переходах возле 200 перекрестков по всему городу, также была сделана разметка на тротуаре, в свою очередь дополненная рекламой на остановках общественного транспорта, на телефонных будках и других заметных местах на улице, в первую очередь – напротив пешеходных переходов на удобной для человеческих глаз высоте.

В итоге кампания «Look» вкупе с некоторыми другими позволила сделать улицы Нью-Йорка одними из самых безопасных в мире. Модернизация безопасно-

сти и организации дорожного движения помогли снизить смертность на дорогах до очень низкого уровня. Опыт реализации данной программы представляет существенный интерес для отечественной практики ГИБДД.

1. 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.
2. Калюжный Ю.Н. Правовые основы осуществления Госавтоинспекцией МВД России надзора за техническим состоянием автомототранспортных средств // Юрист-Правовед. 2017. № 3 (82). С. 139–144.
3. Кузминова Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под ред. Ю.Н. Калюжного. 2018. С. 90–95.
4. Гаврилин С.А. Мониторинг деятельности ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2. С. 42–44.
5. Леонова И.А. Тенденции формирования позитивного имиджа сотрудников полиции (на материале научного исследования) // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 2. С. 58–61.
6. New York City Department of Transport [Электронный ресурс]. URL: <https://www1.nyc.gov/html/dot/html/home/home.shtml>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузьменков Владимир Александрович. Преподаватель кафедры социально-философских дисциплин. Кандидат философских наук.

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

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

Kuzmenkov Vladimir Alexandrovich. Teacher of the chair of the Social-Philosophy Disciplines. Candidate of sciences (Philosophy).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Кампания «Look», невнимательность, реклама.

Campaign «Look», inattention, advertising.

КУЛАКОВА Т.Г.

**К ВОПРОСУ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОФИЛАКТИКИ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ
(НА ПРИМЕРЕ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ)**

**TO THE QUESTION OF IMPROVING OF THE PREVENTION
OF TRAFFIC ACCIDENTS (ON THE EXAMPLE OF Khabarovsk Krai)**

В статье проводится анализ административной деятельности сотрудников ГИБДД, направленной на выявление различных факторов, влияющих на возникновение дорожно-транспортных происшествий и тяжесть их последствий, что является условием совершенствования профилактической работы, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения. Безопасность дорожного движения остается одной из актуальных проблем, несмотря на все принимаемые меры.

Определяющее влияние на уровень аварийности оказывают водители транспортных средств.

Ведение надзора за дорожным движением с помощью фотовидеофиксации является одной из самых результативных мер повышения безопасности дорожного движения.

The article analyzes the administrative activities of traffic police officers, aimed at identifying various factors affecting the occurrence of road accidents and the severity of their consequences, which is a condition for improving preventive work aimed at road safety ensuring. Road safety remains one of the pressing problems, despite all the measures taken.

Drivers of vehicles have a decisive influence on the level of accidents.

Surveillance of traffic by means of photo-recording is one of the most effective measures to improve road safety.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения, Российской Федерацией проводится целенаправленная государственная политика, выраженная в системном государственном управлении, представленном совокупностью нормативных правовых актов, олицетворяющих основные направления и тенденции развития самого общества [1].

Основное количество ДТП совершается по причине нарушения Правил дорожного движения водителями транспортных средств, иных норм, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В течение 2018 года на территории края наблюдается увеличение числа дорожно-транспортных происшествий – 2023 (в 2017 г. – 1929).

Количество погибших увеличилось на 11,1 % – 160 человек (в 2017 г. – 144). За 12 месяцев 2018 года на территории Хабаровского края совершено 1689 дорожно-транспортных происшествий. На дорогах федерального значения зарегистрировано 121 ДТП, в границах населенных пунктов – 21 ДТП. На дорогах регионального или межмуниципального значения зарегистрировано 254 ДТП, из которых 92 – в границах населенных пунктов.

Таким образом, произошло увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали люди, по сравнению с показателями за 2017 год. Как показывает анализ практики, тяжесть последствий значительно превышает

среднекраевой показатель в 12 районах: Верхнебуреинском (19,0), Комсомольском (15,5), Охотском (11,8), им. Лазо (14,9), им. Полины Осипенко (28,6), Ульчском (15), Хабаровском (12), Вяземском (17,2), Амурском (11,6).

Также следует указать, что основное количество ДТП совершается по вине водителей транспортных средств, что примерно составляет до 80 % всех зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий.

Количество ДТП по вине водителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, и отказ от прохождения медицинского освидетельствования составили 314 происшествий, в которых погибли 47 человек (в 2017 г. – 55) и получили травмы 437 человек.

По итогам 2018 года на территории края образовалось 52 места концентрации ДТП, из них: 44 места – в г. Хабаровске, 6 – в г. Комсомольске-на-Амуре и по 1 – в Комсомольском и Советско-Гаванском районах.

Рост происшествий наблюдается в Советско-Гаванском районе на 100 %, Хабаровском – на 11,3 %, в городе Хабаровске – на 16,3 %, в городе Комсомольске-на-Амуре – на 65 %, в Комсомольском районе – на 25 %.

Согласно анализу, управление транспортом в состоянии опьянения является одной из наиболее частых причин ДТП с тяжкими последствиями. Например, в 2018 году в Комсомольске-на-Амуре нетрезвыми водителями было совершено 49 ДТП, в результате которых 8 человек погибли и 70 получили тяжёлые травмы.

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 [2].

Необходимость обеспечения безопасности дорожного движения в современных условиях обусловлена высоким ростом дорожно-транспортных происшествий.

Важная роль в предупреждении ДТП принадлежит ДПС ГИБДД, поскольку именно она при несении службы непосредственно организует движение на дороге, осуществляет контроль за выполнением участниками дорожного движения правил, предостерегает их от совершения противоправных действий либо пресекает такие правонарушения, а также применяет наказания в области дорожного движения.

В целях сокращения дорожно-транспортных происшествий, виновниками которых явились нетрезвые водители, пресечения других грубых нарушений ПДД [3] сотрудники ГИБДД провели мероприятие «Нетрезвый водитель». По его результатам привлечено к ответственности 23 водителя, в том числе 1 – управляющий транспортным средством в состоянии опьянения повторно, 3 – проехавших на запрещающий сигнал светофора, и другие нарушители.

Таким образом, обеспечение безопасности дорожного движения – это деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

В связи с возрастающим количеством транспортных средств возрастает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий, совершения административных правонарушений, что приводит к отрицательным последствиям.

Кроме того, большое значение придается выявлению злостных нарушителей ПДД, водителей, проявляющих агрессивность, а также находящихся за рулем в состоянии опьянения.

В настоящее время вопросы совершенствования деятельности ДПС ГИБДД являются одними из наиболее актуальных в работе данных подразделений.

В статье 5 ФЗ «О безопасности дорожного движения» ведение надзора за обеспечением безопасности дорожного движения является основным направлением, которое обеспечивает безопасность дорожного движения) [4].

Надзор за дорожным движением, а также выявление и пресечение нарушений ПДД Российской Федерации на протяжении многих лет являются преимущественно полицейскими полномочиями. Реализация данной функции возложена, в основном, на дорожно-патрульную службу ГИБДД, чья деятельность регламентируется Приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения».

Сегодня уделяется особое внимание защищенности от ДТП и их последствий наиболее уязвимых участников движения, прежде всего детей и пешеходов.

Рассматривая вопрос аварийности, особую озабоченность вызывают дорожно-транспортные происшествия с участием детей.

По данным УМВД России по Хабаровскому краю, за 2018 год зарегистрировано 703 ДТП с участием пешеходов, в которых погибли 58 человек (в 2017 г. – 55), 675 человек получили травмы (в 2017 г. – 612 человек). Существенный рост количества ДТП с участием пешеходов наблюдается в городе Хабаровске – 415 (в 2017 г. – 362), в городе Комсомольске-на-Амуре – 136 (в 2017 г. – 135), Хабаровском районе – 46 (в 2017 г. – 26), Нанайском – 7 (в 2017 г. – 5), Вяземском районе – 6 (в 2017 г. – 2), Амурском – 20 (в 2017 г. – 19). С участием несовершеннолетних в возрасте до 16 лет – 308 дорожно-транспортных происшествий, число раненых детей увеличилось на 14,1 % и составило 331 человек (в 2017 г. – 290). В 2018 году погибло 7 детей (в 2017 г. – 4).

Анализ происшествий показывает, что в 253 происшествиях пешеходами нарушались Правила дорожного движения, в которых 34 человека погибли (в 2017 г. – 40), 234 получили ранения (в 2017 г. – 158).

Основными причинами происшествий по-прежнему являются несоблюдение очередности проезда, нарушения правил проезда пешеходного перехода, выезд на полосу встречного движения, превышение установленной скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил обгона, а также управление в состоянии опьянения.

Для нетрезвого водителя за рулем характерно запаздывание при выезде у светофора, резкое торможение, частый проезд на запрещающие сигналы, превышение скорости, неестественная траектория движения, чрезмерно лихая и резкая езда или, наоборот, чрезмерно осторожная езда – крадучись, вдоль тротуара. По совокупности этих признаков можно предположить, что автомобилем управляет нетрезвый водитель.

Анализируя административную практику, следует отметить, что основные усилия личного состава сотрудников ГИБДД прежде всего направлены на выявление нарушений, непосредственно влияющих на аварийность и тяжесть последствий в ДТП.

В течение 12 месяцев 2018 года личным составом подразделений ГИБДД по краю при надзоре за дорожным движением и проведением различных мероприятий было задержано 2289 лиц по подозрению в совершении преступлений.

В настоящее время в крае действует единая система автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, состоящая из 48 стационарных рубежей контроля, 15 передвижных и 2 мобильных комплексов.

При этом основной областью применения фотовидеофиксации является контроль скоростного режима.

Ведение надзора за дорожным движением с помощью фотовидеофиксаторов является одной из самых результативных мер повышения безопасности дорожного движения.

Комплексы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения являются в настоящее время действенным средством надзора полиции за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения его безопасности.

Следует отметить, что системы автоматической фиксации нарушений ПДД продолжают активно развиваться. Так, в 2018 году введено в эксплуатацию 28 рубежей контроля, из них: «Интегра КДД» – 25 рубежей контроля правил проезда перекрестков и 3 рубежа контроля скорости «Автопатруль Универсал».

Применяемые на территории Хабаровского края комплексы фиксируют: превышение максимальной установленной скорости движения транспортного средства; проезд на запрещающий сигнал светофора; невыполнение водителем обязанности по остановке транспортного средства перед стоп-линией, при запрещающем сигнале светофора; непредоставление преимущества в движении пешеходам; нарушение требования дорожных знаков и разметки.

Количество выявленных сотрудниками ГИБДД нарушений правил дорожного движения увеличилось на 4,1 % и составило 615 426 нарушений.

Согласно данным, предоставленным УМВД России по Хабаровскому краю, за 2018 год должностными лицами ГИБДД края и судами назначено более 590 тысяч административных штрафов на сумму более 688 млн рублей.

Необходимо дополнительно установить системы автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на наиболее аварийных участках, перекрестках дорог, стационарных рубежей контроля.

Так, одним из основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения и профилактики ДТП на территории Хабаровского края станет ведение вновь стационарных постов. Это позволит снизить аварийность на дорогах, а также обеспечить безопасность пешеходов и водителей.

Полагаем, что на форменной одежде инспектора ДПС должны быть мини-камеры, которые позволят зафиксировать момент совершения противоправного деяния, собрать необходимую доказательственную базу по делам об административных правонарушениях и преступлениях.

Полученные в результате видеофиксации доказательства позволяют более эффективно решать задачи по привлечению виновных лиц к юридической ответственности.

Таким образом, мы видим, что на сегодняшний день средства автоматической фиксации нарушений ПДД активно применяются и являются эффективным средством профилактики аварийности на дорогах. Комплексы автоматической фикс-

сации нарушений ПДД способствуют снижению числа нарушений ПДД и влияют на самодисциплину водителей.

1. Калюжный Ю.Н. Правовые проблемы выявления общих закономерностей обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2017. № 1. С. 9–16.
2. Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.
3. О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.
4. О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кулакова Татьяна Геннадьевна. Старший преподаватель кафедры общеправовых дисциплин.

Дальневосточный юридический институт МВД России.

Служебный адрес: 690087, Приморский край, г. Владивосток, ул. Котельникова, 21.

Kulakova Tatyana Gennadyevna. Senior teacher of the chair of General Legal Disciplines.

Far Eastern Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 690087, Primorsky Krai, Vladivostok, st. Kotelnikova 21.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Надзор, тяжесть последствий, рост дорожно-транспортных происшествий, безопасность дорожного движения, ДТП.

Supervision, severity of consequences, growth of road accidents, road safety, road accidents.

КУРАКОВ Д.В.

ВОЗМОЖНОСТИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

TECHNICAL MEANS OF TRAFFIC SUPERVISION

В статье рассматриваются технические средства, применяемые инспекторами ДПС при надзоре за дорожным движением. Особое внимание уделено комплексам автоматической фото-видеофиксации нарушений Правил дорожного движения, работающим в автоматическом режиме. Детализированы функциональные возможности наиболее эффективных комплексов.

The article discusses the technical means used by traffic police inspectors in the supervision of traffic. Special attention is paid to the complexes of automatic photo-video recording of traffic violations operating in automatic mode. The functional capabilities of the most effective complexes are detailed.

В соответствии с Конституцией Российской Федерации обеспечение защиты прав и свобод человека и гражданина возложено на органы внутренних дел, одним из структурных подразделений которых является и Государственная инспекция безопасности дорожного движения (далее ГИБДД). Одной из немаловажных задач подразделений ГИБДД является как раз защита и обеспечение прав и свобод человека в сфере безопасности дорожного движения, а именно предоставление реализации права на беспрепятственное передвижение по территории Российской Федерации, в том числе и с использованием личного автомобиля.

Актуальность данного вопроса объясняется наличием важнейших социальных функций, которые выполняют ГИБДД в обществе.

Реформирование системы МВД предполагает поиск новых подходов к организации деятельности, в том числе и подразделений ГИБДД, с использованием современных технических средств и информационных технологий.

Целью повышения безопасности в сфере дорожного движения подразделениями Госавтоинспекции сделано многое. Вместе с тем уровень безопасности на наших дорогах еще достаточно далек от уровня развитых стран. Главным фактором, который оказывает непосредственное влияние на уровень аварийности и смертности на дорогах страны – прежде всего это низкий уровень дорожно-транспортной дисциплины всех участников дорожного движения.

В связи с этим особую роль играют современные специальные технические средства, предназначенные для фиксации нарушений правил дорожного движения, которые применяются практически во всех регионах нашей страны. Такие комплексы фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения внедрены и успешно функционируют с 2008 года [1].

Применение различных технических средств, предназначенных для фиксации нарушений Правил дорожного движения, дает огромный профилактический эффект, однако это характерно больше для дорог городского назначения. Основным способ избежать привлечения к административной ответственности за нарушения правил дорожного движения, прежде всего выбор оптимальной скорости движения транспортного средства, а также соблюдение требований дорожной разметки и знаков.

Для реализации указанных функций сотрудниками подразделений ДПС ГИБДД применяются технические средства:

- средства автоматической или автоматизированной фиксации и обработки данных о нарушениях Правил дорожного движения (комплексы фотовидеофиксации нарушений ПДД);
- средства контроля психофизиологического состояния водителя (определения алкогольной и наркотической интоксикации);
- специальный транспорт, оборудованный средствами контроля и выявления правонарушений (патрульные автомобили с прибором видеофиксации, передвижная лаборатория весового контроля и лаборатория для осмотра места ДТП);
- навигационные аппаратно-программные комплексы;

- аппаратно-программные комплексы автоматизированных информационных баз данных с устройствами удаленного доступа [2].

Технические средства фотовидеофиксации – это, как правило устройства имеющие сложное техническое строение[3]. Они включают в себя основные компоненты, такие как фоторадарные датчики, аппаратуру для передачи данных (конверторы, маршрутизаторы, модемы), сервер хранения данных, коммуникационный сервер, компьютер оператора (в мобильном комплексе – ноутбук с устройством связи и направленной антенной), сетевое оборудование. В свою очередь фоторадарные датчики состоят из высокочувствительной фототелекамеры и радара. Последний, является измерительным прибором для определения скорости движения транспортного средства [4].

Технические средства фотовидеофиксации имеют определенную территориальную дислокацию, которая определяется наличием на дороге аварийно-опасных участков, или участков с повышенным уровнем аварийности. Места установки таких технических средств должны согласовываться с руководством территориальных подразделений ГИБДД.

Алгоритм работы технических средств фотовидеофиксации подразделяется на несколько этапов:

1. Сбор информации о транспортных средствах пересекающих рубеж контроля. Вне зависимости от того совершили они правонарушение или нет.

2. В зависимости от типа технического устройства данная информация может концентрироваться на внутреннем съемном носителе или по каналам проводной (беспроводной) связи передаются в центр обработки информации ГИБДД.

3. Осуществление анализа информации, полученной в результате работы технических средств фотовидеофиксации. Целью данного анализа является выявление фото или видеоматериалов содержащих данные о нарушении правил дорожного движения, по результатам выборки материалов осуществляется принятие решения о привлечении к административной ответственности собственников транспортных средств. Эта работа осуществляется сотрудниками подразделений ГИБДД со специализированных рабочих мест.

4. На заключительном этапе осуществляется рассылка постановлений о привлечении к административной ответственности водителей транспортных средств. В соответствии с административным законодательством собственники транспортных средств имеют право на обжалование данных материалов при наличии обстоятельств, исключающих привлечение к ответственности.

Применение технических средств, работающих в автоматическом режиме, обладает «сдерживающим эффектом», что оказывает значительную профилактическую роль при обеспечении безопасности дорожного движения.

Работа измерительных приборов радиолокационного и лазерного типов основана на распространении в пространстве и отражении от транспортных средств ультразвуковых, электромагнитных или световых волн. Для производства измерений данная группа приборов использует два основных метода определения скорости движения транспортного средства:

1. Импульсный метод (по двукратному измерению дальности через фиксированный интервал времени, а для лазерных приборов в качестве излучателя применяется полупроводниковый лазерный диод, который вырабатывает зондирующий световой импульс и через формирующую оптику посылает его в направлении объекта, до которого необходимо измерить расстояние «Старт»; попадая на цель, импульс

лазерного излучения, рассеиваясь, отражается в сторону измерителя, принимается его приемной оптикой и преобразуется в электрический сигнал «Стоп», измерение дальности до цели сводится к измерению временного интервала между стартовыми импульсами).

2. Допплеровский сдвиг частоты (Радар излучает радиосигнал и регистрирует отраженный сигнал. По изменению частоты радар вычисляет разность скоростей между самим радаром и объектом и таким образом определяет скорость автомобиля).

Обеспечение транспортной безопасности, в особенности состояния защищенности на объектах автомобильной инфраструктуры России, во многом связано с реализацией федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах».

В результате активной нормотворческой и правоприменительной деятельности государства были внедрены и сейчас успешно функционируют и совершенствуются ТС фотовидеофиксации нарушений ПДД, призванные обеспечивать государственный надзор за дорожным движением.

Изучение практики использования ТС фотовидеофиксации нарушений ПДД показывает, что они позволяют обеспечить круглосуточный контроль транспортных потоков на многополосных автомобильных дорогах и пересечениях любой степени сложности, с достаточной точностью осуществлять одновременную или последовательную фиксацию нескольких правонарушений, в т.ч. сопровождающуюся видеозаписью с распознаванием регистрационных знаков транспортных средств. Применение приборов фиксации нарушений в десятки раз повышает эффективность надзора за соблюдением правил дорожного движения, резко уменьшает число нарушений.

1. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : Федер. закон Рос. Федерации от 24.07.2007 № 210-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 22, ст. 4007.
2. Кураков Д.В., Екимцев С.В. Правовые и организационные основы применения технических средств фотовидеофиксации нарушений ПДД // Евразийский юридический журнал. 2017. № 8. С. 152–154.
3. URL: <http://www.gibdd.ru/news/federal/68928>.
4. URL: <http://driving24.ru/kakie-narusheniya-fiksiruyut-kamery-gibdd> © Driving24.ru.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кураков Денис Владимирович. Старший преподаватель кафедры оперативно-разыскной деятельности ОВД.

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

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

Kurakov Denis Vladimirovich. Teacher of the chair of Operational Search Activity of Internal Affairs Bodies.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Технические средства автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД, фоторадары, административное правонарушение, транспортное средство, собственник транспортного средства.

Technical means of automatic fotovideofiksatsii violations of traffic rules, red light cameras, an administrative offence, the vehicle, the owner of the vehicle.

ЛАЗАРЕВ С.Н., ОРЕШИН Н.А., МАМЛЕЕВ Д.А.

ОЦЕНКА КАЧЕСТВА БЕЗОПАСНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ «ВОДИТЕЛЬ – АВТОМОБИЛЬ – ДОРОГА – СРЕДА» ПО СТАТИЧЕСКИМ СВОЙСТВАМ

QUALITY ASSESSMENT SAFE OPERATION OF THE CAR IN THE ROAD TRANSPORT SYSTEM «DRIVER–VEHICLE – ROAD – ENVIRONMENT» FOR STATIC PROPERTIES

Авторами в статье предложен новый подход к оценке качества безопасного функционирования автомобиля в дорожно-транспортной системе «Водитель – Автомобиль – Дорога – Среда». Определены совокупности свойств автомобиля, определяющие его качество. Осуществлен выбор критериев оценки качества автомобиля. Предложен подход к оцениванию качества автомобиля по статическим свойствам, влияющим на безопасность движения.

The authors propose a new approach to assessing the quality of safe functioning of the car in the road transport system «Driver-Car – Road – Environment». Defined set of properties of the car, which determines its quality. The choice of criterion of an assessment of quality of the car is carried out. An approach to assessing the quality of the car on the static properties affecting traffic safety is proposed.

В соответствии с общепринятым толкованием под функционированием дорожно-транспортной системы «Водитель – Автомобиль – Дорога – Среда» («В–А–Д–С») понимается процесс, обеспечивающий перемещение людей, а также транспортировку грузов и оборудования с помощью транспортных средств и без таковых [1]. Очевидно, что при реализации этого процесса должна быть обеспечена защита всех участников дорожного движения и транспортных средств от опасности (угроз) возникновения дорожно-транспортного происшествия. В данном определении под опасностью понимается все то, что способно вызвать, причинить какой-нибудь вред, несчастье; а под угрозой – возможная опасность [2]. Заметим, что возможность возникновения опасности называется риском.

Для оценки качества функционирования автомобиля в дорожно-транспортной системе «В–А–Д–С» выделим следующие этапы:

- определение совокупности свойств автомобиля;
- определение значений показателей свойств и качества автомобиля;
- выбор критерия оценки качества автомобиля;
- оценивание качества автомобиля.

При оценке качества автомобиля будем различать его статические и динамические характеристики, то есть показатели качества самого автомобиля как системы $K_{\text{Стат}}$ и показатели качества процесса его функционирования $K_{\text{ПФА}}$, характеризующего степень приспособленности автомобиля для решения задач по обеспечению безопасного перемещения людей, а также транспортировки грузов и оборудования.

В соответствии с изложенным, качество автомобиля будем описывать множеством

$$K_A = \left\{ K_{\text{Стат}}, K_{\text{ПФА}} \right\}, \quad (1)$$

где K_A – обобщенный показатель качества автомобиля;

$K_{\text{Стат}}$ – показатель качества автомобиля как системы, определяемый по свойствам, характеризующим индивидуальность автомобиля;

$K_{\text{ПФА}}$ – показатель качества процесса функционирования автомобиля.

Динамический показатель качества автомобиля $K_{\text{Дин}}$ (показатель качества процесса функционирования автомобиля $K_{\text{ПФА}}$) определяется функциональными свойствами автомобиля, характеризующими качество выполнения им своих функций:

$$K_{\text{Дин}} = \left\{ K_{\text{Над}}, K_{\text{Без}}, K_{\text{Жив}}, K_{\text{Эксп}}, K_{\text{Без}} \right\}, \quad (2)$$

где $K_{\text{Над}}$ – показатель качества функционирования автомобиля по надежности;

$K_{\text{Жив}}$ – показатель качества функционирования автомобиля по живучести;

$K_{\text{Эксп}}$ – показатель качества функционирования системы по эксплуатационным свойствам;

$K_{\text{Без}}$ – показатель качества функционирования автомобиля по безопасности.

Следует заметить, что динамические характеристики характеризуют потенциальные свойства, то есть свойства, определяющие скрытые возможности автомобиля.

Надежность – комплексное свойство автомобиля. Оно состоит в способности автомобиля выполнять заданные функции, сохраняя свои основные характеристики при определенных условиях эксплуатации в установленных пределах.

В технической литературе принято рассматривать надежность как векторное свойство, которое включает [3]:

- безотказность – свойство автомобиля сохранять работоспособность в течение некоторого времени или вплоть до выполнения определенного объема работы без вынужденных перерывов (например, на ремонт);

- долговечность – свойство автомобиля сохранять при условии проведения технического обслуживания и ремонта работоспособное состояние в течение определенного времени или вплоть до выполнения определенного объема работы. Долговечность характеризуется техническим ресурсом либо сроком службы;

- ремонтпригодность – одно из основных свойств надежности, заключающееся в приспособленности автомобиля к поддержанию и восстановлению работоспособного состояния путем технического обслуживания и ремонта;

– сохраняемость – свойство автомобиля сохранять в заданных пределах значения параметров, характеризующих способности его выполнять требуемые функции в течение периода и после хранения или транспортировки.

С учетом сказанного, показатель надежности автомобиля можно описать множеством обобщенных показателей свойств:

$$K_{\text{Над}} = \left\{ K_{\text{Безотк}}, K_{\text{Долгов}}, K_{\text{Ремон}}, K_{\text{Сохран}} \right\}, \quad (3)$$

где $K_{\text{Безотк}}$ – показатель безотказности автомобиля;

$K_{\text{Долгов}}$ – показатель долговечности автомобиля;

$K_{\text{Ремон}}$ – показатель ремонтпригодности автомобиля;

$K_{\text{Сохран}}$ – показатель сохраняемости автомобиля.

Показатель надежности автомобиля оценивается вероятностью безотказной работы, наработкой на отказ, техническим ресурсом, сроком службы и другими параметрами.

Живучесть – способность автомобиля противостоять воздействию угроз, а при повреждении сохранять и восстанавливать свое качество функционирования.

Безопасность – свойство, характеризующее способность автомобиля не создавать при своем движении опасности другим транспортным средствам и защищаться от угроз, возникающих при выполнении заданных функций. Другими словами – это способность автомобиля снижать вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий, тяжесть их последствий и отрицательное влияние на окружающую среду.

Желаемое качество автомобиля задается условиями, которым должны удовлетворять значения показателей его качества. Эти условия называются критериями оценки качества автомобиля, а проверка их выполнимости – оцениванием качества объекта.

Заметим, что набор показателей качества, подвергаемых оцениванию, должен отражать лишь совокупность свойств автомобиля, существенных при определении степени его соответствия назначению, и определяется условиями его функционирования.

На практике из множества критериев оценки качества автомобиля выбираются критерии пригодности $K_{\text{приг}}$, который математически будем определять выражением

$$K_{\text{приг}} : \bigcap_{i=1}^I \left(y_{i,j} \in \left\{ y_{i,j}^{\text{доп}} \right\} \right), \quad j = \overline{1, J}, \quad (4)$$

где $y_{i,j}$ – показатель i -го свойства j -го автомобиля;

$y_{i,j}^{\text{доп}}$ – допустимые значения показателя i -го свойства j -го автомобиля;

I и J – соответственно мощности множеств свойств и автомобилей.

Критерий пригодности является правилом, по которому j -ый автомобиль будет считаться пригодным для эксплуатации, если значения всех i -х частных показателей этого автомобиля принадлежат области допустимых значений $\left\{ y_{i,j}^{\text{доп}} \right\}$.

По определению все автомобили, для которых выполняются условия (4), пригодны для использования по назначению, при этом все они по этому критерию (правилу) обладают одинаковым качеством.

Для оценки статистического показателя качества автомобиля $K_{\text{Стат}}$ как системы будем использовать следующие статические свойства, обеспечивающие безопасность автомобиля:

- габаритные свойства.
- инерционные свойства.

При этом качество автомобиля по показателям статистических свойств $K_{\text{Стат}}$ опишем выражением

$$K_{\text{Стат}} = \left\{ K_{\text{Габ}}, K_{\text{Инер}} \right\}, \quad (5)$$

где $K_{\text{Габ}}$ – качество автомобиля по показателям габаритных свойств;

$K_{\text{Инер}}$ – качество автомобиля по показателям инерционных свойств.

Габаритные свойства характеризуют габарит автомобиля, под которым понимают предельные внешние очертания автомобиля, определяемые габаритными размерами, то есть расстояниями между крайними точками автомобиля в определенном направлении:

- габаритная длина $K_{\text{Длин}}$ – расстояние между крайними передней и задней точками автомобиля;
- габаритная ширина $K_{\text{Шир}}$ – расстояние между крайними правой и левой точками автомобиля;
- габаритная высота $K_{\text{Выс}}$ – расстояние между крайними нижней и верхней точками автомобиля;
- погрузочная высота $K_{\text{ПогВыс}}$ – расстояние от поверхности дороги до пола платформы грузового автомобиля;
- база колес (колесная база) $K_{\text{База}}$ – расстояние между центрами колес соседних осей автомобиля (для многоосного автомобиля колесная база определяется как сумма расстояний между соседними осями);
- колея $K_{\text{Кол}}$ – расстояние между средними линиями следов колесного транспортного средства (колея задних колес – колея, измеренная по задним колесам; колея передних колес – колея, измеренная по передним колесам);
- дорожный просвет $K_{\text{ДорПросв}}$ – расстояние между дорогой и низшей точкой автомобиля, без учета шин и грязеотражателей;
- свес $K_{\text{Свес}}$ – часть автомобиля, выступающая за пределы его колесной базы (задний свес – параметр геометрической проходимости, равный расстоянию от центра задних колес до крайней задней точки автомобиля; передний свес – параметр, равный расстоянию от центра передних колес до крайней передней точки);
- угол переднего свеса $K_{\text{ПерСвес}}$ (передний угол проходимости) – угол между плоскостью, касательной к передним колесам и к нижней точке передней части автомобиля, и плоскостью дороги;
- угол заднего свеса $K_{\text{ЗадСвес}}$ (задний угол проходимости) – угол между плоскостью, касательной к задним колесам и к нижней точке задней части автомобиля, и плоскостью дороги.

- минимальный радиус поворота $K_{\text{РадПов}}$ – расстояние от центра поворота автомобиля до середины колеи наружного управляемого колеса при его максимально повернутом положении;
- поперечный радиус проходимости $K_{\text{ПопРадПрох}}$ – радиус цилиндрической поверхности, которая касается левого и правого колес моста и находящийся между этими колесами нижней точки автомобиля;
- продольный радиус проходимости $K_{\text{ПродРадПрох}}$ – радиус цилиндрической поверхности, которая касается колес соседних осей и находящейся между этими колесами нижней точки автомобиля;
- динамичный радиус колеса $K_{\text{ДинРадКол}}$ – расстояние от поверхности дороги до центра катящегося колеса автомобиля.

С учетом сказанного, показатель качества автомобиля по габаритным свойствам выразим множеством

$$K_{\text{Габ}} = \left\{ K_{\text{Длин}}, K_{\text{Шир}}, K_{\text{Выс}}, K_{\text{ПогВыс}}, K_{\text{База}}, K_{\text{Кол}}, K_{\text{ДорПросв}}, K_{\text{Свес}}, K_{\text{ПерСвес}}, K_{\text{ЗадСвес}}, K_{\text{РадПов}}, K_{\text{ПопРадПрох}}, K_{\text{ПродРадПрох}}, K_{\text{ДинРадКол}} \right\}. \quad (6)$$

Длина и ширина автомобиля оказывают влияние на функциональные свойства автомобиля и, следовательно, на возникновение опасных дорожно-транспортных ситуаций, в частности при обгонах.

Автомобили с большими габаритными размерами затрудняют проезд узких участков дороги, движение под мостами и путепроводами. Кроме того, они ухудшают обзорность для других участников движения.

Ширина автомобиля оказывает наряду со скоростью, определяющее влияние на ширину динамического коридора, занимаемого автомобилем в движении. Даже во время прямолинейного движения автомобиль совершает небольшие рыскания – уклонение от курса то в одну, то в другую сторону. Чем выше скорость, больше длина автомобиля, больше число прицепов, тем больше динамический коридор. Динамический коридор особенно сильно увеличивается при прохождении поворотов и составляет 1,5–2 ширины автомобиля, поскольку задние колеса при повороте движутся по иным радиусам, чем передние (рис. 1).

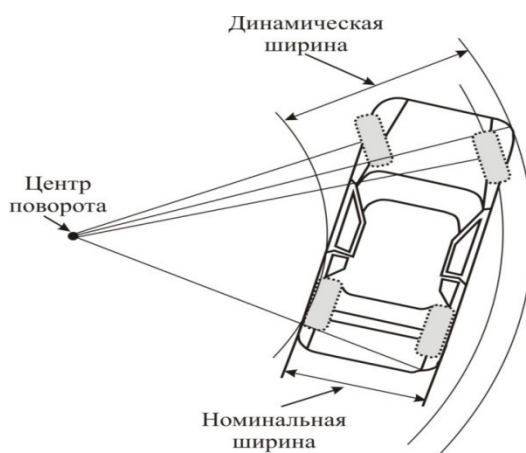


Рис. 1. Пояснение к образованию динамического коридора при повороте автомобиля.

Показатель инерционных свойств $K_{\text{Инер}}$ характеризует свойство автомобиля (инерцию) сохранять состояние покоя или прямолинейного равномерного движения, пока внешняя сила не выведет его из этого состояния. Относительно автомобиля показатель $K_{\text{Инер}}$ будем определять следующими инерционными свойствами:

- сухая масса $K_{\text{СухМасса}}$ (масса неснаряженного автомобиля) – масса автомобиля без груза, водителя, пассажиров и снаряжения (комплекта оборудования и материалов, вписанного заводом-изготовителем в технический паспорт автомобиля и обеспечивающего нормальную эксплуатацию: инструмент водителя, запасное колесо, топливо, масло и другие технические жидкости в количествах, соответствующих заправочным емкостям);
- собственная масса $K_{\text{СобМасса}}$ (масса снаряженного автомобиля) – сумма сухой массы автомобиля и массы снаряжения, то есть масса заправленного и укомплектованного автомобиля без нагрузки и водителя;
- масса перевозимого груза $K_{\text{ГрузАвт}}$ (номинальная грузоподъемность автомобиля) – масса единовременно перевозимого груза, указанная в технической характеристике автомобиля;
- полезная масса $K_{\text{ПолезМасса}}$ – масса груза, пассажиров водителя и снаряжения.
- полная масса $K_{\text{ПолМасса}}$ – сумма собственной массы и массы груза, водителя и пассажиров, соответствующей номинальной грузоподъемности и пассажироместности данного автомобиля;
- разрешенная максимальная масса $K_{\text{РазрМаксМасса}}$ – масса снаряженного транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами, устанавливаемая предприятием-изготовителем в качестве максимально допустимой.

Параметры массы оказывают влияние на функциональные свойства автомобиля. Так, чем больше масса автомобиля, тем труднее им управлять. Тяжелый автомобиль медленно разгоняется и останавливается. На нем трудно выполнить сложный маневр. Кроме того, с увеличением массы возрастают нагрузки на дорогу, разрушающие ее покрытие. Габаритные размеры, масса автомобиля, характер и расположение груза оказывают влияние на другие его эксплуатационные свойства. Так, например, на автомобиле с высоко расположенным грузом нужно двигаться с меньшей скоростью из-за ухудшения его устойчивости на криволинейных участках дороги и при резком торможении.

1. Военная автомобильная техника: справочник. М.: Главное автобронетанковое управление (ГАБТУ) МО РФ, 2006. 123 с.
2. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: Мир Автокниг, 2018.
3. Шухман Ю.И. Основы безопасного управления автомобилем и безопасность движения. М.: «За рулем», 2010. 160 с., илл.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Лазарев Сергей Николаевич. Сотрудник. Доцент.
Академия ФСО России.

Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Lazarev Sergey Nikolaevich. Worker. Associate professor.
Academy FSO of Russia.
Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

Орешин Николай Алексеевич. Сотрудник. Кандидат технических наук, профессор.

Академия ФСО России.
Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Oreshin Nikolay Alekseevich. Worker. Candidate of technical sciences, professor.
Academy FSO of Russia.
Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

Мамлеев Демид Андреевич. Сотрудник.
Академия ФСО России.
Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Mamleev Demid Andreevich. Worker.
Academy FSO of Russia.
Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Статические свойства автомобиля, качество автомобиля, критерий качества автомобиля, оценка качества автомобиля по статическим свойствам.

Static properties of the car, the quality of the car, the criterion of car quality, evaluation of the quality of the car by static properties.

ЛЕОНОВА И.А.

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ НРАВСТВЕННОГО ВОСПИТАНИЯ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

ROLE AND IMPORTANCE OF MORAL EDUCATION OF TRAFFIC POLICE OFFICERS

Статья посвящена изучению проблемы нравственных начал и ценностей в профессии сотрудника ГИБДД. Необходимо отметить, что среди всех профессий можно выделить группу таких, которые требуют повышенного внимания к нравственной стороне выполняемых функций. Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что в настоящее время процесс реформирования полиции в первую очередь затронул сферу укрепления кадров, повышения их профессионального, общеобразовательного и культурного уровня.

The article is devoted to the study of the problem of moral principles and values in the profession of traffic police. It should be noted that among all professions there is a group of those that require increased attention to the moral side of the functions performed. The relevance of the chosen topic is due to the fact that at present the process of

reforming the police primarily affected the sphere of strengthening personnel, improving their professional, educational and cultural level.

К людям всех профессий предъявляются нравственные ценности и начала, но в ряде профессий выполнение моральных требований заложено на деонтологическом уровне, то есть их выполнение прописано в нормативно-правовых актах и морально-этических кодексах. К таким профессиям мы, безусловно, относим деятельность сотрудников органов внутренних дел.

«Необходимость повышенных моральных и нравственных требований, а следовательно, и особой профессиональной морали, как показывает исторический опыт, проявляется прежде всего во врачебной, юридической, педагогической, научной, журналистской и художественной деятельности, т.е. в тех сферах, которые непосредственно связаны с воспитанием и удовлетворением потребностей личности» [3, с. 28], – писал М. С. Строгович.

От решений, принимаемых сотрудниками ГИБДД, во многом зависят здоровье, свобода, и жизнь любого человека. Соответственно вопросы о нравственном долге, о соотношении целей и средств для их достижения, о свободе и ответственности перед собой, перед другими людьми, перед своим временем должны особенно остро волновать сотрудников правоохранительных органов, выбравших данную специализацию.

Современное российское общество нуждается в профессионалах, основными качествами которых будут гражданская ответственность, забота о своих близких, о своей Родине, поскольку формирующееся на наших глазах техногенное общество не такое идиллическое, каким его пытаются представить в средствах массовой информации, а гедонистическое, эгоистическое, циничное и разрушающее само себя. В его прагматической философии исчезают такие понятия, как культура, сострадание, нравственность, гуманизм.

Корни противоправного поведения в нашей стране происходят от недостатка интеллектуального развития. Есть такое понятие, как коэффициент интеллектуальности молодежи. Сейчас не любят вспоминать об этом, но где-то в середине 60-х годов наша страна по этому показателю делила 2-3 место с Канадой, уступая только США. Кто помнит эти времена, тот знает, что молодежь была тогда прогрессивной, люди к чему-то стремились. А серьезными нарушителями моральных устоев общества в то время считали диссидентов, но они были таковыми по убеждению, а не по глупости. Сейчас же нарушителями общественного порядка молодые люди становятся по глупости, а не по убеждению. На наших глазах происходит процесс расслоения молодежи.

Новые условия существования нравственности ставят под вопрос ценности традиционных нравственных систем. На этом фоне коммерциализация отечественной культуры ведет к деградации и сокращению национального культурного поля, а также к тому, что производится только продаваемый продукт, а хорошо продается сегодня эстетика безобразного, эстетика зла. На самом же деле духовный опыт человечества огромен, но, к сожалению, он мало востребован. В сложившейся ситуации мы сталкиваемся с молодыми людьми, как правило, не очень осознающими, чего они хотят от жизни в будущем, в том числе и начиная профессиональное обучение.

В задачу преподавателя входит не только теоретическая подготовка курсанта, но и решение им воспитательных аспектов. Источником профессионально-

нравственного воспитания являются и этические нормы. Изучение курсантами дисциплин гуманитарной направленности способствует формированию и расширению мировоззрения обучающихся, помогает определять их ценностные основы. При изучении таких дисциплин, как «Профессиональная этика и служебный этикет», «Эстетическая культура сотрудников ОВД», происходит формирование личности будущего сотрудника ГИБДД, которая отвечает требованиям времени и ожиданиям общества. Обучающиеся учатся осознавать, что нравственная культура – это отдельная самостоятельная ценность. Речь идет не только о культуре нравственного самосознания личности, у курсанта развивается побуждение к нравственному совершенствованию, появляется возможность на практике овладеть одним из основных принципов этикета «от человека знаний – к человеку культуры», который определяет статус профессиональной нравственной культуры сотрудника ГИБДД.

Таким образом, мораль играет огромную роль при воспитании и обучении будущего сотрудника ГИБДД. Выбранная специализация в первую очередь требует от него проявления духовности, любви к своему государству, профессионализма, взаимопомощи, человеколюбия. Мораль всегда предполагает наличие образца для подражания, определенного нравственного идеала поведения, содержание и смысл которых меняются в зависимости от исторического и социального периода развития общества. Конкретные нормы морали получают свое идейное выражение в общих представлениях о том, как необходимо себя вести. Для решения этих задач необходимо тесное взаимодействие преподавателей и ветеранских организаций, проведение выездных занятий в музеи истории органов внутренних дел, поскольку в российской полиции имеются сложившиеся собственные традиции, побуждающие сотрудников к образцовому исполнению своего служебного долга, честному и добросовестному исполнению своих обязанностей. Данные традиции оберегаются общественным мнением полицейских коллективов, представляются как неписаное, однако нерушимое законодательство и поддерживаются авторитетом старших товарищей – ветеранов полиции.

Гармоничное сочетание верности Присяге и служебному долгу, неукоснительное соблюдение принципов и норм профессиональной этики обеспечивает доверие и поддержку сотрудников полиции со стороны общества и представляется наиважнейшим условием эффективного исполнения возложенных на сотрудников задач.

Таким образом, подготовку будущих сотрудников ГИБДД невозможно представить без изучения профессиональной морали, ведь функции органов внутренних дел представляют собой специфическое явление, выделяющееся из всего многообразия общественной практики особыми нравственными аспектами. По своему характеру это целеполагающая нравственная деятельность, направленная на охрану существующего общественного и государственного устройства и всех форм собственности.

Современный сотрудник ГИБДД должен соответствовать высоким моральным и нравственным требованиям, он должен быть многосторонне образованным, обладать глубокими профессиональными знаниями и навыками не только в своей профессиональной направленности, но также и в области социологии, психологии, этики. Только при этих условиях сотрудник сможет успешно выполнить поставленные перед государством задачи, выступая гарантом социальной справедливости.

1. Кузьменков В.А. Ценностный консенсус как социально-правовая проблема // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 4(77). С. 81–84.
2. Леонова И.А. Эстетические аспекты внешнего вида сотрудника полиции // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2(75). С. 73–76.
3. Сальников Е.В. Философско-правовая трактовка терроризма в творчестве С. Жижека // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2(75). С. 103–106.
4. Строгович М.С. Проблемы судебной этики. М., 2004. С. 28.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Моральный облик; полиция; мораль; профессиональная этика; нравственное воспитание; культурный облик.

Moral character; police; morality; professional ethics; moral education; cultural image.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Леонова Ирина Анатольевна. Доцент кафедры социально-философских дисциплин. Кандидат юридических наук.

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

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

Leonova Irina Anatolyevna. Assistant professor of the chair of Social-Philosophical Disciplines. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

ЛИНЬКОВ В.В.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБЩЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОРОДОВ НА ОСНОВЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМЫ «БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД»

GENERAL SAFETY ENSURING OF CITIES BASED ON THE COMPLEX SYSTEM «SAFE CITY»

В статье исследуются проблемы обеспечения общественного порядка и общественной безопасности в крупных городах. В заданном контексте анализируются основы внедрения системы «Безопасный город», рассмотрены основные цели разработки АИАС «Безопасный город», условия достижения данных целей, а также приведены практические примеры внедрения системы «Безопасный город» в некоторых городах.

The article examines the problems of public order ensuring and public safety in large cities. In the given context, the basics of implementing the system «Safe city» are analyzed. The paper discusses the main objectives of the development of AIAS «Safe city», the conditions for achieving these goals, as well as practical examples of the implementation of the system «Safe city» in some cities.

Многообразие уголовно значимых противоречий в крупных городах формирует необходимость использования всевозможных средств выявления и разрешения этих противоречий, использования более широкого набора методов профилактики правонарушений, чрезвычайных ситуаций и реагирования на подобные ситуации.

В городах сосредоточено большое количество культурных ценностей, имеется большое разнообразие вариантов организации досуга.

Центральная роль общественных пространств в социальной, культурной, политической и экономической жизни городов делает их доступными для всех. Одним из важнейших качеств доступных общественных пространств является безопасность. Если люди не чувствуют себя в безопасности в общественных местах, они с меньшей вероятностью будут их посещать, не говоря уже о том, чтобы задерживаться в них.

Восприятие безопасности социально произведено и социально изменчиво. Это не просто наличие или отсутствие преступлений – или «угрожающая среда», – это способствует отсутствию безопасности и, как следствие, формированию страха.

Чтобы создать достаточный уровень безопасности в этой изменяющейся городской среде, ответственные организации должны заботиться о жителях и о том, как они живут, работают и отдыхают в городе. Им также придется постоянно оценивать и отслеживать основные риски и угрозы, а также вмешиваться в случае необходимости.

Для повышения безопасности общественных мест принимаются всевозможные меры: от проектирования новых систем безопасности до полицейской деятельности. Комплексная система «Безопасный город» предназначена для автоматизации решения наиболее важных задач современных городов. В первую очередь это техническая поддержка служб общественной безопасности, чрезвычайных служб [1].

Система «Безопасный город» должна служить ориентиром при организации обеспечения безопасности городских объектов.

Отметим, что для полиции, как основного органа системы подразделений Министерства внутренних дел России, правоохранительная функция, несомненно, ключевая. Права и обязанности полиции в большинстве своем носят публичный характер, а весь спектр полицейских компетенций осуществляется исходя из правоохранительного предназначения полиции. Сотрудники дорожно-патрульной службы, неся наружную службу по охране порядка в общественных местах, реализуют важную, отраженную в ч. 2 ст. 1 Федерального закона «О полиции» социальную роль – без промедления приходят на помощь всем, кому нужна помощь в защите от преступных и других противоправных посягательств [5].

Применение новейших технических систем в охране общественного порядка и борьбе с преступностью позволит эффективно повлиять на улучшение оперативной и служебной деятельности правоохранительных органов и существенно повлияет на уменьшение количества совершенных правонарушений в общественных местах, местах массового скопления людей, обеспечение безопасности дорожного движения.

Хорошим примером применения информационных систем управления в ОВД является использование руководителями разного уровня автоматизированных информационных систем [2].

Автоматизированная система «Безопасный город» позволит интегрировать в себе все современные достижения информационных технологий, в том числе их аналитические возможности, для формирования прочной основы безопасности граждан. В комплексе системы предполагается использование аппаратно-программных комплексов (АПК). Аппаратно-программный комплекс (АПК) – это продукт, в состав которого входят технические средства и программное обеспечение, совместно применяемые для решения задач определенного типа [3].

В частности, повсеместное внедрение системы позволит повысить эффективность раскрытия «по горячим следам» правонарушений различного характера, повысить результативность задержания лиц и транспортных средств, находящихся в розыске. Видеомониторинг жилого сектора, улиц и других общественных мест позволяет своевременно реагировать на осложнения оперативной обстановки и принимать адекватные меры. Система позволяет организовать мониторинг транспортных средств органов внутренних дел и оптимально использовать этот ресурс при изменении оперативной обстановки.

Обозначим перечень условий эффективного внедрения системы:

- 1) сокращение времени выдачи оперативной информации;
- 2) сокращение времени реакции на внештатные ситуации;
- 3) сокращение времени принятия управленческих решений;
- 4) снижение влияния человеческого фактора и, как следствие, уменьшение вероятности совершения ошибок сотрудниками системы безопасности при выполнении своих функциональных обязанностей;
- 5) мониторинг информации об обстановке с использованием систем видеонаблюдения, диспетчерской связи, систем экстренного вызова, охранных и пожарных датчиков;
- 7) использование электронных карт города для мониторинга перемещения мобильных объектов;
- 8) комплексное использование сил и средств различных ведомств и служб;
- 10) журналирование всех действий пользователей системы;
- 11) архивирование видеоинформации;
- 12) формирование базы данных правонарушений, интегрированной с системой видеонаблюдения и возможностью их распознавания в режиме реального времени.

Это может потребовать создания центров обработки данных (ЦОД) и перенос в них серверных элементов информационных систем МВД России, а на их базе реализация облачной обработки данных [4].

Приведем пример практической реализации аппаратно-программного комплекса «Безопасный город». Так, в Югре подключенные к данному комплексу видеокамеры смогут автоматически определять в общественных местах подозрительные предметы и людей, которые ведут себя нестандартно или пересекают запрещенную территорию, а также распознавать их лица. Всего на сегодняшний день в населенных пунктах Югры уже функционирует около 1,7 тысячи видеокамер. За 2017 год они помогли пресечь более 4 тысяч правонарушений и раскрыть 142 преступления.

В Ханты-Мансийске первые камеры видеонаблюдения по линии охраны правопорядка были установлены в 2004 году. Сегодня они монтируются в общественных местах, на перекрестках, вдоль трасс. При этом наблюдается снижение роста преступности в общественных местах и на улицах. В прошлом году, в частности, в городе была зарегистрирована самая низкая за все время смертность в дорожно-транспортных происшествиях – погибло два человека. Это результат работы системы «Безопасный город».

Таким образом, внедрение системы «Безопасный город» решит следующие задачи:

1. Сокращение времени на идентификацию происшествий и реагирование, своевременное оказание помощи пострадавшим.
2. Повышение эффективности системы профилактики преступлений и правонарушений за счет активного использования технических средств и информационных технологий.
3. Предупреждение террористических и экстремистских проявлений, обеспечение правопорядка на городских объектах.
4. Контроль за соблюдением чистоты на улицах и культурных объектах города.
5. Обеспечение оперативности информирования граждан и экстренных служб о возникновении чрезвычайных ситуаций.
6. Обеспечение безопасности дорожного движения, повышение оптимальности управления транспортными потоками, предупреждение угонов автотранспортных средств.
7. Увеличение показателя раскрываемости преступлений, более эффективный розыск преступников и лиц, без вести пропавших.
8. Оптимальное размещение сил и средств при организации служебной деятельности, взаимодействие разных подразделений.

-
1. Матросова Л.Д. Использование автоматизированных информационных систем в целях эффективности решения задач управления деятельностью ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 117.
 2. Кузнецов А.С. Использование современных информационных систем как средств оптимизации управленческой деятельности в ОВД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2015. № 3 (64). С. 148–150.
 3. 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.
 4. Линьков В.В. Облачная обработка данных в деятельности органов внутренних дел // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 2 (71). С. 130–132.
 5. Зейналов Ф. Н., Калюжный Ю.Н. К вопросу о совершенствовании нормативного правового закрепления полномочий сотрудников органов внутренних дел на примере деятельности дорожно-патрульной и патрульно-постовой служб полиции // Административное право и практика администрирования. 2018. № 4. С. 9–23.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Линьков Вадим Вячеславович. Старший 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, 2.

Linkov Vadim Vyacheslavovich. Teacher of the chair of Information Technology of Internal Affairs Bodies. Candidate of technical sciences.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Общественная безопасность, видеонаблюдение, АИАС «Безопасный город».

Public safety, video surveillance, AIAS «Safe city».

ЛЮБИМОВ В.А., ЛАЗАРЕВ С.Н., КОЛМАКОВ В.С.

МЕТРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СРЕДСТВ КОНТРОЛЯ И ФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

METROLOGICAL SUPPORT OF AUTOMATED CONTROL AND COMMIT VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES

В статье рассматривается предложение по дистанционной поверке средств контроля и фиксации нарушений правил дорожного движения, что позволяет снизить временные, финансовые затраты и повысить техническую готовность системы мониторинга и контроля дорожного движения.

The article discusses the proposal for remote calibration of controls and commit violations of traffic rules, thus reducing time and financial costs and increase uptime monitoring and traffic control.

Внедрение на автомобильной дорожной сети автоматизированных средств контроля и фиксации (СКФ) нарушений правил дорожного движения (АСКФДД) позволило повысить дисциплину вождения транспортными средствами, а значит повысить уровень безопасности дорожного движения. С учетом достигаемого эффекта (количество контролируемых объектов, время, деньги, отсутствие субъективного фактора инспектора ГИБДД и др.) рост числа внедряемых средств контроля ежегодно увеличивается. В настоящее время кроме термина «контроль» в обиход (в документах, технической, научно-популярной литературе) используется термин «мониторинг». Вместе с тем эти термины не определяют суть технических устройств, на основе которых строится система (сеть) контроля, мониторинга. По сути, применяемые технические средства являются средствами измерения и должны обладать требуемой надежностью, точностью (с заданной погрешностью), достовер-

ностью измеряемых параметров (первичные – время, расстояния, частота сканирования, вторичные скорость и др.). Исходя из того, что данные параметры являются физическими величинами, они должны измеряться (фиксировать количественное значение) техническими устройствами которые отнесены к классу средств измерений. Фиксируемые значения параметров имеют достаточную важность, так как на основе этой информации выносятся административные решения, данные используются экспертами при разборе дорожно-транспортных происшествий и др. Поэтому объективность принимаемых решений во многом определяется объективностью (точностью, достоверностью) полученных в ходе контроля количественных значений параметров.

На основе действующего законодательства, принятых нормативных документов средства измерений должны проходить поверку (первичную, периодическую, внеочередную, инспекционную, экспертную) в специализированных поверочных лабораториях (организациях) в установленные сроки, с заданной периодичностью. С учетом важности получаемой информации (значений параметров со средств контроля и фиксации), необходимо обеспечить ее достоверность. Обеспечение достоверности достигается проведением поверочных мероприятий.

После внедрения системы контроля (мониторинга) и фиксации нарушений правил дорожного движения заказчик сталкивается с еще одной проблемой – подтверждение правильности (достоверности) функционирования установленных технических СКФ, что в соответствии с требованиями [1] влечет за собой необходимость проведения периодической поверки. В процессе поверки СКФ проверяется на текущее соответствие заявленным диапазонам измерений и их погрешностям. Данная процедура производится рабочим эталоном, который в свою очередь так же проходит периодическую поверку с помощью еще более точного эталона. Самым точным и последним звеном в этой цепочке является государственный эталон – единственный прибор высокой точности, от которого путём последовательных поверок через рабочие эталоны величина измерений передаётся средству измерений. Используемые СКФ в процессе эксплуатации при влиянии различных факторов могут терять точность измерений. Результаты неправильной работы СКФ и решения, принимаемые на основе таких измерений, могут иметь тяжелые неправомерные последствия для участников дорожного движения.

В настоящее время, процедура периодической поверки включает мероприятия демонтажа (снятия) СКФ, доставки его в аттестованную лабораторию, проведение поверочных работ с использованием эталона, возврат поверенного средства в эксплуатирующую организацию (ЭО), монтаж на место его применения по назначению и время тестирования корректной работы в системе. При этом суммарное время, затрачиваемое на поверку, будет определяться по выражению:

$$T_n = t_c + t_d + t_{\varepsilon} + t_{\theta} + t_m, \quad (1)$$

где: T_n – суммарное время, затрачиваемое на поверку;

t_c – время демонтажа (снятия) средства контроля;

t_d – время доставки в лабораторию;

t_{ε} – время проведение поверочных работ с использованием эталона;

t_{θ} – время возврата в организацию;

t_m – время монтажа средства контроля;

t_m – время тестирования.

Рассмотренный подход в случае, если количество средств измерений несколько десятков, и они размещены на территориально разнесенных объектах, потребует больших временных затрат на поверку, наличия подменного фонда средств контроля и значительных средств на оплату этих услуг. При этом коэффициент технической готовности, а значит эффективность мероприятий контроля (слежения) за дорожной обстановкой резко снижается.

Повышение эффективности применения системы контроля (мониторинга) и снижение затрат на их содержание возможно достичь внедрением дистанционных методов поверки средств контроля (измерения). Принцип дистанционного метода поверки средств контроля, размещенных на территориально разнесенных объектах, заключается в следующем: в данных средствах должна быть заранее реализована возможность их дистанционной (удаленной) поверки и с данной возможностью прибор должен быть включен в государственный реестр средств измерений. Данные об эталоне доставляются к каждому устройству через сеть передачи данных на сервер ЭО.

Это позволяет устранить непроизводительные затраты времени, стоимости и повысить техническую готовность и эффективность сети контроля и фиксации нарушений правил дорожного движения.

При этом суммарное время поверки изменится и примет вид:

$$T_n = t_{\text{э}} + t_m, \quad (2)$$

1. Об обеспечении единства измерений [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ. URL: www.consultant.ru.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Любимов Владимир Алексеевич. Сотрудник. Кандидат военных наук, доцент.

Академия ФСО России.

Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Lyubimov Vladimir Alekseevich. Worker. Candidate of military sciences, associate professor.

Academy FSO of Russia.

Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

Лазарев Сергей Николаевич. Сотрудник. Доцент.

Академия ФСО России.

Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Lazarev Sergey Nikolaevich. Worker. Associate professor.

Academy FSO of Russia.

Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

Колмаков Виктор Сергеевич. Сотрудник.

Академия ФСО России.

Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Kolmakov Victor Sergeyevich. Worker.
Academy FSO of Russia.
Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Автоматизированные средства контроля и фиксации, безопасность дорожного движения, техническая готовность, периодическая поверка, дистанционная поверка, время поверки, объективность контроля.

Automated means of control and fixation, road safety, technical readiness, periodic verification, remote verification, verification time, objectivity of control.

ЛЮБИМОВ Л.В.

К ВОПРОСУ ОБ УГОЛОВНОЙ И АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРИЧИНЕНИЕ В ДТП МАТЕРИАЛЬНОГО УЩЕРБА: В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ И УСЛОВИЯХ МАССОВОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

TO THE QUESTION OF CRIMINAL AND ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR CAUSING OF MATERIAL HARM IN THE ACCIDENT: IN CURRENT CONDITIONS AND CONDITIONS OF THE MASS USE OF UNMANNED VEHICLES

В статье анализируется современное состояние дел в сфере уголовно-правовой и административно-правовой защиты от причинения материального ущерба в результате виновного нарушения установленных правил безопасности дорожного движения. Дается прогноз и вносятся авторские предложения по разрешению указанной проблемы в ближайшей перспективе, сопряженной с массовым появлением на дорогах нашей страны беспилотных автомобилей.

The article analyzes the current state of Affairs in the field of criminal-legal and administrative-legal protection from causing material damage as a result of a guilty violation of the established rules of road safety. The forecast is given and the author's proposals are made to solve this problem in the near future, associated with the mass appearance of unmanned vehicles on the roads of our country.

Современная технократическая модель дорожного движения состоит из совокупности и взаимодействия между собой четырех ее составляющих: человека – транспортного средства – дороги – окружающей среды. В результате нарушения установленных правил безопасности этим составляющим может быть причинен вред или ущерб.

Термин «вред» используется для определения негативных последствий, угрожающих только одному из четырех составляющих дорожного движения – человеку. Речь, конечно же, идет о причинении вреда таким наиболее важным благам и правам человека, принадлежащим ему от рождения, как жизни и здоровью.

Термин «ущерб» применяется для характеристики негативных последствий, угрожающих другим трем составляющим дорожного движения, т.е. транспортному

средству, дороге и окружающей среде. Причем в данном случае термин «ущерб» используется в контексте «материального ущерба», с помощью которого определяется размер этих последствий.

Ввиду конструктивной неразрывности между собой всех четырех составляющих дорожного движения был бы логичным одинаковый подход законодателя к установлению уголовной и административной ответственности как за причинение смерти и вреда здоровью человеку, так и за виновно причиненный материальный ущерб. Однако мы наблюдаем абсолютно иную картину. В частности за причинение смерти и тяжкого вреда здоровью человека в результате нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, статьями 264 и 268 УК РФ предусмотрено для виновного лица наступление уголовной ответственности, а за причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью статьей 12.24 КоАП РФ предусмотрено наступление административной ответственности. Но в действующих диспозициях указанных выше статей нет ни одного упоминания о возможности привлечения к уголовной или административной ответственности за причинение материального ущерба.

Следует отметить, что подобный «выборочный» подход законодатель демонстрировал не всегда. Так в свое время диспозиция статьи 211 УК РСФСР предусматривала наступление уголовной ответственности лица, управляющего транспортным средством, в том числе и за причинение «существенного материального ущерба». Кроме этого на момент принятия Уголовного кодекса Российской Федерации и вплоть до вступления в законную силу Федерального закона от 25 июня 1998 г. № 92-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» [1] диспозиция части 1 статьи 264 УК РФ также предусматривала возможность привлечения к уголовной ответственности за причинение крупного ущерба.

Чем руководствовался законодатель, когда исключал из диспозиции части 1 статьи 264 УК РФ крупный ущерб, сейчас предположить сложно. Возможно законодатель действительно счел нужным в данном случае оградить от преступных посягательств только одного человека, учитывая, что на текущий момент человек является основным (базисным) компонентом приведенной выше технократической модели, так как именно он принимает решение, оценивает поведение и действия других участников дорожного движения, воспринимает информацию о техническом состоянии своего автомобиля, о состоянии улично-дорожной сети и о сопутствующих его передвижению погодных условиях. Но дорожно-транспортные преступления никак нельзя отнести к преступлениям против личности и поэтому мы можем предположить, что законодатель мог руководствоваться и иными суждениями. Например, он счел нужным такое исключение в виду наличия в Уголовном кодексе такой общей нормы, как статьи 168 УК РФ «Уничтожение или повреждение имущества по неосторожности».

Диспозиция данной статьи устанавливает уголовную ответственность за уничтожение или повреждение чужого имущества в крупном размере, совершенные путем неосторожного обращения с огнем или иными источниками повышенной опасности. В соответствии с положениями статьи 1079 Гражданского кодекса РФ транспортное средство (автомобиль) признается в качестве «источника повышенной опасности» и поэтому в полной мере может отвечать требованиям, прописанным в статье 168 УК РФ. Может сотрудникам Госавтоинспекции следует при рассмотрении административных дел, связанных с совершением дорожно-транспортных про-

исшествий отслеживать размер причиненного в результате ДТП ущерба и, если он превышает двести пятьдесят тысяч рублей, передавать соответствующие материалы в подразделения дознания для возбуждения уголовных дел по статье 168 УК РФ? Или если в ходе следствия по статье 264 УК РФ обнаружится, что помимо вреда здоровью человеку причиняется еще и крупный ущерб, то квалифицировать деяние дополнительно и по статье 168 Уголовного кодекса? Как мы прекрасно видим, подобная правоприменительная практика, нисколько не противоречила бы буквальному смыслу уголовного закона, прописанного в статье 168 УК РФ.

Однако, не смотря на то, что на сегодняшний день уголовный закон вполне допускает привлечение к уголовной ответственности виновных лиц, причинивших крупный материальный ущерб в результате ненадлежащего управления транспортным средством (автомобилем), подобная правоприменительная практика в нашей стране так и не сложилась. Причин этому может быть несколько, но основная, на наш взгляд, состоит в том, что Верховный Суд РФ так и не дал развернутого ответа на вопрос о перечне деяний, подпадающих под действие статьи 168 УК РФ.

В своем Постановлении Пленума от 5 июня 2002 г. № 14 «О судебной практике по делам о нарушении правил пожарной безопасности, уничтожении или повреждении имущества путем поджога либо в результате неосторожного обращения с огнем» Верховный Суд РФ дал отдельные разъяснения, касающиеся в том числе и практики применения статьи 168 УК РФ [2]. Но как видно уже из названия Постановления, эти разъяснения не могли быть связаны с процессом дорожного движения.

Более того сама трактовка пункта 11-го указанного Постановления наталкивает на мысль о том, что действие статьи 168 УК РФ распространяется исключительно на случаи нарушений правил пожарной безопасности. Так в данном пункте указывается, что «если в результате неосторожного обращения с огнем или иными источниками повышенной опасности, повлекшего уничтожение или повреждение чужого имущества в крупном размере, наступила смерть человека, действия виновного квалифицируются по совокупности статей, предусматривающих ответственность за причинение смерти по неосторожности (статья 109 УК РФ) и уничтожение или повреждение имущества по неосторожности (статья 168 УК РФ)» [2].

Далее отмечается, что «...неосторожное обращение с огнем или иными источниками повышенной опасности в смысле статьи 168 и части первой статьи 261 УК РФ может, в частности, заключаться в ненадлежащем обращении с источниками воспламенения вблизи горючих материалов, в эксплуатации технических устройств с неустраненными дефектами (например, использование в лесу трактора без искрогасителя, оставление без присмотра непогашенных печей, костров либо невключенных электроприборов, газовых горелок и тому подобное)» [2].

Да, на первый взгляд можно сделать вывод о том, что правоприменитель в лице Верховного Суда Российской Федерации взял и ограничил возможности применения статьи 168 УК РФ, хотя законодательная конструкция данной нормы, как нами было доказано ранее, прекрасно подходит и для обеспечения безопасности дорожного движения. Вместе с тем без ответа остаются следующие вопросы. Во-первых, почему Верховный Суд РФ приведенное нами выше Постановление назвал именно так, как он его назвал, а не допустим «О судебной практике рассмотрения уголовных дел по статьям 167 и 168 УК РФ»? Во-вторых, данное Постановление все же распространяется на всю судебную практику, связанную с применением статьи 168 УК РФ или только на судебную практику по делам о нарушении правил пожар-

ной безопасности, уничтожении или повреждении имущества путем поджога или неосторожного обращения с огнем? Ответы на эти вопросы до настоящего времени требуют соответствующих разъяснений со стороны Верховного Суда Российской Федерации.

Что касается грядущего дня, когда на дорогах нашей страны станут массово эксплуатироваться беспилотные автомобили, полностью исключаящие человека-водителя, то в таких условиях законодатель просто вынужден будет задаться вопросом об ответственности (административной и уголовной) за причинение материального ущерба в результате виновно совершенного ДТП в виду следующих обстоятельств.

Во-первых, человек превратится в получателя транспортной услуги и перестанет быть основным (базисным) компонентом в технократической модели дорожного движения. Вместо него данную роль станут выполнять беспилотный автомобиль и «умная дорога», а это потребует повышенной правовой защиты их от противоправных посягательств.

Во-вторых, значительная часть перевозок, связанная с перемещением грузов и не связанная с перемещением людей будет происходить вообще без какого-либо участия человека, а значит в значительной части случаев опасности в процессе дорожного движения будет подвергаться не человек, а беспилотный автомобиль, дорога и окружающая среда.

В-третьих, с большой долей вероятности можно прогнозировать появление нового вида правонарушений в сфере дорожного движения, связанного с осуществлением хакерской атаки на органы управления беспилотного автомобиля и (или) «умной дороги». Так как при совершении этого умышленного деяния изначально для виновного будут неизвестны характер и степень наступающих вредных последствий, то закономерно будут данные правонарушения по составу конструировать как формальные, а наступающие вредные последствия, в том числе и материальный ущерб, определять как дифференцирующий ответственность признак.

Представляется, что в силу происходящей в настоящее время в нашей стране либерализации уголовного законодательства изначально подобные правонарушения будут определяться законодателем как административные проступки. Но в случае их массового проявления и (или) усиления происходящей от них угрозы данные правонарушения вполне могут перерасти в ранг преступлений.

1. О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 25 июня 1998 г. № 92-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 26, ст. 3012.

2. О судебной практике по делам о нарушении правил пожарной безопасности, уничтожении или повреждении имущества путем поджога либо в результате неосторожного обращения с огнем: Постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 5 июня 2002 г. № 14 // Рос. газ. 2002. 19 июня.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Любимов Леонид Вячеславович. Старший преподаватель кафедры уголовного права и криминологии. Кандидат юридических наук, доцент.

Воронежский институт МВД России.

Служебный адрес: 394065, г. Воронеж, пр-т Патриотов, 53.

Lyubimov Leonid Vyacheslavovich. Senior teacher of the chair of Criminal Law and Criminology. Candidate of sciences (Law), associate professor.
Voronezh Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 394065, Voronezh, pr. Patriotov 53.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Вред, ущерб, материальный ущерб, уголовная ответственность, административная ответственность, беспилотный автомобиль, умная дорога.

Harm, damage, material damage, criminal liability, administrative liability, unmanned vehicle, smart road.

МАЛЬЦЕВА О.А.

КОНСТРУКТИВНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБЩЕНИЕ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД КАК ФАКТОР ПРАВОМЕРНОГО ПОВЕДЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

CONSTRUCTIVE PROFESSIONAL COMMUNICATION OF TRAFFIC POLICE OFFICERS AS A FACTOR OF LAWFUL BEHAVIOUR OF PARTICIPANTS OF TRAFFIC

В статье рассматриваются особенности конструктивного общения сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения. Указаны правомерные методы воздействия на граждан, особенно на правонарушителей. Показана прямая зависимость общения сотрудников Госавтоинспекции и поведения участников дорожного движения.

In article features of constructive communication of traffic police officers of GIBB with participants of traffic are considered. Lawful impacts of methods on citizens, especially are specified offenders. The direct dependence of communication of employees of the State traffic inspectorate and behavior of the participant of traffic is shown.

Безопасность дорожного движения является одним из направлений государственной политики, проводимой Российской Федерации, имеющим важное социальное значение. В комплексе мероприятий, направленных на обеспечения безопасности дорожного движения задействовано значительное количество субъектов, представленных государственными и муниципальными органами, общественными организациями, экспертным сообществом, гражданами [1]. Важной составляющей обеспечения безопасности дорожного движения является уровень профессиональной подготовки сотрудников Госавтоинспекции, умение выстраивать профессиональное общение с участниками дорожного движения.

Профессиональное общение сотрудников ДПС ГИБДД осуществляется при помощи комплекса методов и приемов: административно-правовых, психологических и педагогических, грамотность использования которых обеспечивает эффективность выполнения сотрудником оперативно-служебных задач. Результативность выполнения сотрудником Госавтоинспекции оперативно-служебных задач возрастает, если он обеспечивает свою деятельность психологически грамотными прие-

мами и средствами общения, «... учитывает психологические особенности человека или группы, с которыми он работает, психологически оценивает обстановку, создает благоприятные для себя условия, понимает и контролирует психологическое влияние на ситуацию своей личности и поведения и др.» [2].

Сотрудники ДПС, которые ежедневно вступают в контакты с участниками дорожного движения, вносят посильный вклад в формирование интеллектуального компонента правосознания. Обучение граждан правилам правомерного поведения в условиях дорожного движения является, не только общественно значимым видом обучения, в котором заинтересовано и государство и общество в целом, но и имеет свои специфические особенности, состоящие в том, что участники дорожного движения не всегда осознают потребность в такого рода знаниях [3].

Правовая культура личности формируется в процессе его жизни. Каждый образованный и культурный человек должен не только знать (понимать) право, но и уметь им пользоваться, уважать право в силу личного убеждения, подчиняться требованиям правовых норм и в связи с этим регулировать свое поведение. Каждому правоприменителю необходимо иметь четкое представление о праве, являющемся базовым, отправным понятием всей правовой жизни общества. Без понимания права невозможно правильно ориентироваться в правовой действительности [4].

Психологические особенности человека, сформированные в процессе правовой социализации и определяющие его правосознание и правовое поведение, при относительной их устойчивости с возрастом могут изменяться под влиянием различных социальных факторов (появление семьи, ответственности за кого-то, изменение уровня жизни). Правосознание и правомерное поведение должно быть основано на соблюдении нравственных принципов, таких как гуманность, законность, объективность, коллективизм, нравственном сознании и развитых нравственных ценностях и чувствах.

Говоря о правомерном поведении участников дорожного движения, необходимо отметить следующее: главенствующее положение в правовой политике государства должны занимать не принудительные меры, а механизм воспитательного и мотивационного воздействия на поведение людей. Лишь с помощью таких механизмов официальное право способно направить развитие народной психики к общему благу. Однако на практике нередко случаи, когда нарушение требований, установленных государством, требований и запретов в области обеспечения безопасности дорожного движения, не влечет для правонарушителя наступления какого-либо вида ответственности [5].

Сотрудники ДПС ГИБДД вносят определенный вклад в формирование правосознания граждан. Оказывая воздействие на гражданина, сотруднику необходимо добиться того, чтобы правовая информация была не только воспринята, но и понята и осмыслена гражданином. Для этого сотрудник использует методы оказания воздействия на правосознание граждан (обращение, убеждение, метод передачи информации, внушение, принуждение и др.), опираясь на имеющиеся у него профессионально важные качества [6].

Список методов воздействия на участников дорожного движения (метод передачи информации, убеждение, внушение, принуждение и прочие) будет неполным, если не коснуться методов мотивирования и стимулирования правомерного поведения участников дорожного движения. Поведение любого человека имеет две стороны: побудительную и регуляционную. Побудительная сторона активизирует поведение, а регуляционная отвечает за поведение от начала и до конца в какой-

либо конкретной ситуации. Психические процессы: ощущение, восприятие, память, воображение, внимание, мышление), свойства и состояния – все это в основном регулирует поведение. Однако одним из немаловажных принципов любого правоприменительного механизма является неотвратимость наказания. Реализация данного принципа является главным критерием, побуждающим потенциального нарушителя отказаться от нарушения.

Большое значение в повышении эффективности административных санкций в области дорожного движения имеет своевременное разъяснение значений их соблюдения. Это направление в деятельности сотрудников ДПС требует отдельного рассмотрения. Пропаганда безопасности дорожного движения – одно из приоритетных и перспективных направлений деятельности Госавтоинспекции. В целях реализации полномочий по пропаганде безопасности дорожного движения Госавтоинспекция России организует и проводит различные мероприятия по основным направлениям деятельности.

В беседе с участником дорожного движения на вопрос: «С Вашей точки зрения, что необходимо сделать, чтобы граждане не нарушали ПДД?», водитель ответил: «Повышать дорожную культуру, а именно водители должны пропускать друг друга и пешеходов, «не подрезать», «не ругаться вербально» и т.д. Здесь идет речь о правовой культуре общества, критерием которой является уровень правосознания и правовой активности общества, степень эффективности юридических норм. К показателям относятся:

- уровень развития правовой науки;
- уровень эффективности законодательства;
- уровень правосознания граждан;
- уровень работы правоприменительных органов, включая органы внутренних дел;
- состояние правового образования, воспитания и др.

Правовая культура социальной группы зависит от самой группы, в частности от уровня образованности, профессиональной пригодности, заинтересованности в общем деле, поэтому может сильно отличаться.

Деятельность инспекторов ДПС сводится к оказанию воздействия на психологию людей. Воздействие на правосознание лиц, совершивших правонарушение (преступление), и неустойчивых лиц, которые могут совершить правонарушение (преступление) достигается различными методами, включая методы психологического воздействия. Сущность их заключается в побуждении гражданина к осознанию правил дорожного движения и осуществлению поведения, которое соответствует нормативно-правовым документам, регламентирующим обеспечение безопасности дорожного движения.

В сфере дорожного движения правомерное поведение граждан — это такое поведение участников дорожного движения, которое соответствует правилам дорожного движения и другим нормативно-правовым документам, регулирующим поведение на дороге, которое напрямую зависит от конструктивного общения и имиджа инспекторов ДПС. В частности, имидж сотрудника Госавтоинспекции находится в прямой зависимости от общественного мнения.

Профессиональное общение – вид общения, включенный в профессиональную деятельность. Но в таком определении нет смыслового содержания. Поэтому согласимся с мнением профессора А.М. Столяренко, который понимает под профессиональным общением вид деятельности, направленный на решение профессио-

нальных задач и состоящий из «профессионально-психологических действий, которые отличаются «психологическими задачами и осуществляются психологическими средствами, приемами и методами» [2].

Если сотрудник эффективно обеспечивает профессиональное общение психологически выверенными, научно обоснованными, грамотными средствами, приемами и методами, то его можно назвать мастером общения. Используемые при этом возможности речевых и неречевых средств, а также приемы и методы называют психотехникой общения (от древнегреч. *techne* – искусственный, искусство, мастерство).

Психологический анализ оперативно-служебной деятельности сотрудников ДПС ГИБДД позволяет выделить перечень основных профессионально-психологических действий, грамотное использование которых обеспечивает профессиональное общение с участником дорожного движения:

- 1) создание безопасных и благоприятных условий для взаимоотношения с гражданином;
- 2) установление психологического контакта с гражданином;
- 3) визуальная диагностика личности гражданина;
- 4) прогнозирование возможной позиции гражданина;
- 5) психологическая оценка взаимоотношений с гражданином;
- 6) оказание правомерного психологического воздействия на личность гражданина;
- 7) использование возрастных, гендерных, социальных и индивидуально-психологических особенностей гражданина в процессе взаимоотношений.

Выделенные профессионально-психологические действия носят вспомогательный, обслуживающий характер при решении оперативно-служебных задач и достижении целей. Каждое профессионально-психологическое действие общения осуществляется психологическими приемами – психологическими рекомендациями по выполнению оперативно-служебных действий.

-
1. Калужный Ю.Н. Правовые основы осуществления Госавтоинспекцией МВД России надзора за техническим состоянием автотранспортных средств // Юристъ-Правоведъ. 2017. № 3 (82). С. 139–144.
 2. Энциклопедия юридической психологии / Под общ. ред. проф. А.М. Столяренко. М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2003. С. 285.
 3. Кузнецова И.И. Пропаганда безопасности дорожного движения как средство предупреждения дорожно-транспортных преступлений: психолого-педагогический аспект // Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. 2016. С. 73–76.
 4. Строева О.А. Законность в правоприменительной деятельности сотрудников ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 2 (71). С. 97.
 5. Кондратьев А.А., Мишина Ю.В., Смоляков А.И. Проблемы привлечения к административной ответственности водителей транспортных средств за нарушение установленных государством требований и запретов в области обеспечения безопасности дорожного движения // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 74–77.
 6. Перков А.А. Исследование роли профессиональной наблюдательности сотрудников органов внутренних дел в обеспечении профессиональной деятельности //

Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 4 (73). С. 124–126.

7. Барышников М.В., Мальцева О.А. Вестник Орловского государственного университета. Серия: Новые гуманитарные исследования. 2015. № 5 (46). С. 121–124.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Мальцева Ольга Алексеевна. Заместитель начальника кафедры специальной подготовки. Кандидат психологических наук, доцент.

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

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

Maltseva Olga Alekseevna. Deputy head of the chair of Special Training. Candidate of sciences (Pedagogics), associate professor.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, пропаганда безопасности дорожного движения, правомерное поведение, конструктивное общение, инспектор ДПС ГИБДД.

Traffic safety, promotion of traffic safety, lawful behavior, constructive communication, inspector of traffic police of traffic police.

МАТРОСОВА Л.Д.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ И СРЕДСТВ АНАЛИЗА ОБРАБОТКИ ИНФОРМАЦИИ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

IMPROVING OF METHODS AND ANALYSIS MEANS PROCESSING INFORMATION OF A TRAFFIC INCIDENTS FOR THE PURPOSE OF IMPROVING OF TRAFFIC SAFETY

В статье рассматриваются основные направления совершенствования информационного обеспечения сотрудников ГИБДД при осмотре места дорожно-транспортного происшествия для дальнейшего анализа и получения выводов о возможных путях его расследования, сопоставления необходимых источников криминалистической информации.

The article discusses the main directions of improving the information support for traffic police officers when inspecting the scene of a traffic accident for further analysis and drawing conclusions on possible ways to investigate it, comparing the necessary sources of forensic information.

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 [1]. Отдельным направлением обеспечения безопасности дорожного движения выступает совокупность уголовно-правовых и уголовно-процессуальных отношений.

Статья 176 УПК РФ (далее – УПК) в качестве самостоятельного следственного действия предусматривает осмотр места происшествия, который является важнейшим средством изучения места совершения преступления, в том числе ДТП.

Однако, как показало изучение уголовных дел, несмотря на важное значение данного следственного действия, во многих случаях оно проводится некачественно и поверхностно, без участия следователя. Так, в 7,7 % случаев осмотра места ДТП следователь вообще не принимал в нем участия. Нами установлено, что когда транспортное средство, участвовавшее в ДТП, было перемещено с места совершения последнего, то в протоколе осмотра места ДТП указывалось только то месторасположение этого ТС, в каком обнаружил его следователь при осмотре, что не совпадает с тем, где данное ТС находилось сразу после совершения ДТП; в протоколах осмотра места ДТП не фиксируются фактические сведения о местонахождении пешехода в момент приближения к дороге и выхода на ее проезжую часть, не устанавливается положение водителя ТС, который объективно мог предвидеть опасность дальнейшего движения и предотвратить наезд [2].

Причина подобных серьезных упущений объясняется не столько ошибками практических сотрудников, сколько укоренившимся представлением о том, что предметом криминалистического исследования при осмотре места совершения ДТП является лишь то, что очевидно и наглядно. Конечно, непосредственное восприятие следователем места ДТП и фиксирование наблюдаемых объектов последствий ДТП является важной, но лишь первоначальной задачей осмотра, решив которую, он должен перейти к установлению способствовавших ему обстоятельств и объяснению внутреннего взаимодействия элементов обстановки места ДТП и развития механизма дорожного события.

Криминалистическое исследование обстановки места ДТП предполагает выяснение вида (наезд, столкновение и т.д.) и механизма развития ДТП. Выяснение механизма дорожного события конкретизируется в виде подзадач, в процессе решения которых устанавливаются фазы развития ДТП на основе фактических данных, обнаруживаемых при осмотре.

Традиционно сложившееся понимание криминалистического исследования при осмотре места преступления, сводившее это сложное следственное действие лишь к непосредственному восприятию очевидной обстановки, следов и объектов, могущих иметь доказательственное значение, не способствует повышению эффективности расследования преступлений, особенно при расследовании преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств.

В одной из своих публикаций Зейналов Ф.Н. рассматривает проблему сбора сведений о ДТП после того, как граждане самостоятельно его оформили, воспользовавшись правом, предусмотренным пунктом 2.6.1 Правил дорожного движения. Заключается она в том, что в случае обнаружения в действиях одного из участников

ДТП состава правонарушения или преступления и при наличии покинутого места ДТП, скорее всего, на транспортных средствах участников ДТП следы ДТП будут в дальнейшем уничтожены, и при возникновении необходимости более подробного, всестороннего и полного изучения доказательств лицом, уполномоченным принимать решение при оформлении результатов ДТП, возникнут проблемы признания объективности решения о виновности в ДТП одной из сторон [3].

Многие элементы обстановки места ДТП и его механизма могут не отражаться в каких-то специфических следах, а значит, их нельзя обнаружить при непосредственном восприятии. Например, для установления объективной возможности увидеть с места водителя возникшую опасность нередко требуется моделирование в пространстве дороги границ аварийной фазы развития события, а также установление расчетного положения ТС на дороге в момент появления опасности для движения и расстояния, на котором находилось ТС от препятствия во время его обнаружения водителем [4]. Все эти факторы объективны и материальны. Однако их установление при осмотре места ДТП возможно не по следам, так как их может и не быть, а путем опроса очевидцев, соответствующих расчетов на основе закономерностей движения, опытных действий в обстановке места ДТП для проверки их реальности.

На месте совершения ДТП следователь обязан не просто формально фиксировать увиденное, а сопоставлять с картиной происшедшего, анализировать и на основе этого строить умозаключения. Место дорожно-транспортного преступления, обнаруживаемое как место дорожно-транспортного происшествия является не только объектом осмотра в узком смысле этого слова, но и объектом для размышления, анализа, выводов о возможных путях расследования ДТП, сопоставления источников криминалистической информации.

Осмотр места ДТП представляет собой следственное действие, производимое в соответствии с уголовно-процессуальным законом следователями и другими указанными в законе лицами посредством применения криминалистических методов и приемов для исследования материальной дорожной обстановки (дорожного полотна, ТС, труп, механизма совершения ДТП и других объектов, имеющих отношение к расследуемому событию) в целях обнаружения, фиксации и изъятия фактических данных, необходимых для установления обстоятельств дорожно-транспортного преступления и лиц, виновных в его совершении. В обобщенном виде можно выделить наиболее значимые задачи осмотра, характерные для всех видов ДТП, а именно:

- задачи, решаемые после получения сообщения о совершении ДТП;
- задачи, решаемые по приезде СОГ на место ДТП;
- задачи, решаемые непосредственно в процессе осмотра места ДТП.

К первой категории неотложных мероприятий относятся:

1) обеспеченность СОГ лицами, проводящими осмотр места ДТП, а также необходимыми для этого техническими средствами,

2) обеспечение своевременного выезда СОГ на место ДТП.

Вторую категорию конкретных действий составляют:

- 1) оказание помощи пострадавшим, если она им еще не оказана;
- 2) удаление с места ДТП посторонних лиц;
- 3) установление очевидцев ДТП, а также лиц, управлявших транспортными средствами, причастных к ДТП;

4) выяснение у очевидцев, участников ДТП и сотрудника ГИБДД, первым прибывшего на место ДТП:

- а) времени, характера и обстоятельств ДТП;
- б) не подвергалась ли дорожная обстановка на месте ДТП изменениям – если да, то каков характер изменений, кем и в связи с чем они были произведены;
- в) в каком направлении скрылось лицо, управлявшее причастным к ДТП ТС, его приметы, тип, номерной знак и характерные приметы данного ТС, организация его преследования по «горячим следам»;

5) принятие мер к сохранности обстановки места ДТП до окончания следственного осмотра;

- 6) ознакомление с общей дорожной обстановкой на месте ДТП;
- 7) определение границ и объектов осмотра места ДТП;
- 8) определение порядка тактики производства осмотра места ДТП;
- 9) приглашение для участия в осмотре понятых и разъяснение им их прав и обязанностей.

Последняя категория задач включает:

- 1) непосредственное восприятие следователем обстановки места ДТП и фиксирование в протоколе;
- 2) выяснение вида и механизма развития ДТП;
- 3) обнаружение, фиксирование и изъятие с предварительным исследованием следов и объектов, могущих иметь доказательственное значение;
- 4) определение технического состояния ТС, причастных к ДТП;
- 5) изучение, анализ, оценка полученной информации в целях выдвижения следственных версий об обстоятельствах совершения ДТП;
- 6) установление причинных связей между нарушениями Правил дорожного движения и (или) эксплуатации ТС и наступившими общественно опасными последствиями;

7) установление обстоятельств, способствовавших совершению ДТП. Приведенный перечень задач является типичным, характерным для исследования обстановки места ДТП лишь в общем случае. Он может быть уточнен и дополнен в зависимости от вида ДТП и вызванных им последствий. Например, в случае опрокидывания ТС необходимо дополнительно зафиксировать состояние дорожного полотна (наличие горюче-смазочных материалов, гололеда и т.д.), техническое состояние тормозной системы, рулевого управления, шин колес ТС и т.д.

Подробнее остановимся на комплексе поисковых и заградительных оперативно-розыскных мероприятий. Первые представляют собой действия, проводимые сотрудниками ГИБДД с использованием оперативно тактических и технических средств и направленные на сохранение различных объектов (возможных носителей доказательственной информации – места совершения ДТП, ТС и т.д.). К ним относятся:

- обеспечение охраны места совершения ДТП;
- обеспечение своевременного выезда СОГ в полном составе на место ДТП;
- розыск ТС, скрывшегося с места ДТП.

Цели заградительных мероприятий – выявление очевидцев и других свидетелей ДТП, примет скрывшегося водителя, характеристики ТС и направления возможного движения, ориентирование личного состава ОВД, по установленным сведениям, преследование скрывшегося водителя, характерные приметы которого известны.

Помимо оперативно-розыскных мероприятий, производимых сотрудниками Госавтоинспекции, должна вестись розыскная работа и самим следователем, ибо, как известно, необходимым условием успешного раскрытия и расследования преступления является розыск следователем скрывшегося преступника в целях обеспечения неотвратимости наказания за содеянное. Розыскная деятельность следователя по делам о ДТП, которая может осуществляться совместно с органом дознания в стадиях возбуждения уголовного дела, предварительного расследования по возбужденному или приостановленному уголовному делу – это комплекс процессуальных и непроцессуальных мер, направленных на установление неизвестных лиц и объектов по имеющимся о них данным, полученным в ходе производства следственных действий и иных мероприятий. В качестве лиц и объектов розыска по уголовным делам о ДТП могут выступать: лицо, скрывшееся с места ДТП, очевидцы, потерпевший, ТС, предметы и иные объекты, могущие иметь доказательственное значение для установления анализа всех обстоятельств расследуемого события. К процессуальным мерам относят: объявление розыска и дачу органам дознания поручений и указаний о его производстве (ст. 38, 210 УПК), направление отдельных поручений в другие районы (ст. 152 УПК). Непроцессуальные меры включают опросы очевидцев и иных лиц, получение различного рода справок и документов, проведение проверок по учетам ОВД, работу с субъективными портретами, патрулирование с потерпевшим, очевидцами в местах наиболее вероятного нахождения лица, скрывшегося с места ДТП, с целью его опознания.

Основным отличием розыскных действий от оперативно-розыскных мероприятий является то, что они производятся следователем по конкретному уголовному делу и носят преимущественно гласный и процессуальный характер, хотя розыскные действия имеют сходство с одноименными мероприятиями, выполняемыми оперативными сотрудниками органов дознания.

Анализ следственной практики показал, что взаимодействие следователей с сотрудниками дознания, уголовного розыска, ГИБДД на этапе возбуждения уголовных дел по факту совершения ДТП, в результате которых причастные к ним лица скрылись, нередко осуществляется неэффективно и не всегда с соблюдением требований ведомственных нормативных актов. На вышеуказанном этапе следователями и сотрудниками дознания недостаточно активно используются средства массовой информации (СМИ). Исследование показало: обращение к населению по радио, телевидению, в печати было предпринято лишь в 0,5 % случаях, что и способствовало своевременному установлению лица, скрывшегося с места совершения ДТП.

По своей сфере действия СМИ позволяют направлять информацию в социальную среду, вызывая в ней изменения, т.е. в той социальной действительности, которая связана с преступлениями, лицами, их совершившими, и с теми, кто расследует преступления. Спектр коммуникационных возможностей СМИ широк, с их помощью решаются задачи:

- информирования населения о факте совершения преступления, что негативно сказывается на условиях пребывания преступника в окружающей его обстановке;
- оповещения личного состава ОВД и ориентирования его на раскрытие преступления;
- поиска дополнительных очевидцев совершения расследуемого преступления.

Безусловно, при обращении в СМИ должны соблюдаться требования законодательства о защите чести, достоинства и интересов лиц, о которых сообщается информация личного характера.

Целенаправленно и планомерно осуществляемая розыскная деятельность следователя, выраженная комплексом процессуальных и непроцессуальных мер и основанная на постоянном взаимодействии с сотрудниками органов дознания, СМИ, общественностью, позволит поднять на качественно новый уровень производство розыска лиц и объектов по уголовным делам о ДТП [5].

Как отмечалось выше, в настоящее время в деятельности органов внутренних дел повсеместно применяются различного рода компьютерные учеты, автоматизированные информационно-поисковые системы, автоматизированные рабочие места сотрудников правоохранительных органов. Вместе с тем следует отметить неэффективность их использования ввиду отсутствия единства и совместимости на уровне программного обеспечения указанных систем, проблематичность их эксплуатации в ситуациях, когда в результате работы следственно-оперативной группы на месте совершения преступления собрано недостаточно информации, а также очень медленной реакции данных систем, т.е. периода времени от получения запроса и отправки ответа на него [6].

Не вызывает сомнений то положительное влияние процесса автомобилизации, которое он оказывает на решение социально-экономических вопросов жизнедеятельности населения. Вместе с тем нельзя не отметить и отрицательную его сторону, т.е. рост дорожно-транспортной преступности. В настоящее время в результате ДТП на дорогах мира ежегодно погибает не менее 250 тыс. человек и более 10 млн. причиняются ранения различной степени тяжести, наносится огромный материальный ущерб из-за повреждений ТС и перевозимых грузов.

Кроме того, следует особо выделить профилактическую деятельность должностных лиц в стадиях предварительного следствия и судебного разбирательства уголовного дела, предполагающую выявление и устранение обстоятельств, способствовавших совершению преступления, что регламентировано ст. 29, ч. 2 ст. 158 УПК. Спектр данной деятельности достаточно широк и представлен следующими формами и методами:

Проанализировав дорожно-транспортную преступность в России за период 2014-2017 гг., мы пришли к выводу, что, ведя речь об обстоятельствах, способствовавших совершению ДТП, следует говорить о сочетании субъективных и объективных факторов, непосредственным образом связанных с различными звеньями системы «участник дорожного движения – транспортное средство – дорожная обстановка – внешняя среда».

Социальная острота и общественная значимость проблемы предотвращения ДТП обуславливают привлечение для ее решения специалистов различных отраслей знания в области создания средств и методов предупреждения и профилактики преступлений данной категории, исходным материалом для которых должны служить обобщенные следственной практикой обстоятельства.

1. Калужный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // Рос. юстиция. 2016. № 12. С. 48–51.

2. Шумилин В.П. Система информации и информационное обеспечение управления в правоохранительных органах // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 4 (77). С. 174.
3. Зейналов Ф.Н. Действия дежурного отделения (группы) подразделения ДПС при поступлении сообщения о ДТП // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С.44–46.
4. Матросова Л.Д. Использование автоматизированных информационных систем в целях эффективности решения задач управления деятельностью ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 117.
5. 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. 2017. № 3 (72). С. 51.
6. Семенов Е.Ю., Кобзина П.В. Возможности использования открытых данных в деятельности ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 125.

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, 2.

Matrosova Lidiya Dmitrievna. Teacher of the chair of Information Technologies in Activity of Internal Affairs Bodies. Candidate of sciences (Law).
Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, обработка и анализ информации, автоматизированная система, дорожно-транспортное происшествие.

Road safety, information processing and analysis, automated system, traffic accident.

МИГУЩЕНКО О.Н.

**РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОНЯТИЯ «ФОРМИРОВАНИЕ
ЭФФЕКТИВНОЙ ПОЛИТИКИ УПРАВЛЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ
ПРОЦЕССОМ» КАК ПРЕДПОСЫЛКА ПОДГОТОВКИ
КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРОВ ГИБДД**

**SOLUTION TO THE PROBLEM OF THE DEFINITION
«FORMATION OF EFFECTIVE POLICY OF MANAGEMENT
OF EDUCATIONAL PROCESS» AS A PRECONDITION OF PREPARATION
OF QUALIFIED PERSONNEL OF TRAFFIC POLICE**

Статья посвящена рассмотрению проблем определения понятия «формирование эффективной политики управления образовательным процессом» как предпосылки подготовки квалифицированных кадров для подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения.

The article is devoted to the problems of definition of the concept "formation of an effective policy of educational process management" as a prerequisite for the training of qualified personnel for road safety units.

Любая деятельность укладывается в алгоритм «цель – средство – результат». В этом смысле приказ МВД России от 29 августа 2012 г. № 820 чётко определяет, что для нашего учебного заведения результатом должна стать «профессиональная подготовка квалифицированных специалистов подразделений государственной инспекции безопасности дорожного движения» (п. 2.1). Пунктами 2.2–3.7, указанного Приказа даётся достаточно широкий перечень средств, который должен привести к указанному результату.

В то же время остаётся открытым вопрос о цели, к которой должен стремиться учебно-научный центр. На первый взгляд проблемы здесь нет. Действительно можно утверждать, что «профессиональная подготовка квалифицированных специалистов подразделений государственной инспекции безопасности дорожного движения» есть результат и цель одновременно, то есть это цель, реализованная в результате. Но даже если не принимать во внимание философское и лексическое (лингвистическое) толкование, то и тогда такая постановка вопроса будет спорной. Ещё более явно это становится заметно при анализе п. 2 приказа МВД России от 29 августа 2012 года № 820, где «профессиональная подготовка квалифицированных специалистов подразделений государственной инспекции безопасности дорожного движения» рассматривается в качестве основной задачи, и следовательно, целью быть не может. Но тогда, какая же цель стоит перед учебно-научным центром? Ответ на этот вопрос содержится в приказе ОрЮИ МВД РФ от 24 октября 2012 г. № 536 «О мерах по реализации функций учебно-научного центра по подготовке специалистов ГИБДД».

Согласно указанному приказу, постоянно действующим экспертно-консультативным коллегиальным органом управления по осуществлению функций учебно-научного центра становится «Экспертный Совет Орловского юридического института МВД России». Основной целью Совета является «содействие формированию эффективной политики управления образовательным процессом в ходе подготовки квалифицированных кадров для органов внутренних дел с учётом накоп-

ленного опыта подготовки специалистов по приоритетному профилю деятельности института». С позиций формально-логического подхода эта цель может рассматриваться и в качестве цели учебно-научного центра. Тогда «складывается» следующая система деятельности учебно-научного центра по подготовке специалистов ГИБДД:

цель – формирование эффективной политики управления образовательным процессом (п. 5.1 Положения об Экспертном Совете Орловского юридического института МВД России, утверждённого приказом ОрЮИ МВД РФ от 24 октября 2012 г. № 536);

средства – (перечислены в пп. 2.2–3.7 приказа МВД России от 29 августа 2012 г. № 820, а также указаны в Положении об Экспертном Совете Орловского юридического института МВД России);

результат – профессиональная подготовка квалифицированных специалистов подразделений государственной инспекции безопасности дорожного движения (п. 2.1 приказа МВД России от 29 августа 2012 г. № 820).

С учётом вышесказанного становится ясно, что в зависимости от нашего понимания смысла словосочетания «формирование эффективной политики управления образовательным процессом» зависит вся деятельность учебно-научного центра.

Статья 2 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» определяет образовательную деятельность как деятельность по реализации образовательных программ реализацию одной или нескольких образовательных программ и обеспечение воспитания обучающихся. Таким образом, представление об образовательном процессе есть представление о содержании образования и воспитательной работы. Нормативное требование усиления профилизации обучения подсказывает, что содержание образования и воспитания курсантов должно определяться соответствующими подразделениями ГИБДД, но с учётом требований федеральных государственных образовательных стандартов [1].

Основой государственной политики РФ в области образования является Государственная программа Российской Федерации «Развитие образования» (Утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2017 г. № 1642). Поэтому всякая политика в данной сфере общественных отношений должна реализовываться с её учётом. В то же время вузы МВД РФ должны увязывать образовательную политику с единой научной и научно-технической политикой МВД РФ.

Критерием эффективной политики управления образовательным процессом является как субъективные оценки профессиональной подготовки выпускников института руководителями и сотрудниками подразделений ГИБДД, так и объективные оценки согласно соответствующим методикам. Основным методом достижения положительных оценок деятельности выпускников вуза должно стать оптимальное сочетание планирования и контроля этой деятельности. Важную роль в этом играет и грамотное построение структуры субъектов образовательной деятельности. Например, так как кафедра является основным учебно-научным структурным подразделением вуза, то все остальные структурные подразделения должны вначале обеспечивать деятельность кафедр, а уже затем осуществлять все остальные свои функции и т.д.

Особое значение имеет то, как мы понимаем термин «формирование». Если мы рассматриваем его как синоним терминам «создание, построение» и подобным, то тогда он не имеет большой смысловой нагрузки. Если же под понятием «форми-

рование» мы видим не только целенаправленные процессы, но и незапланированные воздействия на элементы системы, то тогда применительно к нашей теме мы должны говорить о среде образования и воспитания. Таким образом, образовательная и воспитывающая среда (коллектив), в которой курсанты «самопроизвольно» «самовоспитываются» и «самообразовываются» становится нашей заветной целью. Тогда сущностная задача сводиться к активизации пяти сфер образующих такую среду: перцептивной, интеллектуально-познавательной, морально-нравственной, экзистенциально-бытийной и действенно-практической.

Помимо всего указанного выше большое значение имеет правильное понимание перспектив развития исследуемого явления. Формирование эффективной политики управления образовательным процессом должно идти в направлении подготовки будущих сотрудников, ориентированных на общесоциальные цели профессиональной деятельности, усвоивших социально-полезные ценности и мотивы, способных осуществлять свою профессиональную деятельность не методами формального администрирования, а умеющих вступать в конструктивное взаимодействие с участниками дорожного движения на благо безопасности дорожного движения.

1. ФГОС предназначены для обеспечения единства образовательного пространства РФ (ст. 11 ФЗ от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации»).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Мигущенко Олег Николаевич. Профессор кафедры государственно-правовых дисциплин. Доктор юридических наук, доцент.

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

Migutshenko Oleg Nikolaevich. Professor of the chair of State and Legal Disciplines. Doctor of sciences (Law), associate professor.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Принципы, пропаганда, безопасность дорожного движения, подразделения пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД.

МИРОНОВ В.Л.

СОЦИАЛЬНЫЙ РИСК КАК ОДИН ИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

SOCIAL RISK AS ONE OF INDICATORS OF ROAD TRAFFIC SAFETY

Социальный риск рассматривается как относительная величина, позволяющая сопоставить количество погибших в ДТП с численностью населения.

Social risk is considered as a relative value, allowing to compare the number of deaths in road accidents with the population.

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 [9].

Социальный риск, определяемый как число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) на 100 тысяч населения, является одним из важнейших показателей безопасности дорожного движения, позволяющим соотнести абсолютные значения дорожно-транспортной аварийности с численностью населения разных стран (регионов). Например, этот показатель уже много лет используется в качестве основного критерия для оценки безопасности дорожного движения в странах Евросоюза, которые существенно отличаются друг от друга по численности населения.

Несмотря на то, что в Российской Федерации социальный риск является одним из целевых индикаторов обеих (2006–2012 и 2013–2020) федеральных целевых программ «Повышение безопасности дорожного движения», по ряду причин он не получил серьезного применения на практике. Во-первых, основное внимание государства и общества было приковано к абсолютному количеству погибших в ДТП, снижение которого шло весьма высокими темпами и существенно опережало плановые значения. Во-вторых, в федеральных целевых программах показатели аварийности определялись по всей Российской Федерации в целом, и определить вклад каждого региона было весьма проблематично.

Темп сокращения количества жертв ДТП в Российской Федерации (с 33957 чел. в 2005 году до 19088 чел. в 2017 году; почти в 1,8 раза) значительно опережал аналогичные показатели в зарубежных странах (например, число жертв ДТП в странах Евросоюза в период с 2010 по 2017 года снизилось на 20 %). Однако ситуация с дорожно-транспортной аварийностью продолжает оставаться весьма сложной. Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма, в современной системе пропаганды БДД, является важной составляющей по снижению уровня негативных последствий аварийности. В европейских странах разрабатываются специальные программы, направленные на уменьшение количества ДТП с участием детей – наименее защищенной категории участников дорожного движения [1]. Сопоставив количество жертв ДТП и численность населения в Российской Федерации и странах Евросоюза можно увидеть, что социальный риск в европейских странах существенно ниже. По данным за 2017 год, социальный риск в России составил 13 погибших на 100 тыс. населения, что существенно выше аналогичного показателя в самых проблемных европейских странах: Болгарии (9,6) и Румынии (9,9). Самыми благополучными являются Швеция (2,5) и Великобритания (2,8), а среднее значение по Евросоюзу равно 4,9.

8 января 2018 г. Правительством Российской Федерации была утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, в ее тексте в целях достижения нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях оговаривается осуществление государственных программ, непрограммной деятельности и реализация программ субъектов Российской Федерации, в том числе в сфере профессиональной подготовки водителей [7].

Важные изменения произошли в 2018 году, когда в целом ряде вновь принятых нормативных актов социальный риск был определен в качестве целевого показателя безопасности дорожного движения. Начало было положено в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [3], в которой социальный риск определяется в качестве целевого ориентира, значение которого в 2024 году устанавливается не более 4 погибших на 100 тыс. населения.

Так как социальный риск является расчетным относительным показателем, то его значение зависит от абсолютных величин: количества погибших в ДТП и численности населения. Очевидно, что население Российской Федерации изменяется весьма незначительно, поэтому главное влияние на величину социального риска оказывает число погибших. Следовательно, снижение социального риска до обозначенного значения возможно только при соответствующем уменьшении количества погибших. Именно поэтому Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [2] устанавливает:

- абсолютный показатель – снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом;
- относительный показатель – социальный риск, не превышающий 4 человек на 100 тыс. населения.

Плановая динамика снижения социального риска на период до 2024 года, установленная паспортом национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [4], приведена в таблице.

Базовое значение (31.12.2017)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
13,0	11,7	10,9	9,8	8,4	6,4	4

Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения» содержит некоторые пояснения указанных выше значений.

Планируемая динамика сокращения социального риска определена с учетом результатов анализа опыта, накопленного в процессе реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». Так, в период с 2018 по 2021 годы прогнозируется замедление динамики сокращения социального риска (по сравнению с периодом 2014–2017 годов), что обусловлено следующими причинами:

- исчерпание ресурсов организационно-правовых механизмов воздействия на поведение участников дорожного движения (прежде всего водителей);
- увеличение объемов грузо- и пассажироперевозок, повышение мобильности населения за счет прироста парка автотранспортных средств, а также вследствие интенсификации бизнес-процессов, развития туризма, перемещения рабочей силы и пр.

В период с 2022 по 2024 годы ожидается существенное ускорение динамики снижения социального риска, что связано, главным образом, с использованием потенциала, накопленного в процессе реализации первого этапа (2018–2020 годы) Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы.

На наш взгляд, столь значительное планируемое снижение количества погибших в ДТП может быть не достигнуто. Существующая динамика смертности не позволяет достичь поставленных целей. Необходимы выработка и применение новых подходов к повышению безопасности дорожного движения. Ключевым моментом является активизации усилий всех заинтересованных сторон: органов власти,

общественности, представителей профессиональных объединений и др. [5] Необходимо обеспечить согласованность целей и механизмов элементов системы нормативно-правового регулирования в рассматриваемой области. В первую очередь речь идет о Стратегии безопасности дорожного движения и национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Безусловно, необходимо использовать опыт реализации обеих федеральных целевых программ «Повышение безопасности дорожного движения», эффективно использовать традиционные формы и методы обеспечения безопасности дорожного движения. 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 [8]. В то же время требуется определение новых целей и задач, учитывающих современное состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры, организации дорожного движения, инфокоммуникационных технологий, таких как:

- создание и развитие системы общественного контроля за соблюдением законодательства в области дорожного движения (на основе использования мобильных приложений, позволяющих фиксировать нарушения правил дорожного движения, недостатки улично-дорожной сети, технических средств организации дорожного движения и др.);

- повышение безопасности уязвимых участников дорожного движения, в том числе использующих электрические средства передвижения малой мощности;

- применение телематических и иных инновационных технологий в целях контроля за дисциплиной водителей, режимом труда и отдыха профессиональных водителей;

- развитие систем автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения, расширение их функциональности;

- определение правового статуса агрегаторов (диспетчерских служб) каршеринга и такси и их ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- внедрение инновационных мер и технологий организации дорожного движения, развитие интеллектуальных транспортных систем, цифровизация процессов управления дорожным движением;

- развитие систем активной и пассивной безопасности транспортных средств, внедрение автоматических систем помощи водителю;

- разработка нормативных актов и технических регламентов, необходимых для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств;

- повышение эффективности экстренной помощи пострадавшим в ДТП (в том числе с использованием «ЭРА-ГЛОНАСС»);

- обучение широких слоев населения методам оказания первой помощи пострадавшим.

1. Афонина Е.Г. Зарубежный и российский опыт профилактики детского дорожно-транспортного травматизма сотрудниками полиции // Юрист-Правовед. 2014. № 5 (66). С. 92–95.

2. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: Указ Президента Рос. Федерации от 07.05.2018 № 204 // Рос. газ. 2018. № 97.

3. Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р // Рос. газ. 2018. № 15.
4. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: утв. президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24.12.2018 № 15).
5. Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России, 2017. № 3 (49). С. 18–21.
6. Тарасов А.Ю., Новгородов Д.А. Применение риск-ориентированного подхода в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования, 2018. № 1 (1). С. 420–425.
7. Зейналов Ф. Н. Правовой анализ положений нового профессионального стандарта мастера производственного обучения вождению транспортных средств в свете реализации Стратегии безопасности дорожного движения // Административное и муниципальное право. 2018. № 12. С. 26–35.
8. Жбанова С.А. Современные подходы к формированию государственной политики в области безопасности дорожного движения // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика. 2018. № 1 (1). С. 50–57.
9. Кузминова Е.Ю. Особенности взаимодействия ГИБДД с Минздравом России и МЧС России // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / Под ред. Ю.Н. Калюжного, 2018. С. 90–95.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Миронов Вадим Леонидович. Преподаватель кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий.

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

Служебный адрес: 143100, Московская область, Рузский городской округ, п. Старотеряево.

Mironov Vadim Leonidovich. Teacher of the chair of the Activity of the Traffic Police and Information Technologies.

The Moscow Regional Branch of the Federal State Public Educational Establishment of Higher Training «Moscow University of the Ministry of Interior of the Russian Federation named after V.Ya. Kikot».

Work address: 143100, Moscow region, Ruza district, Staroteryaev.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Социальный риск, безопасность дорожного движения.

Social risk, road traffic safety.

МИШИНА Ю.В.

**ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСА
ПАССАЖИРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, УЧАСТВУЮЩЕГО
В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ**

**SOME ASPECTS OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL STATUS
OF THE PASSENGER OF THE VEHICLE PARTICIPATING
IN ROAD TRAFFIC**

В статье анализируется понятие «пассажир», исследуется содержания термина в правилах дорожного движения разных государств, рассматривается содержание прав, обязанностей и ответственности пассажира транспортного средства, участвующего в дорожном движении.

In article the concept "passenger" is analyzed, it is investigated contents of the term in traffic regulations of the different states, the maintenance of the rights, duties and responsibility of the passenger of the vehicle participating in traffic is considered.

Представители отечественной науки разрабатывают понятие, особенности и отличительные признаки правовых категорий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения в российской правовой науке. Несомненно, содержание элементов, характеризующих признаков исследуемых терминов трансформировалось с учетом совершенствования нормативных правовых актов, регламентирующих общественные отношения в области дорожного движения, а также с учетом развития научных представлений в указанной области [1]. Участники дорожного движения в зависимости от роли, которую они играют в дорожном движении, имеют разные права и законные интересы, а также обязанности, однако все участники дорожного движения заинтересованы в безопасном дорожном движении [12].

Традиционно, когда речь заходит об участниках дорожного движения, в первую очередь представляют водителей транспортных средств и пешеходов. Системно и глубоко анализируются дорожно-транспортные происшествия с их участием, определяются причины этих происшествий, предлагаются конкретные мероприятия, направленные на повышение уровня самосознания водителей и пешеходов. Это, в первую очередь, определяется тем, что, например, в 2015 году «нарушения ПДД только водителями транспортных средств стали основной причиной почти 86 % от общего количества учетных ДТП. Еще 13 % дорожно-транспортных происшествий произошло в результате нарушения указанных правил пешеходами» [2]. Между тем к категории участников дорожного движения отнесена еще одна группа лиц, принимающих непосредственное участие в процессе дорожного движения, о которой часто забывают – пассажиры.

Словарь русского языка раскрывает значение слова «пассажир» как «тот, кто совершает поездку на поезде, пароходе, самолете и т.п.» [3]. Словарь Ожегова раскрывает значение слова «пассажир», избегая перечисления видов транспорта: «тот, кто совершает поездку в транспортном средстве» [4]. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее ФЗ «О безопасности дорожного движения»), отнеся пассажиров к категории участников дорожного движения, не конкретизирует данное понятие, однако содержание термина раскрывается в Правилах дорожного движения Российской Федерации (далее ПДД)

[5]. В соответствии с указанными Правилами пассажир – лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него). Анализ содержания термина «пассажир», зафиксированного в правилах дорожного движения других государств, показывает, что, несмотря на общность понятий, акценты расставлены по-разному. Так, в Республике Беларусь пассажир – не причастное к управлению транспортным средством физическое лицо, находящееся в (на) транспортном средстве, а также входящее (сажающееся) в (на) транспортное средство или сходящее (высаживающееся) с транспортного средства [6]; В Республике Казахстан – лицо, находящееся на (в) транспортном средстве и не управляющее им [7]. И в первом и во втором определении законодатель акцентирует внимание на факте, что пассажир – лицо не причастное к управлению транспортным средством. Предположим, что во время движения пассажир, сидящий на переднем пассажирском сиденье, берет за рулевое колесо и изменяет траекторию движения автомобиля. С точки зрения ПДД Республики Беларусь это уже не пассажир. С точки зрения ПДД Российской Федерации вопрос о статусе такого лица остается открытым.

Статистика свидетельствует о том, что пассажиры автотранспорта являются одними из самых уязвимых участников дорожного движения. По данным Госавтоинспекции, эта категория составляет около 40 % пострадавших в ДТП [8]. Повреждения, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, называют одной из главных проблем здравоохранения и одной из основных причин смертей и травм в мировом масштабе. При этом пассажиры получают травмы не только в результате столкновений или опрокидываний транспортных средств. В отдельную группу при учете дорожно-транспортных происшествий выделяют падение пассажиров. По данным статистики, из десяти видов ДТП падение пассажиров находится на пятом месте по количеству, опережая, в частности, по количеству происшествий наезды на препятствие [8]. И, по итогам 2018 года количество таких происшествий имеет тенденцию к росту.

Между тем пассажиры зачастую склонны заранее перекладывать вину за все, что может случиться при их нахождении в транспортном средстве, на водителя, поскольку в большинстве случаев не имеют никакого представления о своем административно-правовом статусе либо помнят только о своих правах, упорно не желая выполнять обязанности и воздерживаться от нарушений запретов, установленных для них правилами дорожного движения. Однако, как отмечает М.В. Барышников, «с принятием Федерального закона «О безопасности дорожного движения» основные элементы административно-правового статуса участников дорожного движения были определены на законодательном уровне» [9, с. 29]. В соответствии со ст. 24 указанного нормативного акта пассажир, как и любой другой участник дорожного движения, обладает рядом прав. Главное из них – право свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии с установленными правилами. Кроме того, пассажир вправе получать достоверную информацию о безопасных условиях дорожного движения, о причинах установления ограничений и запретов, связанных с дорожным движением, о качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения; на обжалование незаконных действий должностных лиц, реализующих полномочия в области безопасности дорожного движения. Немаловажным является законодательное закрепление для участников дорожно-транспортных происшествий права на бесплатную медицинскую помощь,

спасательные работы и другую экстренную помощь (а в ряде случаев речь может идти о существенных финансовых тратах, например, при эвакуации пострадавших с мест ДТП вертолетом), а также в случаях причинения им телесных повреждений на возмещение причиненного ущерба.

Обязанности пассажиров в ФЗ «О безопасности дорожного движения» не конкретизированы. Подчеркнуто лишь, что участники дорожного движения обязаны выполнять требования ФЗ «О безопасности дорожного движения» и нормативно-правовых актов, издаваемых на его основе.

Перечень основных обязанностей запретов для пассажиров содержится в Правилах дорожного движения. В соответствии с п.5.1ПДД пассажиры обязаны:

- при поездке на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутыми ими;
- при поездке на мотоцикле – быть в застегнутом мотошлеме;
- посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины и только после полной остановки транспортного средства.

Между тем обязанность быть пристегнутыми ремнями безопасности часто вызывает недоумение, а иногда и открытый протест у пассажиров. Многие ошибочно считают эту меру безопасности перестраховкой. Аналогичная реакция часто сопровождает и замечания сотрудников Госавтоинспекции о необходимости использования мотошлема. Попытка «втиснуться» в переполненные маршрутные транспортные средства и пренебрежения прямой обязанностью пассажира осуществлять посадку только в остановившееся транспортное средство в ряде случаев становится причиной трагедий. При этом пассажир не вправе апеллировать к незнанию норм ПДД. Ведь п. 1.3 ПДД обязывает знать и соблюдать требования Правил, относящиеся к ним всех участников дорожного движения. Кроме того, необходимо помнить и о п. 1.5 ПДД, устанавливающим обязанность всех участников дорожного движения действовать так, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

ПДД напрямую запрещают пассажирам осуществлять определенные действия:

- отвлекать водителя от управления транспортным средством во время его движения;
- не только высокой- при поездке на грузовом автомобиле с бортовой платформой стоять, сидеть на бортах или на грузе выше бортов;
- открывать двери транспортного средства во время его движения.

Все эти требования обусловлены вероятностью травмирования самих пассажиров, созданием потенциально опасных ситуаций для других участников дорожного движения. Однако, по нашему мнению, этот перечень необходимо расширить, в частности включив в него запрет высовываться в оконные проемы и люки транспортного средства во время его движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения предполагает реализацию комплекса мер правового, социально-экономического, воспитательно-нравственного характера, направленных на всех участников дорожного движения [11]. Ответственность за нарушение ПДД пассажирами в настоящее время предусмотрена ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ, ст. 12.30 КоАП РФ и, как свидетельствует статистика, нарушения со стороны пассажиров регулярно фиксируются. Так, только в 2018 году было привлечено к ответственности 247546 пассажиров [8]. Примечательно, что, как и в ситуации с нарушением ПДД пешеходами, нарушение правил пассажирами не

дифференцируется с учетом отягчающих обстоятельств, поскольку санкции указанных статей не являются альтернативными, а нарушение ПДД пассажиром, находящимся в состоянии опьянения в отдельную норму не выделено. По нашему мнению, такая ситуация приводит к нарушению принципа индивидуализации наказания.

Для исправления сложившейся на сегодняшний день ситуации в области дорожного движения, в целях неотвратимости административных наказаний за злостные и систематические нарушения ПДД, результатом которых является гибель людей, требуется принятие решительных, даже радикальных, законодательных мер [10].

Пассажир, как участник дорожного движения, может передвигаться в разных транспортных средствах: от личного автотранспорта до общественного маршрутного. В последнее время все более актуальным становится вопрос обеспечения безопасности пассажиров при осуществлении пассажирских перевозок. Серия резонансных происшествий с большим количеством пострадавших заставляет активизировать работу органов, осуществляющих контроль и надзор за безопасностью движения в этом направлении. Однако все предпринятые меры могут не достичь желаемого эффекта, если сами пассажиры не научатся уважать себя и других участников дорожного движения, соблюдать установленные правила.

1. Калюжный Ю.Н. Теоретико-правовые подходы к определению принципов обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // Административное и муниципальное право. 2016. № 11. С. 902–909.
2. Смоляков А.И., Барышников М.В. Профилактика нарушений правил дорожного движения: актуальные проблемы и возможные пути их решения // Научный портал МВД России. 2016. № 4 (36). С. 56–61.
3. Словарь русского языка. В 4 т. / РАН, Институт лингвистич. исследований / Под ред. А.П. Евгеньевой. 4-е изд., стер. М.: Рус. яз.; Полиграфресурсы, 1999.
4. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка. 100 000 слов, терминов и выражений. М.: Мир и Образование, 2015.
5. О Правилах дорожного движения Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 г. № 1090: в ред. от 04.12.2018: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения // САПП Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.
6. Правила дорожного движения Республики Беларусь [Электронный ресурс]. URL: <http://kodeksy-by.com/pdd>.
7. Правила дорожного движения Республики Казахстан [Электронный ресурс]. URL: <http://www.carin.kz/pdd-rk>.
8. Показатели безопасности дорожного движения. Официальный сайт Госавтоинспекции. URL: <http://stat.gibdd.ru>.
9. Барышников М.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2007.
10. Жбанова С.А. Организационные и правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения // Закон и право. 2018. № 11 (1). С. 165–166.
11. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового принуждения, применяемого сотрудниками структурных подразделений ГИБДД МВД России // Правоохранительная деятельность органов внутренних дел в контексте современ-

ных научных исследований: материалы международной научно-практической конференции / Составитель Д.В. Попов, 2018. С. 20–22.

12. Амеличкин А.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения // Закон и право. 2016. № 6. С. 160.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Мишина Юлия Вячеславовна. Преподаватель кафедры специальной подготовки.

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

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

Mishina Yulia Vyacheslavovna. Teacher of the chair of Special Training.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Административно-правовой статус, пассажиры, участники дорожного движения, безопасность дорожного движения.

Administrative legal status, passengers, participants of traffic, traffic safety.

МОРОЗОВА Н.В.

ОБЩЕТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОВЕДЕНИЯ ДОПРОСА ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

GENERAL THEORETICAL ASPECTS OF CONDUCT AN INTERROGATION IN THE INVESTIGATION OF ROAD-TRANSPORT CRIMES

Статья посвящена рассмотрению и анализу тактических особенностей проведения допроса участников дорожно-транспортных преступлений.

The article is devoted to the consideration and analysis of the tactical features of the interrogation of road traffic offenders.

Как показывает статистика, количество дорожно-транспортных преступлений (далее по тексту – ДТП) не имеет тенденции к уменьшению. Количество погибших в ДТП также продолжает оставаться на достаточно высоком уровне. Показатели количества ДТП и погибших в них за последние годы в Российской Федерации, приведенные ниже, наглядно демонстрируют это положение [1].

Год	Количество ДТП	Количество погибших
2015	184000	23114
2016	173694	20308
2017	169432	19088
2018	168099	18214
I квартал 2019	11151	1095

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 [2], одним из которых выступает институт расследования дорожно-транспортных происшествий.

Раскрытие и расследование ДТП предполагает проведение целого комплекса следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, где немаловажное значение для установления истины имеет допрос всех участников ДТП, т.е. лиц, непосредственно управлявших транспортными средствами, а также свидетелей и потерпевших.

Соглашаясь с мнением Д.Л. Проказина и В.Н. Чаплыгиной, отметим, что тактика допроса по делам о ДТП в целом зависит от того, в качестве кого допрашивается лицо и какая следственная ситуация сложилась перед производством рассматриваемого следственного действия [3].

Как правило, при проведении данного следственного действия, возникают определенные сложности, например, для следователя показания, полученные в ходе допроса, являются источником доказательств, а содержащиеся фактические данные выступают доказательством. В то время как для подозреваемого показания, данные им в ходе допроса, являются средством собственной защиты от возникшего против него подозрения.

Рассматривая непосредственно тактику проведения допроса, можно выделить следующие этапы:

- подготовительный;
- рабочий;
- заключительный.

Перед подготовкой к допросу следователю (дознавателю) необходимо определить круг допрашиваемых лиц и их очередность, а также установить сведения об их личности. Очередность допроса участников ДТП определяется в следующем порядке: в первую очередь допрашиваются лица, у которых отсутствует заинтересованность по данному уголовному делу, данные лица располагают наиболее общей информацией, именно исходя из этого эти лица способны и желают полно и объективно изложить имеющиеся сведения следователю (дознавателю).

После осуществления вышеперечисленных действий, следователь (дознаватель) приступает к непосредственной подготовке к допросу.

Подготовка к допросу должна включать:

- 1) сбор исходных данных;
- 2) определение тактического обеспечения допроса;
- 3) определение времени и места проведения допроса;
- 4) обеспечение явки и участия необходимых лиц в допросе.

К данным лицам можем отнести: защитника, специалиста, переводчика, педагога, психолога, законного представителя несовершеннолетнего.

В рамках рабочего этапа допроса следователю (дознавателю) необходимо установить психологический контакт с допрашиваемым лицом, обеспечить возможность свободного рассказа допрашиваемого лица и затем при необходимости перейти к стадии ответов допрашиваемого лица на поставленные следователем вопросы.

При установлении психологического контакта следователю стоит обратить внимание на обстановку допроса, на собственную манеру поведения, на собствен-

ный внешний вид. Данные составляющие должны быть ориентированы на допрашиваемое лицо с целью его расположения к допросу.

Научные и практические деятели отмечают, что для установления контакта с допрашиваемым лицом может быть использована беседа, которую ведет с ним следователь при заполнении анкетной части протокола допроса. При этом допрашиваемый может выходить за рамки протокола, интересоваться не только анкетными, но и иными данными, его окружением, условиями жизни и работы, психофизическими качествами. Данным образом устанавливается как психологический контакт, так и получается дополнительная информация, характеризующая личность допрашиваемого.

После непосредственного установления психологического контакта следователя с допрашиваемым лицом следователь приступает к получению информации.

Уголовно-процессуальный кодекс РФ предписывает следователю (дознавателю) начинать допрос лица с предложения допрашиваемому изложить в устной свободной форме известные ему сведения о совершенном ДТП, имеющие значение для дела. Приведенный этап допроса называется свободным рассказом, в его рамках лицо излагает сведения об известных ему фактах преступной деятельности в той последовательности, которая кажется ему наиболее приемлемой или предложенной следователем.

Стоит обратить внимание на то, что в рамках уголовно-процессуального законодательства определяется только порядок проведения допроса как следственного действия, называются его обязательные элементы. Но нет четких ограничений следователя (дознавателя) при выборе тактических приемов, применяемых при допросе.

Выбор тактики допроса лица зависит от сложившейся следственной ситуации.

В рамках конфликтной ситуации следователь чаще всего сталкивается с нежеланием лица давать показания или с дачей заведомо ложных показаний, так как зачастую подозреваемые считают, что не в их интересах говорить правду о преступном событии [4].

При этом водители формулируют разные типы вопросов (встречные вопросы, вопросы-уточнения с перебиванием), задаваемые иногда в форсированном темпе и сопровождающиеся стремлением завести сотрудника Госавтоинспекции в интеллектуальный тупик [5].

Стоит отметить, что для преодоления конфликтной ситуации следователю (дознавателю) следует проявить к лицу уважение и предпринять попытки раскрытия плюсов от содействия с правоохранительными органами. Для этого активно используются в рамках допроса вещественные доказательства, заключения экспертиз, демонстрация убежденности установления истины и без участия допрашиваемого участника дорожного движения.

Стоит отметить, что в рамках следственной практики реализация лишь указанного выше приема редко дает положительные результаты. Для достижения указанных целей требуется применять несколько тактических приемов одновременно.

Однако отметим, что допрос, направленный на получение исчерпывающей информации об обстоятельствах, динамике и в целом о механизме ДТП, не должен вынуждать признать вину подозреваемым по делу о дорожно-транспортных преступлениях либо исказить обстоятельства ДТП, отразившиеся в памяти потерпевшего, свидетеля или очевидца преступного события.

Следующим этапом допроса является заключительный этап, в рамках которого составляется протокол допроса в письменной форме с отражением полученных сведений, изложенных допрашиваемыми устно. В протоколе имеют место отражения ход допроса, заявления участников и их защитников.

Оформление протокола допроса имеет уголовно-процессуальную регламентацию, а именно ст. 166, 167 и 190 УПК РФ. Данные положения включают в себя объективность, полноту, точность и ясность изложения показаний допрашиваемого. На основании ч. 2 ст. 190 УПК РФ показания допрашиваемого в протоколе допроса отражаются от первого лица и, по возможности, дословно, без редакции и литературной правки, с сохранением авторской лексики, за исключением нецензурных слов [6].

На основании практических ситуаций, как правило, по данной категории дел протоколы допроса подозреваемых лиц содержат описание свободного рассказа, несмотря на то, что УПК РФ в ч. 2 ст. 190 определяет указывание в протоколах, в том числе и вопросы, задаваемые дознавателем допрашиваемому, а также ответы на них. На основании изучения материалов уголовных дел следует отметить, что все допрашиваемые лица «самостоятельно» освещают весь круг обстоятельств, по которым следователю (дознавателю) необходимо получить информацию, причем настолько тщательно, что у дознавателя просто не возникает вопросов.

Итак, можно сделать вывод о том, что такое следственное действие как допрос является одной из неотъемлемых составляющих тактической комбинации, применяемой на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений.

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru>.
2. Елагин А.Г., Калужный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.
3. Проказин Д.Л., Чаплыгина В.Н. Тактика допроса подозреваемого в совершении преступления, связанного с дорожно-транспортным происшествием // Наука и практика. 2016. № 1 (66). С. 113–116.
4. Морозова Н.В. Особенности допроса подозреваемого при расследовании дорожно-транспортного происшествия // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке. 2016. Т. 8. № 4. С. 152–155.
5. 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.
6. Марковичева Е.В., Васюков В.Ф. Проблемные вопросы возбуждения уголовных дел на современном этапе. Москва, 2016.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Морозова Наталия Владимировна. Старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД. Кандидат юридических наук. Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова. Служебный адрес: 302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Morozova Nataliya Vladimirovna. Senior teacher of the chair of Criminalistics and Preliminary Investigation in the police department. Candidate of Sciences (Law).
Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожно-транспортное преступление, допрос, тактический прием, конфликтная ситуация, протокол.

Traffic offense, interrogation, tactical reception, conflict situation, protocol.

НЕЛЮБИН Р.В.

К ВОПРОСУ ОБ ОКАЗАНИИ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДТП (НА ПРИМЕРЕ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ)

ISSUE OF THE FIRST AID TO VICTIMS OF ROAD ACCIDENTS (ON THE EXAMPLE OF SVERDLOVSK REGION)

Статья посвящена проблемам при оказании первой помощи в дорожно-транспортных происшествиях. Мировой опыт показывает, что жизнь пострадавших зависит от того, какая помощь оказана в первые минуты после ДТП, факторы времени и квалифицированности, оказывающего первую помощь, будут решающими. Именно поэтому обучение навыкам оказания первой помощи, пострадавшим в ДТП, должно осуществляться по единой методике.

The article is devoted to the problems of the first aid in road accidents. World experience shows that the life of the victims depends on what kind of assistance is provided in the first minutes after the accident, the factors of time and skills of the first aid will be decisive. That is why the training of the first aid skills to victims of road accidents should be carried out by a single method.

Значение оказания первой помощи пострадавшим в ДТП доказано многочисленными исследованиями, причем фактор времени является ключевым [1; 2; 5]. Первыми участниками оказания помощи пострадавшему являются очевидцы, водители или пассажиры. Это люди, как правило, не имеют медицинского образования, но оказываемая ими первая помощь является крайне важной, так как позволяет устранить угрожающие жизни нарушения [3; 10]. Данные статистики показывают, что в России при ДТП оказание первой помощи встречается значительно реже, чем можно было бы ожидать [4; 8]. Так, сотрудниками ГИБДД первая помощь оказывается только лишь в 0,2–0,7 % случаев [7], а водителями автотранспорта в 7–8 % случаев [9; 11], в то время как неотложные мероприятия требуются не менее чем у 65 % пострадавших [6].

Начало 2018 года на территории Свердловской области характеризовалось достаточно тяжелой обстановкой по состоянию смертности в результате ДТП. Деятельность Госавтоинспекции была сконцентрирована на системную методическую работу по предупреждению факторов и условий возникновения ДТП со смертельным исходом. Только в сентябре ушедшего года ситуацию удалось постепенно ста-

билизировать и снизить показатель смертности на дорогах. Как результат, по итогам 12 месяцев 2018 года достигнуто снижение погибших на 8,5 % (376; в абсолюте меньше на 35 погибших). Вместе с тем зарегистрирован рост количества ДТП на 11,7 % (2860 ДТП) и числа раненых на 11,9 % (3726 раненых). Показатель тяжести последствий ДТП уменьшился на 1,8 и составил 9,2 погибших людей на 100 пострадавших.

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 [12].

Основными причинами дорожно-транспортных происшествий явились:

- Несоблюдение очередности проезда – доля составила 21,6 % – 526 (+9,8 %) ДТП, погибло 24 (+20 %) и ранено 691 (+4,2 %) человек.

- Выезд на полосу встречного движения – 366 (+2,5 %) ДТП, погибло 125 (-3,8 %) и ранены 725 (уровень прошлого года) человек, доля составляет – 15 %.

- Нарушение правил обгона – доля от всех ДТП по вине водителей составляет 2,8 % – 81 (+3,8 %) ДТП, в которых погибли 22 (+10 %) и ранены 142 (-9,0 %) человека.

- Нарушение ПДД пешеходами – 418 ДТП (+4,8 %), погибло 89 (-14,4 %) и ранены 337 (+11,6 %) пешеходов, доля – 45,8 %.

С участием водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения, произошло 306 (+14,2 %) ДТП, погибло 94 (-6,9 %) и травмы получили 462 (+18,5 %) человека. С участием пешеходов в течение 2018 года зарегистрировано 876 происшествий (+5,3 %), в которых погибли 108 (-30,3 %) и получили ранения 815 (+12,7 %) пешеходов. С участием пешеходов в состоянии опьянения зарегистрировано 60 (+9,1 %) ДТП, в которых погибло 20 (+66,7 %) и пострадал 41 (-12,8 %) пешеход. По итогам 12 месяцев 2018 года на территории Свердловской области на пешеходных переходах зарегистрировано 335 (+31,4 %) наездов на пешеходов, в которых 15 (-40 %) пешеходов погибли и 336 (+37,7 %) получили травмы. Впервые с 2012 года на территории Свердловской области отмечен рост детского дорожно-транспортного травматизма: в результате 336 (266; +26,3 %) ДТП с участием детей, 362 (288; +26 %) ребенка получили травмы различной степени тяжести и 16 детей погибли (13; +23 %), тринадцать из которых являлись пассажирами транспортных средств. Один ребенок погиб при переходе проезжей части дороги по пешеходному переходу, один – при переходе дороги в неустановленном месте, и велосипедист погиб, двигаясь на велосипеде на запрещающий сигнал светофора в ситуации закрытого обзора. Из-за нарушения водителями правил перевозки детей в результате 12 ДТП травмированы 16 детей (-47 %) и 1 погиб (уровень прошлого года). Около 40 % – это ДТП с участием пешеходов, в результате которых травмирован 141 ребенок (рост на 22 %). Из них по собственной неосторожности пострадали 60 детей и 1 ребенок-пешеход погиб.

Таким образом, несмотря на определенные снижения показателей смертности, от различных травм и повреждений погибает значительное количество людей и еще больше остаются инвалидами.

Каждый гражданин должен не только владеть навыками оказания первой помощи, но и применять их в самых неожиданных условиях. В большинстве случаев пострадавшие погибают до приезда врачей и именно от первых минут оказания по-

мощи после ДТП будет зависеть самое ценное – жизнь человека. Факторы времени и квалифицированности оказывающего первую помощь будут решающими. За не оказание помощи предусмотрена ответственность.

Вопросы оказания первой помощи в широкой степени представлены в структуре профессиональной подготовки сотрудников МВД всех уровней. Также необходимо отметить, что в ряде случаев подготовка сотрудников органов внутренних дел является недостаточной и разнородной и сотрудники не уверены в своих знаниях, слабо знают правила оказания первой помощи. Практическая значимость теории по данной проблеме состоит в том, что сегодня одним из важных профессиональных требований, предъявляемых к сотрудникам органов внутренних дел, является умение квалифицированно оказывать доврачебную помощь. Первая помощь оказывается на месте происшествия, в очаге поражения, при транспортировке пострадавших, в лечебных учреждениях до прихода врача. Для оказания первой помощи необходимо владеть определенными знаниями и уметь:

- осуществлять временную остановку кровотечения;
- владеть техникой обработки ран;
- выполнять транспортную иммобилизацию при переломах и вывихах;
- накладывать повязки (асептические и герметичные);
- устранять асфиксию путем освобождения верхних дыхательных путей от слизи, крови, грунта и инородных тел;
- проводить искусственную вентиляцию легких (через воздуховоды, «изо рта в рот», «изо рта в нос») и закрытый массаж сердца;
- оказывать первую помощь при обмороке, шоке, электротравме, ожогах и отморожениях, стенокардии и инфаркте миокарда, инсульте, коматозных состояниях, родах вне стационара;
- транспортировать пораженных и тяжелобольных;
- оказывать первую помощь при множественных, сочетанных и комбинированных повреждениях (политравмах).

Также в группу потенциальных участников оказания первой помощи необходимо выделить водителей транспортных средств, которые могут быть участниками ДТП, пострадавшими и очевидцами. В силу различного возраста, образования, специальностей знания по оказанию первой помощи для них являются непрофессиональными, отсюда низкая вероятность оказания помощи для пострадавших, поэтому процесс обучения должен проходить по единой методике, быть простым и понятным. К сожалению, зачастую обучение для них является формальностью, без общего с реальной действительностью, основной мотивацией автошкол является подготовка водителя к сдаче экзамена в ГИБДД и получение прибыли, как следствие – боязнь и неумение водителей сработать в реальной ситуации. Государство при этом несет значительные потери.

Кроме того, аптечки практически не пригодны для оказания первой помощи в дорожно-транспортных происшествиях и имеют низкое качество материалов (медикаменты заменяются на более дешевые аналоги, ножницы, которые не режут, флаконы с аммиаком и зеленкой заменяются ампулами и т.д.).

Распоряжением Правительства Российской Федерации 8 января 2018 г. № 1-р утверждена Стратегия безопасности дорожного движения на 2018–2024 годы. Целями Стратегии являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году. В качестве целевого ориентира на 2024 год устанавливается показатель

социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения (Свердловская область – 8,7). Основным направлением реализации Стратегии является совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения.

1. Бялик Е.И. Временная остановка наружного кровотечения у пострадавших с травмами конечностей // Скорая медицинская помощь. 2001. № 3. С. 11–12.
2. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма / М. Педен, Р. Скарфилд, Д. Слит и др.; пер. с англ. М.: Издательство «Весь мир», 2004. 280 с.
3. Михайлович В.А., Мирошниченко А.Г. Руководство для врачей скорой помощи. СПб.: Издательство «Невский диалект», 2005. 703 с.
4. Мюллер З. Неотложная помощь. Пер. с нем. М.: МЕД-пресс-информ, 2005. 445 с.
5. Хрупкин В.И. Организация неотложной специализированной хирургической помощи населению в чрезвычайных ситуациях // Медицина катастроф, скорая и неотложная помощь и экстремальная медицина: материалы научно-практической конференции, 18–19 апреля 2000 г. М., 2000. С. 162–165.
6. Пахомова Н.П., Троицкий В.Г., Сальников С.С. Анализ медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях на догоспитальном и раннем госпитальном этапах // Скорая медицинская помощь. 2001. № 3. С. 47–48.
7. Петров Г.М. Система безопасности дорожного движения как фактор сохранения жизни и здоровья граждан // Предупреждение дорожно-транспортного травматизма среди детей и пешеходов: материалы научно-практической конференции, г. Сочи, 24–25 мая 2000 г. Москва, 2000. С. 41–47.
8. Русаков А.Б. Системный подход к оказанию медицинской помощи при массовой травме // Военно-медицинский журнал. 1994. № 12. С. 27–29.
9. Пугачев А.Д., Барамия Н.Н., Полищук Н.Е. и др. Структура летальности при политравме и перспективы ее снижения // Клиническая хирургия. 1990. № 4. С. 6–7.
10. Сумин С.А. Неотложные состояния. 5-е изд., переработанное и дополненное. М.: ООО «Медицинское информационное агентство», 2005. 752 с.
11. Трубников В.Ф., Попов И.Ф., Истомин Г.П., Дундук П.Г. Диагностика повреждений и первая медицинская помощь на догоспитальном этапе пострадавшим с тяжелыми множественными и сочетанными травмами // Ортопедия, травматология и протезирование. 1984. № 6. С. 6–10.
12. Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Нелюбин Роман Владимирович. Старший преподаватель кафедры тактико-специальной подготовки.

Уральский юридический институт МВД России.

Служебный адрес: 620057, г. Екатеринбург, ул. Корепина, 66.

Nelyubin Roman Vladimirovich. Senior teacher of the chair of Tactical and Special Training.

Ural Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 620057, Ekaterinburg, st. Korepina 66.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Первая помощь, фактор времени, пострадавшие в ДТП, участники ДТП, причины ДТП.

The first aid, the time factor, the victims of the accident, the participants in the accident, the causes of the accident.

НИКИШКИН А.В., ВАШКЕВИЧ А.В.

СОЦИАЛЬНО-ПЕДАГОГИЧЕСКАЯ РОЛЬ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РОДИТЕЛЕЙ И ОРГАНОВ ОБРАЗОВАНИЯ В ПРОФИЛАКТИКЕ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

SOCIO-PEDAGOGICAL ROLE OF INTERACTION BETWEEN PARENTS AND EDUCATION AUTHORITIES TO PREVENT CHILD ROAD TRAFFIC INJURIES

В статье рассмотрены различные научные подходы к трактовке понятия «дорожное движение», основные подходы к реализации образовательных и воспитательных функций родителей и образовательных организаций в обеспечении безопасности детей на дороге.

The article discusses various scientific approaches to the interpretation of the concept of «traffic», the main approaches to the implementation of educational and educational functions of parents and educational organizations in safety ensuring of children on the road.

Современная культура находится в постоянной взаимосвязи с проблемами безопасности. Динамично развивающаяся транспортная среда, с одной стороны, обеспечивает экономическое развитие государства, с другой стороны, представляет собой источник повышенной опасности и требует пристального внимания для обеспечения безопасного трафика.

Обеспечение безопасности дорожного движения имеет определяющее значение для гармонизации развития общества, сознательной регуляции жизнедеятельности, обеспечения социальных потребностей [5].

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» применяет понятие «дорожное движение» как процесс специфических коммуникаций, обуславливающих существование дорожного сообщества». В то же время правила дорожного движения, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 27.08.2018), трактуют понятие «дорожное движение» как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. Авторитетные ученые в этой области также представляют различные подходы в трактовке этого понятия. Так В.В. Лукьянов понятие «дорожное движение» трактует как «процесс движения транспортных средств по

дорогам, в котором действия его участников – водителей, пешеходов и пассажиров – определяются специальными правилами» [4]. Наиболее интересное и полное определение понятия «дорожное движение» дает В.И. Майоров. В его трактовке «дорожное движение» – деятельность по удовлетворению личной и общественной потребности в пространственном перемещении людей, средств и продуктов их труда, основанную на использовании технического комплекса «транспортные средства – дороги», состоящую в управлении движением транспортных средств, перемещении на транспортных средствах без управления ими или естественном пешем передвижении по дорогам, протекающую в условиях постоянного риска возникновения неуправляемого движения механических транспортных средств и последующих негативных последствий в виде гибели, ранения людей, повреждения материальных объектов. Такая характеристика объединяет вместе всех участников дорожного движения и определяет непростые условия, в которых участникам приходится взаимодействовать [4]. Современное состояние дорожно-транспортного травматизма свидетельствуют о непредсказуемом росте дорожно-транспортного травматизма, в том числе детского. Разносторонний анализ дорожно-транспортных происшествий, выводы и рекомендации профессионалов оказывают незначительное влияние на процесс снижения уровня. На этом фоне возрастает роль первоисточника сознательного отношения человека к угрозам окружающего мира. Таким первоисточником сегодня и всегда призвана быть семья, родители, которые отвечают за жизнь и здоровье своих детей и обязаны предупредить опасность возникновения любого несчастного случая, способного нанести вред здоровью и жизни ребенка.

В то же время под воздействием совокупности факторов социального, психологического, культурологического, демографического и экономического характера происходит трансформация самой семьи, источника формирования культуры безопасности ребенка. Жизнь современной семьи тесно связана с социально-экономическими проблемами в широком смысле слова: проблемой устройства ребенка в организацию дошкольного образования, материальными проблемами семьи, вынуждающими родителей искать дополнительные заработки, требующие дополнительных временных затрат. Это влечет за собой недостаток внимания к воспитанию детей, перекладывание своих воспитательных и образовательных функций на образовательные организации. Занимаясь обеспечением материального благополучия семьи, родители теряют возможность влияния на ребенка, оставляя без должной заинтересованности факторы безопасного поведения детей на дорогах. В то же время необходимо помнить, что семья призвана сохранять генокод, являющийся основой воспроизводства жизни. Это означает, что она является генератором и средством обеспечения устойчивости жизни. Кроме того, семья является еще и первичной ячейкой общества, а это значит, семья – генетическое ядро развития и устойчивости общественной жизни государства [2]. Истинно человеческое поведение в дорожно-транспортной среде обретает реальность только в случае, если в раннем онтогенезе будут созданы ситуации, адекватные природе человека. Таковые, бесспорно, могут и должны быть созданы только в семье, так как именно семья является ближайшим первичным окружением ребенка. Очень немногие родители в полной мере осознают психологические и физиологические особенности поведения детей на дорогах, таких как: высокий уровень детской любознательности, отсутствие житейских навыков, потенциальные сомнения, страх и панические действия детей в нестандартных ситуациях [1].

Федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» в ст. 44 гласит: «Родители несовершеннолетних обучающихся имеют преимущественное право на обучение и воспитание детей перед всеми другими лицами. Они обязаны заложить основы физического, нравственного и интеллектуального развития личности ребенка».

Тем не менее проблема предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, как одно из приоритетных направлений деятельности в сфере обеспечения безопасности пешеходов, затрагивает различные стороны научного знания, научно-исследовательской работы и социально-экономической жизни общества [1]. Огромный пласт работы – это профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, а также развитие и формирование у детей правил, навыков и технологий безопасного поведения на дорогах. Непрерывно растущая плотность движения транспорта в крупных городах делает дороги наиболее опасными для детей, и, соответственно, вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма являются наиболее актуальными в наше время. Статистические данные 2018 года свидетельствуют о сохраняющихся положительных тенденциях в состоянии безопасности дорожного движения. В условиях ежегодного возрастания автомобильного парка уменьшились основные показатели аварийности. Благодаря совместным усилиям более чем на 4,5 %, сократилось число погибших (-4,6 %, всего погибло 18 214). По данным ГУОБДД МВД РФ, в 2018 году количество ДТП уменьшилось на 0,8 % (168099), число погибших на 4,6 % (18214) и раненых на 0,2 % (214853). В прошлом году погибло свыше 600 детей. Одновременно увеличилось количество дорожно-транспортных происшествий (+1,8 %, всего 19 930) и число раненых (+2,8 %, всего 21 718) в них несовершеннолетних.

Внушительная цифра погибших в дорожно-транспортных происшествиях детей за прошедшее десятилетие (11000) должна оказать влияние на тех, кто еще не понял, что дорога – это не житейская проблема, дорога – это опасно для жизни ребенка. И в комплексе мер по обеспечению безопасности детей на дороге есть место образованию. В данном случае, образование детей в области обеспечения безопасности дорожного движения – это целенаправленный процесс воспитания и обучения в интересах ребенка, общества и государства. Примером такого педагогического процесса сегодня можно назвать федеральный каталог образовательных программ «Дорога без опасности», созданный в сети Интернет в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». На нем размещены информационные материалы для детей, родителей, а также педагогов и воспитателей. Это одно из звеньев стройного, целенаправленно организованного педагогического процесса, развивающегося во времени и в рамках определенной воспитательной системы привития навыков безопасного поведения на дороге детям, возможности взаимодействия воспитателей и воспитанников.

Качественно новый уровень в настоящее время приобретает совместная работа взрослых и школьников в рамках существующего уже более 45 лет движения Юных инспекторов движения (ЮИД). Сейчас для Минпросвещения России и МВД РФ актуальным стало создание единой Концепции деятельности отрядов ЮИД – общей атрибутики, методики организации этой работы. Свое место в ней должны найти и детско-юношеские автошколы.

Эта работа при поддержке взрослых важна не только на этапах детства, юношества, еще ведущих к взрослости, но и на этапе развития социальной зрелости,

дающей право на ответственное проявление заботы о жизни и здоровье других участников дорожного движения, их поддержку и взаимопонимание.

1. Вашкевич А.В. Педагогическое прогнозирование формирования культурных навыков пользователей дорог // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 1 (73). С. 176–180.
2. Вашкевич А.В. Снижение дорожно-транспортных происшествий: социальные и педагогические аспекты // Народное образование. 2016. № 2–3. С. 57–60.
3. Головки В.В., Майоров В.И. Основы безопасности дорожного движения: учеб. пособие. М., 2008.
4. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М., 1974. С. 9.
5. 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 АВТОРАХ

Никишкин Александр Владимирович. Старший преподаватель кафедры специальных мероприятий и специальной техники. Кандидат юридических наук.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

Служебный адрес: 198510, Санкт-Петербург, г. Петергоф, ул. Аврова, 33 «А».

Nikishkin Aleksandr Vladimirovich. Senior teacher of the chair of Special Events and Special Equipment. Candidate of sciences (Law).

St. Petersburg University of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 198510, St. Petersburg, Peterhof, st. Avrova 33 «A».

Вашкевич Алла Васильевна. Доцент кафедры транспортной безопасности. Кандидат педагогических наук.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

Служебный адрес: 198510, Санкт-Петербург, г. Петергоф, ул. Аврова, 33 «А».

Vashkevich Alla Vasilyevna. Assistant professor of Transport Security. Candidate of sciences (Pedagogics).

St. Petersburg University of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 198510, St. Petersburg, Peterhof, st. Avrova 33 «A».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожное движение, безопасность, культура, закон, детский дорожно-транспортный травматизм, воспитание, педагогический процесс, семья.

Traffic, safety, culture, law, children's road traffic injuries, education, pedagogical process, family.

НИКОЛАЕВ С.А.

**НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫЕ ПРИЁМЫ И СПОСОБЫ,
ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ СИЛОВОМ ЗАДЕРЖАНИИ СОТРУДНИКАМИ ДПС
ПРАВОНАРУШИТЕЛЕЙ, ПЕРЕДВИГАЮЩИХСЯ НА АВТОМОБИЛЕ**

**THE MOST EFFECTIVE TECHNIQUES AND METHODS USED
BY TRAFFIC POLICE OFFICERS DURING THE FORCE DETENTION
OF OFFENDERS ON A CAR**

В статье рассматриваются наиболее эффективные способы силового задержания правонарушителей сотрудниками дорожно-патрульной службы (далее – ДПС) при выполнении оперативно-служебных задач.

The article deals with the most effective ways of forceful detention of offenders by road patrol officers (hereinafter-DPS) in the performance of operational tasks.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью обеспечения безопасности Российской Федерации, обеспечения национальной безопасности нашего государства [1].

В ходе выполнения своих должностных обязанностей у сотрудников дорожно-патрульной службы (далее – ДПС) неизбежно возникают ситуации, сопряженные с повышенным риском для здоровья и жизни, возможностью реального сопротивления со стороны граждан, которые подлежат задержанию. В таких ситуациях непрофессиональные и неумелые действия сотрудников ДПС могут привести к тяжким последствиям, которые можно было бы избежать. Знание и умение применять на практике определённые тактические приёмы и способы задержания правонарушителей, основанные на правилах обеспечения личной безопасности, существенно снижают возможность получения травм и даже гибели не только сотрудников ДПС, но и задерживаемых лиц [2].

В целях соблюдения максимальной безопасности сотрудников ДПС при проведении задержания, они должны соблюдать три основных правила.

Во-первых, это занятие выгодной позиции, т.е. независимо от того есть ли реальная угроза жизни или здоровью сотрудника ДПС в момент её возникновения, сотрудник обязан занимать всегда наиболее выгодное положение по отношению к предполагаемому источнику опасности.

Во-вторых, правильная оценка опасности и реагирования на нее. Данное правило говорит о том, что в каждой конкретной ситуации, складывающейся при задержании правонарушителя, следует производить оценку возникающей опасности или самой ситуации, связанной с ней. Иначе говоря, необходимо определить, что именно может представлять возникшая опасность. Исходя из анализа ситуации, нужно выбрать наиболее оптимальную тактику адекватного реагирования на нее, например, порядок общения с правонарушителем, порядок применения физической силы, боевых приёмов борьбы, специальных средств или огнестрельного оружия, вызов подкрепления либо предпринять другие действия.

И в-третьих это обеспечение надёжной взаимной страховки, т.е. при несении службы несколькими сотрудниками ДПС следует распределять между собой основные обязанности, один проверяет или задерживает, второй страхует его.

В этой связи можно сказать, что задержание правонарушителя даёт возможность пресечь не только правонарушение, но иногда позволяет предотвратить совершаемое тяжкое преступление, а также изолировать от общества лиц, создающих такую общественную опасность.

Само задержание может характеризоваться повышенным уровнем опасности как для окружающих граждан, так и для сотрудников ДПС, проводящих задержание. Именно поэтому соблюдение трёх основных правил личной безопасности следует соблюдать неукоснительно.

При задержании правонарушителей или лиц, совершивших тяжкие преступления, могут создаваться ситуации, которые можно условно разделить на три группы:

- задержание при поступлении оперативной информации о том, что в направлении наряда ДПС движется транспортное средство с правонарушителями;
- задержание при оказании сопротивления или нападении на сотрудников ДПС в ходе проведения проверки транспортных средств и лиц, следующих на них;
- задержание после преследования и остановки преследуемого транспортного средства, в котором следуют правонарушители [3].

Исходя из этого, тактика задержания правонарушителей имеет существенные различия в зависимости от того, какой способ выбран нарядом ДПС. При первом способе правонарушители задерживаются под угрозой огнестрельного оружия, когда сотрудники располагаются на определённом удалении от задерживаемых лиц. В свою очередь, задерживаемые выполняют все требования сотрудников полиции.

Наиболее сложным и опасным является способ силового задержания. В отличие от первого способа сотрудники, осуществляющие непосредственное задержание, вынуждены сближаться с машиной и производить удаление из салона всех граждан, применяя боевые приёмы борьбы.

После остановки автомобиля сотрудники ДПС должны действовать быстро, чтобы не позволить причинить вред себе или другим лицам.

При силовом задержании правонарушителей первым из машины удаляется водитель транспортного средства, затем все остальные пассажиры.

Сближение с транспортным средством может производиться с различных сторон: спереди, сзади, с правой стороны, с левой стороны и комбинированное. Как ранее было сказано, первый извлекает правонарушителя, второй страхует оружием действия первого и в случае необходимости оказывает ему помощь [4].

Существует два варианта открывания дверей и удаления из машины.

При первом варианте – первый сотрудник, подбежавший к двери машины, открывает её и смещается в свободную зону, пропуская бегущего за ним второго сотрудника. Подбежавший второй сотрудник, применяя боевые приёмы борьбы удаляет правонарушителя из салона автомашины, после чего под воздействием болевого приёма ставит задержанного к машине для досмотра. Первый номер в случае необходимости оказывает помощь напарнику, а затем отходит на 2-3 шага назад для осуществления контроля с оружием.

Второй вариант подразумевает, что открывание двери и непосредственное удаление из автомобиля правонарушителя проводит первый сотрудник, а второй оказывает ему помощь и осуществляет последующий контроль с оружием.

Наиболее эффективными боевыми приёмами борьбы, применяемыми сотрудниками ДПС, являются «рычаг руки внутрь», «рычаг руки наружу» и «скручивание головы».

Основу приёма «рычаг руки внутрь» составляет болевое воздействие на предплечье и запястье задерживаемого. После сближения с машиной и открывании двери транспортного средства следует нанести расслабляющий удар носком левой ноги в икроножную мышцу левой ноги задерживаемого, затем выполнить захват левой рукой сотрудника за запястье левой руки правонарушителя снаружи, а правой рукой выполнить захват запястья левой руки изнутри. Захват левой руки задерживаемого сопровождается резким ударом ребром ладони правой руки сотрудника в сгиб запястья левой руки подозреваемого и произвести захват запястья его левой руки. Таким ударом можно сбить левую руку задерживаемого с руля автомобиля.

Далее быстрым рывком на себя произвести скручивание захваченной руки в локтевом суставе внутрь с одновременным прижатием её к своему животу плечевой частью правой руки, выполняя давление подмышечной впадиной на предплечье правонарушителя. Производя болевое воздействие на предплечье правонарушителя отойти от автомобиля назад и изъять его из салона машины. Выполнив удаление задерживаемого из автомобиля, сотрудник выполняет болевой приём «рычаг руки внутрь с переходом на загиб руки за спину».

При проведении болевого приёма «рычаг руки наружу», основу которого составляет болевое воздействие на локоть и кисть задерживаемого, сотрудник должен выполнить захват своей правой рукой за запястье левой руки правонарушителя снаружи, а левая рука сотрудника выполняет захват запястья левой руки задерживаемого изнутри. Захват руки задерживаемого сопровождается резким подбивом открытой ладонью левой руки сотрудника в сгиб запястья левой руки подозреваемого. После удара производится захват запястья этой руки подозреваемого. Далее быстрым рывком на себя вверх провести скручивание захваченной руки в локтевом суставе наружу с одновременным прижатием плечевой части руки правонарушителя к дверной стойке. При этом, продолжая скручивать руку правонарушителя, сотрудник постепенно смещается вправо, выполняя давление плечевой частью подозреваемого о дверную стойку машины и вытягивая тем самым правонарушителя из автомобиля.

Как только задерживаемый выходит из машины, сотрудник переходит на болевой приём «рычаг руки внутрь».

Однако наиболее эффективным является приём «скручивание головы». Основу этого приёма составляет болевое воздействие на шею, голову и нос задерживаемого. При выполнении этого приёма ладонь левой руки сотрудника кладёт на рот задерживаемого таким образом, чтобы фаланга указательного пальца давила снизу на корешок носа. Продолжая поступательное движение вперёд и вверх, сотрудник разворачивает его голову вправо и вверх, пальцы руки давят на рот, а фаланга указательного пальца осуществляет давление снизу-вверх на корешок носа правонарушителя. Правая рука прихватывает затылок задерживаемого, такой захват оказывает болевое воздействие на шейные позвонки и корешок носа правонарушителя.

Продолжая движение руками, левой вперёд-вверх, а правой назад-вниз, выполняется быстрый отход назад с одновременным приседанием вниз. Этим движением происходит вытаскивание задерживаемого из автомобиля. При выполнении этого приёма сотрудник продолжает отходить назад, пока задерживаемый полностью не вылезет из машины. В случае необходимости сотрудник может перейти к удушающему захвату задерживаемого плечом и предплечьем.

Этот приём хорошо применять в отношении подозреваемого, который схватил «мертвой» хваткой руль автомобиля.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что профессиональная деятельность сотрудников ДПС предъявляет высокие требования к их общей и специальной физической подготовленности, особенно в ситуациях насильственного пресечения правонарушений и преступлений, ситуациях силового задержания или захвата преступников.

1. Калюжный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.
2. Клызбаева В.А. Приёмы и правила обеспечения личной безопасности сотрудника ОВД при проведении специальной операции в чрезвычайных обстоятельствах // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке. 2016. № 2 (8). С. 218–223.
3. Губенков А.О., Николаев С.А. Особенности организации несения службы сотрудниками ОВД в особых условиях при охране и обороне особо важных объектов // Совершенствование огневой и тактико-специальной подготовки сотрудников правоохранительных органов: сборник материалов Всероссийского круглого стола, 2016. С. 48–54.
4. Николаев С.А. Особенности методики индивидуального обучения сотрудников органов внутренних дел при проведении занятий по тактико-специальной подготовке // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75). С. 159–161.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Николаев Сергей Анатольевич. Старший преподаватель кафедры огневой подготовки и деятельности органов внутренних дел в особых условиях.
Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
Служебный адрес: 302028, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Nikolaev Sergey Anatolyevich. Teacher of the chair of Weapons Training and Activity of Internal Affairs Bodies under special conditions.
Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 302028, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Сотрудники дорожно-патрульной службы, силовое задержание, транспортное средство, автомобиль, болевой приём.
Employees of road patrol, power detention, vehicle, car, pain reception.

НОВИКОВ А.Н., НОВИКОВ И.А.

**НАУЧНО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД
К ПРОГНОЗИРОВАНИЮ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

**SCIENTIFIC-METHODOLOGICAL APPROACH FOR FORECASTING
AND WARNING ROAD ACCIDENTS**

В статье предлагаются концептуальные основы описания дорожно-транспортного происшествия, как явления, которое зависит от определенных составляющих и может быть рассмотрено как аварийная ситуация. Данный подход предлагается использовать в дальнейшем при разработке практических рекомендаций для снижения количества ДТП.

The article offers the conceptual basis for the description of a traffic accident as a phenomenon that depends on certain components and can be considered as an emergency. This approach is proposed to be used in the future in the development of practical recommendations to reduce the number of accidents.

Высокий рост автомобилизации приводит к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий. С целью снижения данного показателя – аварийности и количества дорожно-транспортных происшествий руководством страны на федеральном уровне разработаны и приняты целевые программы, которые позволят улучшить сложившуюся транспортную ситуацию. На сегодняшний день одной из основных программ по повышению безопасности дорожного движения является Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» (утв. постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864) [1].

Согласно официальному источнику, целью программы является сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 %) по сравнению с 2012 годом [1]. По состоянию на 2012 год, в Российской Федерации произошло 203 597 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в результате которых погибло 27 991 человек и было ранено 258 618 человек [2]. Согласно статистическим данным, в ДТП было потеряно население малого города, данная цифра по сравнению с аварийностью на дорогах в западных странах очень высокая и снизить количество погибших на дорогах – крайне важная задача для всего государства. Способствовать данному направлению, а именно сократить смертность на дорогах, помогает действующая ФЦП, которая реализуется уже в течение шестилетнего периода. Программа на сегодняшний день реализуется довольно успешно, о чем свидетельствует сокращение количество ДТП.

В целом направления, рассматриваемые в программе, заключаются в начальном воспитании культуры вождения с использованием профилактических мероприятий и повышением послеаварийной безопасности, которая заключается в совершенствовании системы оказания помощи пострадавшим в ДТП, таким образом, рассматриваемые задачи можно условно разделить на начальные и конечные, по аналогии с процессом возникновения ДТП [5]. Особое внимание в данном аспекте должно быть уделено начальным задачам, они, безусловно, успешно реализуются в действующей программе, но носят профилактический характер, а именно зарожде-

ние культуры вождения до возникновения аварийной ситуации, т.к. большинство происходящих ДТП происходит по вине водителей. Следует отметить, что в процессе возникновения ДТП, на его характер оказывает влияние большое количество факторов и причин, не зависящих от поведения водителя и культуры его вождения, безусловно, сама культура вождения позволит водителю как участнику дорожного движения произвести необходимые действия в целях избежания возникновения аварийной ситуации, но в большинстве случаев аварийной ситуации предшествуют условия, на ход которых в малой степени может повлиять сам водитель, в связи с чем крайне важной задачей является формирование научно-методологических подходов прогнозирования и предупреждения ДТП с использованием системно-информационного подхода. Глубокое исследование данной области позволит разработать практические рекомендации и специализированное программное обеспечение для снижения количества ДТП.

Определенное направление исследования возможно реализовать в большей степени с научной точки зрения, которая позволяет детально исследовать и проработать модель ДТП с использованием системно-информационного инструментария, обеспечивающего комплексный анализ составляющих системы «водитель-автомобиль-дорога-среда» [6]. Сегодня широко реализуется комплексный подход при экспертизе обстоятельств ДТП как в зарубежных странах, так и в Российской Федерации, что подтверждается привлечением в процесс экспертизы специалистов различных областей знаний, но все они реализуются уже после возникновения аварийной ситуации и направлены на выяснение причин, разработку рекомендаций для снижения возникновения данных ситуаций. Вопрос разработки системно-информационного метода предупреждения и прогнозирования такой аварийной ситуации остается открытым, и необходимость его исследования и реализации является одной из основных целей при повышении безопасности дорожного движения, как в рамках города, региона, страны, так и всего мира [7].

Для более детального анализа необходимо более подробное рассмотрение составляющих процесса возникновения аварийной ситуации, которая в случае возникновения может привести к дорожно-транспортному происшествию. Предлагается следующая схема составляющих дорожно-транспортного происшествия (аварийной ситуации), как явления (рис. 1).

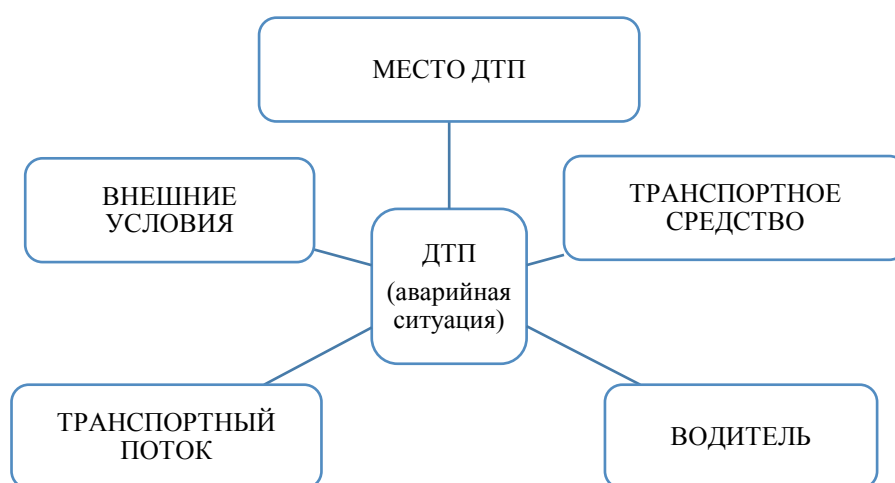


Рис. 1. Составляющие процесса возникновения ДТП.

Каждому из составляющих предлагается присвоить коэффициент влияния на процесс возникновения ДТП от 0 до 1.

Далее рассмотрим подробнее объекты исследования, представленные на схеме.

«Водитель» (k_e) – одна из важнейших составляющих процесса возникновения аварийной ситуации. Для оценки степени влияния объекта «Водитель» на процесс возникновения ДТП предлагается использовать следующие показатели: возраст; стаж управления; психологическое состояние; тип темперамента (рис. 2).

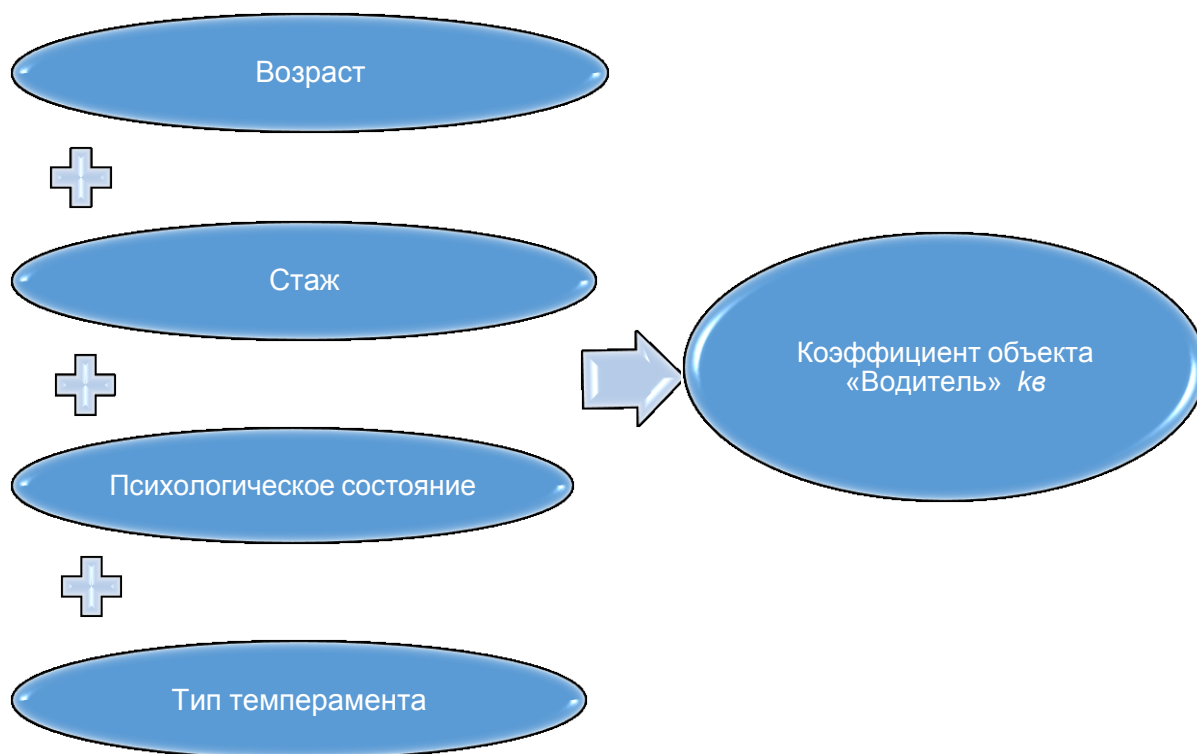


Рис. 2. Составляющие объекта «Водитель».

Исследование промежуточных значений, характерных для принятого коэффициента k_e объект «водитель» позволит построить математическую модель его поведения, которая станет одной из основ при разработке модели самого явления дорожно-транспортного происшествия.

«Транспортный поток» (k_{mn}) – составляющая процесса возникновения аварийной ситуации, одно из новых направлений при рассмотрении явления дорожно-транспортного происшествия, которая ранее не была включена в процесс исследования происшествий такого рода. Согласно существующим исследованиям в области организации дорожного движения для характеристики данного объекта возьмем такие показатели как «Уровень удобства» и «Уровень загрузки» рис. 3.

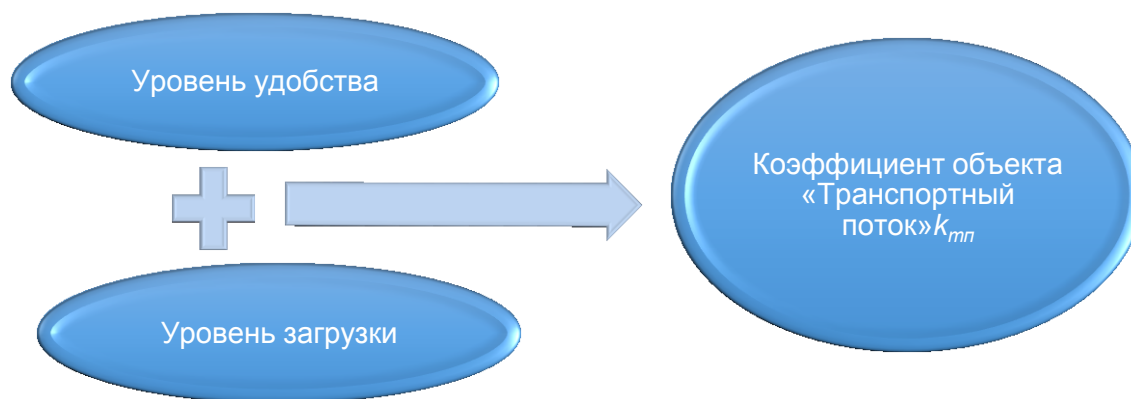


Рис. 3. Составляющие объекта «Транспортный поток».

Если $k_{mn} = 0$, то объект «транспортный поток» не оказывает никакого влияния на модель дорожно-транспортного происшествия, однако при $k_{mn} = 1$ – объект «транспортный поток» оказывает значительное (максимальное) влияния на возникновение дорожно-транспортного происшествия, учет остальных составляющих (место ДТП, транспортное средство, водитель, внешние условия) необходим, но основной фактор возникновения ДТП установлен при рассмотрении объекта «транспортный поток».

Следующий объект «Транспортное средство» (k_{mc}) – третья составляющая процесса возникновения аварийной ситуации, которая является одной из наиболее опасных составляющих, от степени его деформации напрямую зависит сохранение жизни человека. Рассмотрение данного объекта исследования также должно выполняться комплексно, с анализом основных показателей его безопасности: активной и пассивной.

Активная безопасность – совокупность конструктивных и эксплуатационных свойств автомобиля, направленных на предотвращение ДТП. Пассивная безопасность – совокупность конструктивных и эксплуатационных свойств автомобиля, направленных на снижение тяжести ДТП. Рассмотрение данной составляющей является крайне важной задачей, но согласно основной цели выполняемого исследования, все составляющие данного вида безопасности при анализе объекта «транспортное средство» относятся к послеаварийным, тем самым это противоречит основной цели, которая направлена на снижение доаварийного фактора. Поэтому объект «Транспортное средство» будем оценивать по показателю «Активная безопасность» (рис. 4).

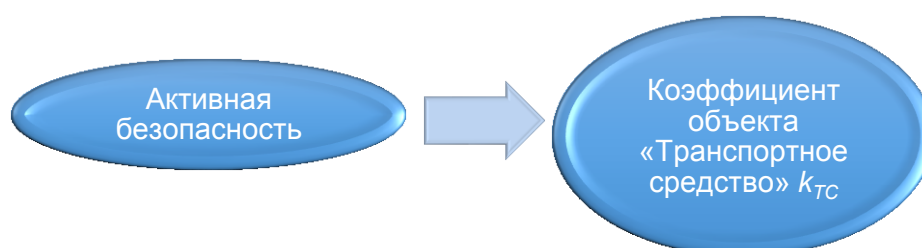


Рис. 4. Объект «Транспортное средство».

Исследование элементов активной безопасности в рамках объекта «Транспортное средство» позволит определить коэффициент влияния данного объекта от 0 до 1 и, следуя прежней аналогии, возможна системная классификация промежуточных значений.

«Внешние условия» ($k_{\text{вн}}$) – данная составляющая явления ДТП, рассматриваемая как объект исследования, позволяет комплексно оценить все параметры, которыми характеризуются внешние условия в процессе движения автомобиля. Согласно поставленной задаче исследования, при анализе параметров составляющих объект «Внешние условия» необходимо определение влияния следующих факторов:

Дорожные условия – совокупность геометрических параметров, транспортно-эксплуатационных качеств дороги, дорожных покрытий, элементов обустройства и обстановки, непосредственно влияющих на условия дорожного движения; погодноклиматические условия – составные части погодных и климатических факторов, которые существенно влияют на транспортно-эксплуатационные характеристики дорог, на режим и безопасность движения, на условия движения по дороге и режим ее функционирования (рис. 5).

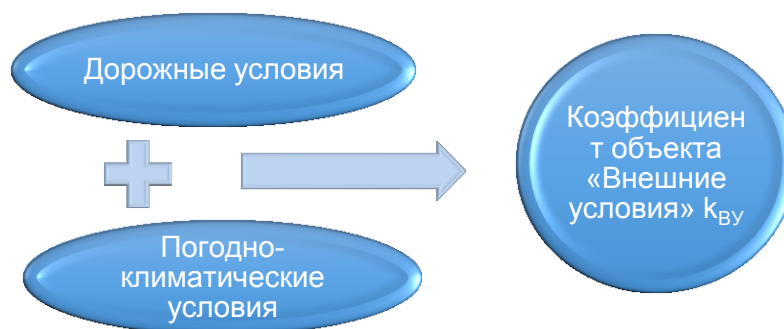


Рис. 5. Составляющие объекта «Внешние условия».

Показатель «Внешние условия» является одним из важнейших при анализе явления ДТП, согласно статистическим данным ГИБДД в Российской Федерации количество ДТП, причиной которых стали неудовлетворительные дорожные условия (НДУ) составляет более 30 % от общего.

«Место ДТП» – последняя составляющая рассматриваемого явления. Данная составляющая не может быть рассмотрена в доаварийном аспекте в связи с тем, что данный объект относится к послеаварийному, а именно уже произошедшему событию (явлению), но анализ его должен производиться именно в данном аспекте и рассматривать такие показатели, как: очаг аварийности; участок концентрации ДТП.

Исследование очагов аварийности и участков концентрации ДТП позволит определить аварийный участок, на котором и будет реализована модель дорожно-транспортного происшествия, включающая в себя все ранее рассмотренные объекты (составляющие), таким образом математическая модель явления ДТП выглядит следующим образом:

$$\text{ДТП} = k_{\text{с}} + k_{\text{мн}} + k_{\text{мс}} + k_{\text{вн}}$$

Реализация представленного подхода позволит разработать систему поддержки принятия решений в виде специализированного программно-аппаратного

комплекса. Пользователями данной системы будут являться органы исполнительной власти различных уровней.

Сотрудники и специалисты различных ведомств, которые отвечают в субъектах за организацию и обеспечение безопасности дорожного движения, а также за архитектурное и стратегическое планирование территорий, должны на основании данных, объединенных в разрабатываемой программе, принимать решения по внедрению практических рекомендаций по снижению количества ДТП как на территории субъекта или муниципалитета, так и на отдельно взятой автомобильной дороге, и на участке улично-дорожной сети.

1. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: утв. Постановлением Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864.
2. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] / Сайт Госавтоинспекции. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.
3. Статистические данные по Российской Федерации [Электронный ресурс] / Сайт Росстат. URL: <http://www.gks.ru>.
4. Центральный федеральный округ [Электронный ресурс] / Сайт ЦФО. URL: <http://cfo.gov.ru>.
5. Сараев А.В., Новописный Е.А., Дорохин С.В., Новиков И.А. Общие вопросы экспертизы дорожно-транспортных происшествий: монография. Белгород, 2015. 102 с.
6. Новиков И.А., Боровской А.Е., Шевцова А.Г. Управление и организация дорожного движения при оценке единичного элемента системы «ВАДС» // Информационные технологии и инновации на транспорте: материалы международной научно-практической конференции / Под общей редакцией А.Н. Новикова, 2015. С. 231–238.
7. Корчагин В.А., Новиков А.Н., Ляпин С.А., Ризаева Ю.Н. Сложные саморазвивающиеся транспортные системы // Мир транспорта и технологических машин. 2016. № 2 (53). С. 110–116.
8. Павел П., Новиков А.Н., Пржибыл О. Ассоциированные системы и транспортная телематика // Мир транспорта и технологических машин. 2015. № 2 (49). С. 96–102.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Новиков Александр Николаевич. Директор политехнического института имени Н.Н. Поликарпова. Доктор технических наук, профессор.

Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева.

Служебный адрес: г. Орел, ул. Московская, 77.

Novikov Aleksander Nikolaevich. Director of the Polytechnic Institute named after N.N. Polikarpova. Doctor of technical sciences, professor.

Orel State University named after I.S. Turgenev.

Work address: Orel, st. Moskovskaya 77.

Новиков Иван Алексеевич. Докторант кафедры «Сервис и ремонт машин». Кандидат технических наук, доцент. Научный консультант – Новиков Александр Николаевич доктор технических наук, профессор.

Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева.
Служебный адрес: г. Орел, ул. Московская, 77.

Novikov Ivan Alekseevich. Doctoral student of the chair of the Service and repair of machines. Candidate of technical sciences, associate professor. Scientific consultant – Alexander Novikov, doctor of technical sciences, professor.

Orel state University named after I.S. Turgenev.

Work address: Orel, st. Moskovskaya 77.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, транспортное средство, транспортный поток, аварийная ситуация.

Road safety, traffic accident, vehicle, traffic flow, emergency.

ОРЕШИН Н.А., ЧЕРЕПКОВ С.А., МЕНЮК Д.С.

ОЦЕНКА КАЧЕСТВА БЕЗОПАСНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ «ВОДИТЕЛЬ – АВТОМОБИЛЬ – ДОРОГА – СРЕДА» ПО ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ СВОЙСТВАМ

QUALITY ASSESSMENT SAFE OPERATION OF THE CAR IN THE ROAD TRANSPORT SYSTEM «DRIVER – VEHICLE – ROAD – ENVIRONMENT» ON THE PERFORMANCE CHARACTERISTICS

Предложен новый подход к оценке качества безопасного функционирования автомобиля в дорожно-транспортной системе «Водитель – Автомобиль – Дорога – Среда» по эксплуатационным свойствам. Определена совокупность эксплуатационных свойств автомобиля, определяющих его качество. Предложен подход к оцениванию качества автомобиля по эксплуатационным свойствам, влияющим на безопасность движения. Исследовано влияние эксплуатационных свойств на безопасное управление транспортным средством.

A new approach to assessing the quality of safe operation of the car in the road transport system "Driver-Car – Road – Environment" on the operational properties is proposed. The set of operational properties of the car determining its quality is defined. The proposed approach to the assessment of the quality of the vehicle operating characteristics that influence the traffic safety. The influence of operational characteristics on the safe handling of the vehicle.

Безопасность вождения автомобиля в различных дорожных условиях может быть достигнута при условии правильного использования его основных эксплуатационных свойств, которые непосредственно связаны с движением и в той или иной степени определяют закономерности этого движения. Анализ, проведенный в работе, показывает, что качество автомобиля по показателям эксплуатационных свойств $K_{\text{ЭСПЛ}}$ целесообразно описать выражением [1]:

$$K_{\text{Экспл}} = \left\{ K_{\text{Скор}}, K_{\text{Торм}}, K_{\text{ПлавнХод}}, K_{\text{Уст}}, K_{\text{Упр}}, K_{\text{Прох}}, K_{\text{ТоплЭкон}}, K_{\text{ВоздСред}}, K_{\text{Информ}}, K_{\text{Обзорн}} \right\}, \quad (1)$$

где $K_{\text{Скор}}$ – показатель скоростных свойств, характеризующих способность автомобиля перевозить грузы или пассажиров с высокой средней скоростью и производительностью, а также преодолевать участки дорог с повышенным сопротивлением движению;

$K_{\text{Торм}}$ – показатель тормозных свойств, определяющих способность автомобиля быстро снижать скорость движения вплоть до полной остановки, сохранять заданную скорость при движении под уклон, оставаться неподвижным на уклоне;

$K_{\text{ПлавнХод}}$ – показатель плавности хода – свойства, определяющего способность автомобиля уменьшать воздействие от механических колебаний при движении по неровностям дороги на водителя, пассажиров, груз и агрегаты этого транспортного средства;

$K_{\text{Уст}}$ – показатель устойчивости – свойства, определяющего способность автомобиля сохранять движение по заданной траектории, противодействуя силам, вызывающим его скольжение или опрокидывание, то есть это способность автомобиля выдерживать заданное направление движения в разнообразных дорожных условиях без опрокидывания и бокового скольжения колес;

$K_{\text{Упр}}$ – показатель управляемости – свойства, определяющего способность автомобиля сохранять или изменять направление движения, заданное водителем, с минимальной затратой физической энергии;

$K_{\text{Прох}}$ – показатель проходимости – свойства, определяющего способность автомобиля двигаться в тяжелых дорожных условиях, в том числе по грунтам с повышенным сопротивлением движению и малым коэффициентом сцепления, и преодолевать естественные или искусственные препятствия без вспомогательных средств;

$K_{\text{ТоплЭкон}}$ – показатель топливной экономичности – свойства автомобиля, характеризующего его способность расходовать малое количество топлива при заданных сопротивлениях движению;

$K_{\text{ВозСред}}$ – показатель вредного воздействия автомобиля на окружающую среду – свойства автомобиля, характеризующего его способность не оказывать отрицательного влияния на людей и окружающую среду;

$K_{\text{Информ}}$ – показатель информативности – свойства автомобиля обеспечивать необходимой информацией водителя и других участников движения;

$K_{\text{Обзорн}}$ – показатель обзорности – свойства автомобиля, определяемого видимым водителю с рабочего места пространством за пределами транспортного средства.

Оценку качества автомобиля по скоростным (тягово-скоростным) свойствам будем производить по показателям [2]:

$K_{\text{Разг}}$ – показатель разгонных свойств – скоростных свойств, определяющих способность автомобиля быстро увеличивать скорость движения;

$K_{\text{Тяг}}$ – показатель тяговых свойств – скоростных свойств, определяющих способность автомобиля двигаться с высокой скоростью при заданных сопротивлениях движению.

При этом качество автомобиля по показателям скоростным (тягово-скоростным) $K_{\text{Скор}}$ опишем выражением

$$K_{\text{Скор}} = \left\{ K_{\text{Разг}}, K_{\text{Тяг}} \right\}. \quad (2)$$

Тормозные свойства, характеризуемые показателем $K_{\text{Торм}}$, обеспечиваются функционированием следующих тормозных систем [1]:

- рабочей (основной);
- запасной (используется в случае отказа рабочей);
- стояночной (предназначена для удержания автомобиля в неподвижном состоянии, в том числе на уклоне);
- вспомогательной (применяется при длительном торможении, например на затяжном спуске или плавном торможении в условиях скользкого покрытия).

Качество автомобиля по показателям тормозных свойств $K_{\text{Торм}}$ опишем выражением [2]:

$$K_{\text{Торм}} = \left\{ K_{\text{Уклон}}, K_{\text{Разг}}, K_{\text{ПутьЗамед}}, K_{\text{Зам}}, K_{\text{ВремяСрабТорм}}, K_{\text{Уклон}} \right\}. \quad (3)$$

где $K_{\text{Уклон}}$ – показатель максимального уклона, на котором автомобиль удерживается стояночным тормозом.

$K_{\text{Разг}}$ – показатель тормозного пути – свойства, характеризующего расстояние, которое проходит автомобиль от момента нажатия на педаль тормоза до полной остановки автомобиля или конца торможения;

$K_{\text{Зам}}$ – показатель установившегося замедления – свойства, характеризующего среднюю величину замедления автомобиля в период торможения, когда величина тормозной силы постоянна;

$K_{\text{ПутьЗамг}}$ – показатель пути замедления – свойства, характеризующего путь, пройденным автомобилем от момента срабатывания тормозов автомобиля;

$K_{\text{ВремяСрабТорм}}$ – показатель времени срабатывания тормозного привода – свойства, характеризующего время от начала нажатия на педаль тормоза до достижения установившегося замедления (время срабатывания тормозного привода зависит от его конструкции и технического состояния, так для гидравлических приводов оно составляет от 0,2 до 0,4 с);

Тормозные свойства определяют активную безопасность автомобиля. Очевидно, что чем эффективнее и совершеннее тормозная система автомобиля, тем выше безопасная скорость. Тормозные механизмы, установленные на одной оси должны иметь одинаковую эффективность, чтобы обеспечить курсовую устойчивость автомобиля при торможении. Различная эффективность правых и левых тормозных механизмов создает дестабилизирующий момент, приводящий к заносу автомобиля.

Устойчивость определяет свойство автомобиля противостоять заносу (боковое скольжение колес одного или нескольких мостов) и опрокидыванию (поворот автомобиля в поперечной или продольной плоскости с отрывом соответствующих колес от опорной поверхности дороги). Особенно важно это свойство при движении

по скользкой дороге, где чаще всего происходят заносы и опрокидывания автомобиля, нередко кончающиеся большой бедой. Устойчивость зависит от ряда конструктивных параметров автомобиля, а также от умения водителя правильно управлять им в движении.

В зависимости от направления скольжения или опрокидывания различают курсовую, продольную, поперечную и боковую устойчивость. С учетом сказанного качество автомобиля по показателю устойчивости выразим выражением

$$K_{уст} = \left\{ K_{Курс}, K_{Траек}, K_{Прод}, K_{Попереч}, K_{Бок} \right\}. \quad (4)$$

где $K_{Курс}$ – показатель курсовой устойчивости – устойчивости автомобиля по ориентации его продольной оси;

$K_{Траек}$ – показатель траекторной устойчивости – устойчивости автомобиля по направлению его траектории движения;

$K_{Траек}$ показатель поперечной устойчивости – устойчивости автомобиля по положению его вертикальной оси в поперечной плоскости, то есть способности автомобиля двигаться по дорогам различного качества без опрокидывания относительно правых или левых колес и при отсутствии бокового скольжения;

$K_{Прод}$ показатель продольной устойчивости – устойчивости автомобиля по положению его вертикальной оси в продольной плоскости, то есть способности автомобиля двигаться в различных дорожных условиях без опрокидывания относительно передней или задней оси;

$K_{Бок}$ показатель боковой устойчивости – способности автомобиля двигаться без заноса задней (передней) части вправо или влево от оси движения, особенно на скользких дорогах при разгонах и резких торможениях.

Нарушение поперечной и боковой устойчивости возникают вследствие действия боковых сил: центробежной силы, поперечной составляющей силы тяжести, бокового ветра, ударов о неровности дороги. При движении по прямой продольная и поперечная устойчивость будут обеспечены, если линия действия силы тяжести не выходит за пределы периметра точек опоры автомобиля (рис. 1).

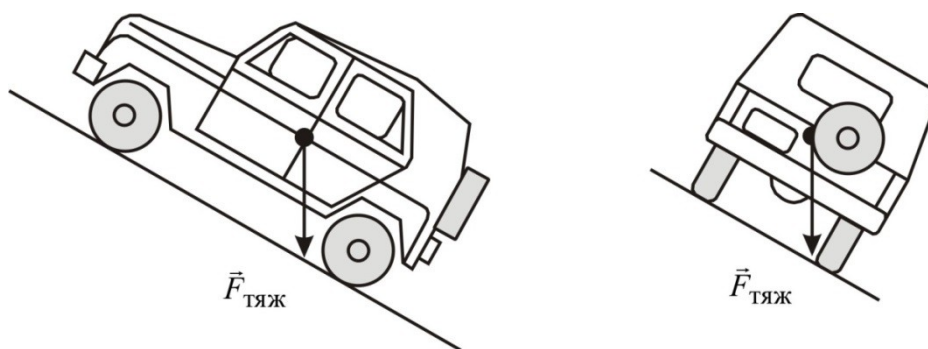


Рис. 1. Обеспечение продольной и поперечной устойчивости.

Автомобиль может потерять продольную (опрокидывание относительно задних колес) или поперечную (опрокидывание через колеса левой или правой стороны) устойчивость, если линия действия силы тяжести $\vec{F}_{тяж} = m\vec{g}$ пересекается с поверхностью дороги за пределами площади, ограниченной точками опоры колес.

Устойчивость движущегося автомобиля зависит от следующих факторов:

- массы автомобиля и высоты центра тяжести, базы и ширины колеи;
- размера, конструкции и состояния шины;
- радиуса кривизны дороги и состояния ее поверхности;
- конструкции и регулировки тормозов;
- скорости и направления движения;
- умения водителя управлять автомобилем.

Чем выше относительно земли расположен центр тяжести автомобиля и чем уже колея, тем выше вероятность опрокидывания. Для повышения устойчивости колея должна быть по возможности шире, а центр тяжести – ниже. Наличие груза в кузове, особенно крупногабаритного, увеличивает высоту центра тяжести, тем самым снижает устойчивость. На повороте существенное значение для устойчивости машины имеют не только скорость движения, но и такие параметры как радиус поворота и скорость поворота управляемых колес. Резкий поворот колес в определенных условиях может явиться основной причиной нарушения устойчивости.

Показателями оценки устойчивости являются критические значения параметров движения и положения автомобиля. Для оценки устойчивости автомобиля при действии на него боковых сил используют следующие показатели:

- критическая скорость по боковому скольжению и по боковому опрокидыванию;
- критические углы косого по боковому скольжению и по боковому опрокидыванию;
- коэффициент поперечной устойчивости.

Значительное влияние на управляемость оказывают конструктивные особенности шины (высота и ширина профиля, эластичность и т. д.), техническое состояние ходовой части и рулевого управления автомобиля. Уменьшение давления в одной из шин увеличивает ее сопротивление качению и уменьшает поперечную жесткость. Поэтому автомобиль будет постоянно отклоняться в сторону шины с уменьшенным давлением. Изнашивание деталей рулевого управления приводит к образованию зазоров, нарушающих установленные кинематические связи и облегчающих возникновение произвольных колебаний колес. Причиной колебаний колес может явиться и их дисбаланс. Стабилизация может ухудшиться и вследствие неправильной регулировки рулевого управления (чрезмерная или недостаточная затяжка подшипников, пробок продольной рулевой тяги и др.).

Оценку качества автомобиля по его проходимости будем осуществлять по показателям опорной и профильной проходимости:

$$K_{\text{Прох}} = \left\{ K_{\text{ПрохОпорн}}, K_{\text{ПрохПроф}} \right\}, \quad (5)$$

где $K_{\text{ПрохОпорн}}$ – показатель опорной проходимости – свойства, характеризующего способность транспортного средства двигаться по деформируемым грунтам;

$K_{\text{ПрохПроф}}$ – показатель профильной проходимости – свойства, характеризующего способность транспортного средства преодолевать неровности, препятствия и вписываться в дорожные габариты.

Проведенный анализ определил факторы, влияющие на потерю проходимости:

- задевание выступающих частей автомобиля за неровности дороги или местности;

- продольные и поперечные уклоны, вызывающие опасность опрокидывания;
- препятствия, создающие большие сопротивления движению и непреодолимые либо из-за недостаточных тяговых свойств, либо из-за ограничений по сцеплению ведущих колес с опорной поверхностью;
- препятствия, способные вызвать затопление автомобиля.

Оценку качества автомобиля по его информативности будем осуществлять по показателям внутренней и внешне информативности:

$$K_{\text{Информ}} = \left\{ K_{\text{ИнформВнутр}}, K_{\text{ИнформВнешн}} \right\}, \quad (6)$$

где $K_{\text{ИнформВнутр}}$ – показатель внутренней информативности – свойства автомобиля обеспечивать водителя информацией о работе агрегатов и механизмов;

$K_{\text{ИнформВнешн}}$ – показателя внешней информативности – свойства автомобиля информировать других участников движения о своем расположении на дороге и намерениях водителя по изменению направления и скорости движения.

Внутренняя информативность зависит от конструкции панели приборов, устройств, обеспечивающих обзорность, рукояток, педалей и кнопок управления автомобилем. Расположение приборов на панели и их устройство должны позволять водителю тратить минимальное время для наблюдения за показаниями приборов.

Внешняя информативность – зависит от размеров, формы и окраски кузова, расположения световозвращателей, внешней световой сигнализации, звукового сигнала. Грузовые автомобили средней и большой грузоподъемности, автобусы благодаря своим габаритам более заметны и лучше различимы, чем легковые автомобили и мотоциклы. Автомобили, окрашенные в темные цвета (черный, зеленый, синий и др.), из-за трудностей их различия в 2 раза чаще попадают в ДТП, чем окрашенные в светлые и яркие цвета. Система внешней световой сигнализации должна отличаться надежностью работы и обеспечивать однозначное толкование сигналов участниками дорожного движения в любых условиях видимости. Фары ближнего и дальнего света, а также другие дополнительные фары (прожектор, противотуманные фары и фонари) улучшают внутреннюю и внешнюю информативность автомобиля при движении ночью и в других условиях ограниченной видимости.

Оценку качества автомобиля по его обзорности будем осуществлять по показателям, характеризующим передний, задний и боковой горизонтальными углами обзорности:

$$K_{\text{Обзорн}} = \left\{ K_{\text{ОбзорнПер}}, K_{\text{ОбзорнЗадн}}, K_{\text{ОбзорнБок}} \right\}, \quad (7)$$

где $K_{\text{ОбзорнПер}}$ – показатель, характеризующий передний горизонтальный угол обзорности;

$K_{\text{ОбзорнЗадн}}$ – показатель, характеризующий задний горизонтальный угол обзорности;

$K_{\text{ОбзорнБок}}$ – показатель, характеризующий боковой горизонтальный угол обзорности.

Обзорность зависит в основном от размера окон и стеклоочистителей, ширины и расположения стоек кабины, конструкции стеклоомывателей, системы обдува и обогрева стекол, расположения и конструкции зеркал заднего вида. Обзорность также зависит от удобства сиденья.

-
1. Военная автомобильная техника: справочник. М.: Главное автобронетанковое управление (ГАБТУ) МО РФ, 2006. 123 с.
 2. Шухман Ю.И. Основы безопасного управления автомобилем и безопасность движения. М.: За рулем, 2010. 160 с., илл.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Орешин Николай Алексеевич. Сотрудник. Кандидат технических наук, профессор.

Академия ФСО России.

Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Oreshin Nikolay Alekseevich. Worker. Candidate of technical sciences, professor.

Academy FSO of Russia.

Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

Черепков Сергей Анатольевич. Сотрудник. Кандидат технических наук.

Академия ФСО России.

Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Cherepkov Sergei Anatolyevich. Worker. Candidate of technical sciences.

Academy FSO of Russia.

Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

Менюк Дмитрий Степанович. Сотрудник.

Академия ФСО России.

Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Menyuk Dmitry Stepanovich. Worker.

Academy FSO of Russia.

Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Статические свойства автомобиля, качество автомобиля, критерий качества автомобиля, оценка качества автомобиля по статическим свойствам.

Static properties of the car, the quality of the car, the criterion of car quality, evaluation of the quality of the car by static properties.

ПАВЛОВА Е.В.

**ПРОФИЛАКТИКА АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ
В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ**

**PREVENTION OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN ROAD TRAFFIC
AS A FACTOR OF SAFETY ON THE ROADS**

В статье рассматриваются отдельные аспекты, связанные с предупреждением административных правонарушений, совершаемых в области дорожного движения, особенности системы профилактики правонарушений правил дорожного движения как на федеральном, так и на региональном уровнях, а также высказываются предложения по повышению эффективности рассматриваемого правового института.

The article deals with certain aspects related to the prevention of administrative offenses committed in the field of traffic, especially the system of prevention of offenses of traffic rules, both at the Federal and regional levels, as well as proposals to improve the effectiveness of the legal institution.

В современный период деятельности государственных институтов и гражданского общества пристальное внимание уделяется обеспечению защищенности человека и гражданина. Данное направление деятельности обеспечивается, в том числе и путем создания эффективной системы профилактики и предупреждения противоправных посягательств. Самостоятельным этапом в рассматриваемом вопросе следует признать принятие Федерального закона «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ [1], который впервые закрепил систему профилактики правонарушений, а также основные направления профилактической деятельности. Положения указанного закона в полной мере распространяются и на область безопасности дорожного движения.

В существующих реалиях правоприменительной практики необходимо четкое нормативное правовое разграничение полномочий министерств, ведомств и организаций, которые призваны обеспечить не только безопасность дорожного движения, но и реализацию Госавтоинспекцией таких основных положений статьи первой Федерального закона «О полиции», как защита жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, противодействия преступности, охраны общественного порядка и собственности, обеспечения общественной безопасности, предоставления помощи федеральным органам государственной власти, органам государственной власти субъектов Российской Федерации и т.д. [2]

Следует отметить, что в современный период развития государственности профилактика правонарушений развивалась как особое направление и влияла на поведение и сознание людей в целом.

А.С. Бондарев в своих работах рассматривает профилактику правонарушений как один из способов внешнего выражения правовоспитательной деятельности [3, с. 4].

А.И. Петров утверждает, что профилактика правонарушений, являясь одним из трех направлений правового просвещения, представляет собой распространение в обществе и разъяснение в доступной форме положений отдельных правовых актов неопределенному кругу лиц. Правовое просвещение он рассматривает как часть правового воспитания [4, с. 161].

Относительно раскрытия содержания термина «профилактика правонарушений» А.М. Гаврилов отмечает, что это определенный вид массовой идеологической работы сотрудников правоохранительных органов, направленный на выработку у людей эмоционального восприятия процесса правового регулирования общественных отношений, информирование готовности беспрекословно выполнять правила поведения, закрепленные в законе [5, с. 95].

Представляется обоснованным, что указанное определение охватывает лишь одно направление профилактической деятельности, а именно деятельность государственных органов правоохранительной направленности, однако в орбиту рассматриваемых правоотношений вовлечено значительное количество и иных структур. Так, в частности, профилактические мероприятия, во взаимодействии с государственными органами, осуществляют общественные объединения, образовательные организации, средства массовой информации, адвокатура, предприятия и иные учреждения.

Цель профилактики правонарушений заключается в формировании у граждан правосознания, уважения к закону, нетерпимости к различным нарушениям, а также формирование такого элемента, как ответственность перед законом, недопущение совершения противоправных деяний.

Профилактика правонарушений осуществляется при помощи различных средств. Их перечень варьируется от устных до печатных. К устным можно отнести: лекции, беседы, консультации и т.д. Письменными средствами являются: тексты правовых актов, комментарии к ним, статьи на правовые темы, монографии, диссертации и т.д. Особое значение в настоящее время приобретают виртуальные средства профилактики правонарушений.

Сегодня наша жизнь неразрывно связана с глобальной сетью и различными техническими устройствами. К таким средствам можно отнести разнообразные справочно-правовые системы, например, «КонсультантПлюс», «Гарант», различные поисковые системы сети Интернет.

Следует учитывать, что вышеуказанное обстоятельство оказывает значительное влияние именно на молодежную среду, в которой так важно сформировать стойкую нетерпимость к нарушению правил дорожного движения и, как следствие, по достижении совершеннолетнего возраста – законопослушного гражданина Российской Федерации.

Необходимо отметить, что главным и действенным средством является самовоспитание, главная задача которого заключается в формировании у самого себя уважения к праву, возможности всегда следовать правовым предписаниям путем самообучения.

Профилактика правонарушений имеет целый ряд отличительных признаков:

1. Целенаправленность. Главная цель профилактики правонарушений заключается в формировании в обществе социально-правовых установок.
2. Доступность. Как правило, профилактика осуществляется в доступных и легких формах для достижения конкретного результата.

3. Систематичность. Осуществление профилактики правонарушений исключает разовое воздействие на социальную общность.

4. Информационность. Содержание данного понятия предполагает наличие информации, которая заложена сами субъектом.

5. Связь с другими видами профилактики. Профилактика правонарушений не должна действовать изолированно. Действенный результат наблюдается при соединении всех систем профилактики.

Общество, которое лишено представлений о правовых ценностях, теряет необходимые ориентиры для нормального функционирования. В данном случае уместно привести цитату И.А. Ильина, советовавшего сделать все, чтобы приблизить право к народу, чтобы укрепить массовое правосознание, чтобы народ понимал, знал и ценил свои законы, чтобы он добровольно соблюдал свои обязанности и запреты, лояльно пользовался своими полномочиями [6, с. 30].

В области профилактики нарушений правил дорожного движения важное значение имеют такие правовые акты, как:

- Об утверждении стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 [7];

- Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ [8];

- Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903 [9] и иные нормы права.

Предупреждению административных правонарушений в рассматриваемой сфере уделяют значительное внимание как на федеральном уровне, так и на уровне субъектов Российской Федерации. Определенные положительные моменты уже достигнуты, о чем свидетельствуют статистические данные. рост автотранспорта на дорогах страны растет огромными темпами [11]. Так, в 2018 году зарегистрировано 168.099 дорожно-транспортных происшествий, что на 0,8 % меньше, чем в 2017 году, на 4,6 % уменьшилось количество погибших, на 0,2 % раненых. Однако отдельные показатели аварийности ухудшились, в частности увеличилось количество аварий с участием несовершеннолетних на 1,8 %, на 4,7 % увеличилось пострадавших детей-пассажиров, на 1,3 % увеличилось количество водителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения [10]. Анализ указанных данных позволяет органам, входящим в систему профилактики нарушений правил дорожного движения, скорректировать свою деятельность в 2019 году, перераспределив акцент именно на те направления, которые требуют вмешательства с целью уменьшения количества совершаемых нарушений.

Кроме того, в системе профилактики нарушений норм права большое значение имеет согласованность при взаимодействии всех субъектов системы для достижения оптимального результата [12].

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 [13].

Итак, можно сказать о том, что в современном государстве профилактика правонарушений должна базироваться на истинно основанных идеях и правовых теориях. В данном процессе должны использоваться научно обоснованные средства и методы воздействия профилактики. При этом важно учитывать, что это целенаправленный процесс донесения субъектом различных правовых ценностей, а также предотвращения антисоциального поведения через вспомогательные каналы и что профилактика правонарушений осуществляется не изолированно, а во взаимосвязи с такими видами профилактики, как культурная, политическая, нравственная и т.д.

1. Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Зейналов Ф.Н., Калюжный Ю.Н. К вопросу о совершенствовании нормативного правового закрепления полномочий сотрудников органов внутренних дел на примере деятельности дорожно-патрульной и патрульно-постовой служб полиции // Административное право и практика администрирования. 2018. № 4. С. 9–23.
3. Бондарев А.С. Профилактика правонарушений и обучение формы правового воспитания: понятие и средства воздействия // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2008. № 1. С. 4.
4. Петров А.И. Понятие и содержание правового просвещения как особой функции органов прокуратуры (теоретико-правовой анализ) // Вестник Чувашского университета. 2012. № 4. С. 161.
5. Гаврилов А.М. Профилактика правонарушений как метод привлечения населения к участию в охране порядка // Марийский юридический вестник. 2008. № 6. С. 95.
6. Ильин И.А. О сущности правосознания. М.: Рарогъ, 1993. С. 30.
7. Об утверждении стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 29.12.2017 № 443-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 29.12.2018 № 903. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
10. Официальный сайт МВД России [Электронный ресурс]. URL: <https://mvd.ru/folder/101762/item/6629353> (дата обращения: 03.02.2019.).
11. 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.
12. Афолина Е.Г. Информационное обеспечение деятельности по предупреждению правонарушений в сфере детской дорожной безопасности // Вестник Калининград-

ского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2018. № 2 (52). С. 156–159.

13. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Павлова Евгения Васильевна. Заместитель начальника кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

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

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

Pavlova Eugeniya Vasilyevna. Deputy Head of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies. Candidate of sciences (Law).

Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, административное правонарушение, предупреждение, правила дорожного движения, система государственных органов, подразделения ГИБДД.

Road traffic safety, administrative offence, prevention, traffic rules, public bodies, units of the traffic police.

ПАРАХИН В.В.

ИСТОРИКО-ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

THEORETICAL AND HISTORICAL ASPECTS OF PROPAGANDA OF ROAD TRAFFIC SAFETY

В статье раскрываются историко-теоретические аспекты пропаганды безопасности дорожного движения.

The article reveals the historical and theoretical aspects of the promotion of road safety.

Использование пропаганды берет начало от зарождения человеческой цивилизации как таковой. Сохранившиеся иероглифические письма египтян подтверждают это. Уже древние греки во время расцвета афинской демократии в пантеоне богов почитали Пейто (Πιτό, Πιφό) – богиню убеждения. В римской мифологии олицетворением искусства убеждения являлась богиня Свада.

Нравится нам это или нет, мы все продолжатели идей Пейто, поскольку не только являемся получателями убеждающих коммуникаций, но и сами - источники

таких посланий. Иногда мы играем эту роль невинно, рекомендуя другу конкретный магазин или определенную марку автомобиля. Многие профессии требуют высокого уровня навыков убеждения, и это не только в торговле, но в других важных областях социальной сферы.

Для определения массовых форм и методов убеждения в XVII веке стал использоваться термин пропаганда.

Первое документально подтвержденное использование данного термина относится к 1622 году, когда папа римский Григорий XV основал Священную конгрегацию пропаганды как средство координации усилий, направленных на «добровольное» принятие людьми доктрин церкви. С тех пор слово «пропаганда», приобрело отрицательное значение в протестантских странах, но дополнительный положительный оттенок (сходный с «образованием» или «проповедованием») на католических территориях.

В настоящее время в западной литературе понятие самой пропаганды обычно носит «ругательный» характер, это отчасти связано с тем, что ассоциируется с представлениями об обмане, «промывке мозгов», манипуляции сознанием и т.п. Поэтому не только практики, но и некоторые западные теоретики предпочитают этим понятием не пользоваться, когда речь идет о деятельности собственных пропагандистов.

Ряд американских и европейских авторов определяют государственную пропаганду как «социальный маркетинг – пропаганда здорового, безопасного и социально-позитивного жизненного стиля» [1]. По их мнению, в него входит «продажа» позитивного поведения по отношению к себе и к социуму. Например, обеспечение или усиление личной безопасности и укрепление здоровья.

Тем не менее, пропаганда как метод влияния на сознание и поведение людей доказала свою значимость, продолжает успешно существовать и ее роль только возрастает.

В отечественных исследованиях, посвященных теоретическому анализу пропаганды, она раскрывается как процесс распространения (от латинского – *propaganda*) в обществе и разъяснения каких-нибудь воззрений, идей, знаний, учений, а также деятельность по формированию у масс определенного мировоззрения.

По мнению польского автора Л. Войтасика пропаганда – это целенаправленное мотивированное убеждающее воздействие на сознание каждого человека с помощью идей, взглядов, теорий с целью оказания влияния на формирование его поведения в желательном направлении [2].

История пропаганды безопасности дорожного движения связана с появлением первых транспортных средств. Органами внутренних дел всегда уделялось большое внимание этому вопросу. Первые подразделения пропаганды в системе органов внутренних дел были созданы 25 мая 1932 г., когда был издан циркуляр ГУРМК при СНК РСФСР № 36 «О мероприятиях по развертыванию пропаганды вопросов безопасности уличного движения», которым было предписано создать комиссии по вопросам пропаганды безопасности уличного движения при управлениях РК милиции АССР, краев и областей.

Пожалуй, впервые функции, конкретные формы и методы деятельности Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения получили нормативное закрепление в приказе НКВД СССР от 13 июля 1939 г. № 440. Им была введена в действие Инструкция об агитационно-массовой работе по безопасности дорожного движения.

Как правило, в таких ведомственных документах определялись задачи, формы, методы, средства пропаганды, а также назывались субъекты этой деятельности.

В настоящее время деятельность пропагандистов регламентирует утвержденное приказом МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903 «Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения».

Анализ сущности пропаганды безопасности дорожного движения позволяет выдвинуть и рассмотреть ее как целостную систему. Целостная система пропаганды – это не только совокупность элементов, а целостный комплекс взаимосвязанных компонентов, образующих особое единство со средой. Этот комплекс как элемент, состоящий из систем более низкого порядка, входит в систему более высокого порядка. Можно согласиться с И.К. Шахриманьяном, который отметил, что «система пропаганды безопасности дорожного движения может рассматриваться в качестве подсистемы, элемента более крупных социальных образований, таких как правовое воспитание; государственная система обеспечения безопасности дорожного движения; профилактическая деятельность органов внутренних дел» [3]. Множественность системных связей определяет сложность пропаганды безопасности дорожного движения.

С другой стороны, пропаганда имеет свою внутреннюю структуру, свои компоненты, которые позволяют лучше понять ее функционирование, механизмы пропагандистского воздействия на аудиторию.

При проведении пропагандистского процесса по безопасности дорожного движения необходимо знать его основные звенья, главные «действующие лица» пропаганды. В начале XX века существовала созданная ещё Аристотелем в IV веке до н.э. единственная основная модель коммуникации: «оратор – речь – аудитория». Во-первых, это тот, кто сообщает – коммуникатор, субъект, источник. Во-вторых, это то, что сообщается – содержание сообщения, текст. Наконец, в-третьих, это тот или те, кому оно предназначено – реципиент, объект, аудитория.

С развитием массовых коммуникаций в 1948 году была разработана линейная модель коммуникации Г. Лассуэлла, одного из пионеров изучения пропаганды. Общеизвестна эта «парадигма», т.е. формула анализа пропагандистского процесса: *«кто сообщает – что – по какому каналу – кому – с каким эффектом»*. Позднее (1968 г.) Лассуэлл предложил более подробный вариант своей модели: кто? с какими намерениями? в какой ситуации? с какими ресурсами? используя какую стратегию? оказывает влияние на какую аудиторию? с каким результатом? Максимальная практичность этих представлений обеспечило их широкое распространение.

Из этого следует считать, что пропагандистская деятельность по безопасности дорожного движения органов внутренних дел представляет собой целостный процесс, содержащий набор структурных компонентов: цель, субъект, объект, содержание, формы, средства, методы, результат.

Целостность пропаганды определяется тем, что входящие в нее компоненты находятся в таких тесных связях между собой, что не могут существовать вне целого.

Исходным в организации пропаганды безопасности дорожного движения является определение цели, которая составляет сердцевину пропагандистской деятельности. Цели пропаганды многочисленны и неоднозначны. Применительно к пропаганде безопасности дорожного движения цели можно классифицировать на

стратегические (перспективные) и тактические (текущие, ситуационные, разовые, узкоспециализированные). Перспективные цели пропаганды имеют всеобщий характер и органически вытекают из стратегических задач. Тактические цели – это ступенька на пути достижения общей или стратегической цели.

Понятие целей пропаганды безопасности дорожного движения тесно связано с понятием ее функций. Выполняя свои функции, пропаганда опирается на социально-психологические механизмы, которые позволяют воздействовать и на разум, и на чувства, и на волю людей.

В последнее время некоторые исследователи расширяют круг функций пропаганды. Одни выделяют информационную, интерпретационную, инспирирующую, воспитательную, образовательную, просветительскую, организаторскую, управленческую, регулятивную и другие функции.

Очевидно, что наиболее существенными функциями пропаганды безопасности дорожного движения являются информационная и воспитательная.

Конечно, уровень массовой культуры безопасного поведения на дорогах определяется не только, как реализуются те или иные функции, но и тем, насколько соблюдены принципы пропаганды, разнообразны и эффективны применяемые средства и методы воздействия на людей.

Принципы обусловлены целями пропаганды безопасности дорожного движения, в них отражены объективные закономерности, основные требования к содержанию, формам, методам, средствам пропаганды. В целом, принципы пропаганды можно разделяются на две группы, которые, по нашему мнению, соответствуют принципам пропаганды безопасности дорожного движения.

Первую группу составляют принципы, определяющие содержание, направленность средств пропаганды безопасности дорожного движения, ее теоретический и методологический уровень. К ним относятся: идейность, научность, правдивость, связь с жизнью.

Вторую группу составляют принципы, определяющие выбор средств, методов и форм осуществления пропагандистского воздействия как методического, так и организационно-управленческого. К ним относятся: оперативность, наступательность, конкретность, ясность, убедительность, общедоступность, актуальность, наглядность, комплексность воздействия, сознательность, активность, дифференцированность, систематичность, последовательность, массовость, интенсивность и другие.

Все принципы тесно связаны между собой, взаимодополняют и взаимообуславливают друг друга, так как являются отражением разных сторон одной и той же реальной действительности – единого процесса пропаганды безопасности дорожного движения.

Сложным в теоретическом отношении и весьма важным для практики является вопрос о субъекте пропаганды безопасности дорожного движения.

Существует мнение, что в качестве субъекта пропаганды может выступать социальная группа, интересы которой она выражает, или организаторы пропагандистского процесса, кадры, непосредственно занятые процессом производства пропагандистских сообщений. И.К. Шахриманьян выделяет два понятия: 1) субъект пропаганды безопасности дорожного движения, проводимой в стране, и 2) субъект конкретного пропагандистского мероприятия. В масштабе страны субъектом пропаганды выступает система государственных органов и общественных организаций

(обобщенный субъект). Субъектом конкретного пропагандистского мероприятия является коммуникатор.

Следовательно, мы можем говорить о таком явлении как полисубъектность пропаганды. Таким образом, можно выделить следующие виды субъектов пропаганды безопасности дорожного движения: индивидуальный, групповой (коллективный) и обобщенный.

Понятие «субъект» и «объект» пропаганды неразрывно связаны между собой. Объект пропаганды – это индивид или группа людей, на разум, эмоции, и волю которых осуществляется целенаправленное пропагандистское воздействие. Выделяют обобщенный объект пропаганды безопасности дорожного движения, которым выступает все население страны, а также конкретный объект определенных пропагандистских мероприятий, которым обычно выступают конкретные социальные группы. Безусловно, одним из обязательных условий эффективности такой пропаганды является учет специфики аудитории, на которую она рассчитана.

Анализируя этапы развития представлений о массовой коммуникации, условно можно выделить два подхода к рассмотрению этого явления. С сороковых годов XX века исследователи пропаганды стали делить анализ аудитории массовой коммуникации на две смежных области: атомизм (одноступенчатая модель коммуникации) и исследования лидеров мнения (двухступенчатая модель коммуникации).

Согласно концепции атомизма, аудитория состоит из разрозненных независимых друг другу людей («атомов»). Иначе говоря, люди находятся под прямым воздействием того или иного средства массовой коммуникации, и каждый из них самостоятельно воспринимает и оценивает получаемое при этом сообщение. Один из первых исследователей пропаганды Г. Лассуэлл в своей книге «Техника пропаганды в мировой войне», вышедшей в 1927 году, определяет пропаганду как «контроль общественного мнения с помощью манипуляций социальных символов» [4]. В своей работе он дает определение массовой пропаганды как нового «молота и наковальни общественной солидарности». Позднее он предлагает теорию «волшебной (магической) пули» или теорию «подкожной иглы (шприца)». В процессе массовой коммуникации каждый член общества целенаправленно получает свою, заранее отмеренную «дозу» воздействия, которая «впрыскивается» в него, как из шприца.

Другой подход, выдвинутый П. Лазерсфельдом, формирует двухступенчатую модель коммуникации. Согласно этой теории, изложенной в книге «Выбор народа», посредниками передачи коммуникационного воздействия служат «лидеры общественного мнения», т.е. люди, пользующиеся авторитетом в своем коллективе. Иными словами, межличностная и внутригрупповая коммуникация переходит в массовую по схеме «средства массовой коммуникации – лидер общественного мнения – индивид, ориентированный на этого лидера».

В дальнейшем этот тезис был развит Э. Кацем и У. Шраммом, их доктрина получила название «многоступенчатая схема коммуникации».

Таким образом, сложился комплексный подход к рассмотрению вопроса влияния пропаганды, суть которого состоит в том, что для достижения необходимых результатов информационное воздействие должно осуществляться как через опосредованные формы коммуникации (телевидение, радио, печать), так и используя «лидеров мнений», являющиеся каналами непосредственной коммуникации для своих микрогрупп.

Вопрос о средствах пропаганды безопасности дорожного движения зачастую изучается вместе с задачей по определению оптимальных форм этой работы. Такое

положение в исследовании форм и средств пропаганды может быть объяснено тем, что некоторые формы специфичны для конкретных средств массовых коммуникаций. В качестве таких форм могут выступать все жанры художественной, научной, публицистической печати, теле-радиожурналистики, кино, культурно-досуговой деятельности.

Для распространения пропагандистского сообщения могут употребляться различные подходящие для этой цели средства. В литературе встречается различная систематизация средств пропаганды. Представляется, что средства пропаганды безопасности дорожного движения в зависимости от способа воздействия на человека можно разделить на три группы.

Первую группу составят средства массовой информации и пропаганды. Среди них можно выделить печатные (газеты, журналы, книги, и т.д.), аудиальные (радио, магнитофоны и т.д.), аудиовизуальные (телевидение, кино, видеомагнитофоны, интернет и т.д.) средства.

Вторую группу составляют средства устной пропаганды. К ним относятся: лекции, доклады, выступления, отчеты, сообщения, беседы, встречи, дискуссии, разговоры и др. формы.

Наконец, к третьей группе мы отнесем средства наглядной пропаганды: баннеры, рекламные щиты, билборды, плакаты, листовки, графики, буклеты и др., а также средства «малой пропаганды» (обертки, карандаши, точилки, вкладыши, календари, открытки, сувениры и т.д.).

Средства пропаганды сами по себе указывают на некоторые виды пропагандистских действий. Однако, понятие «средство пропаганды» шире, чем понятие «вид пропаганды», хотя оба понятия тесно взаимосвязаны между собой.

Метод пропагандистской деятельности можно определить, как способ осуществления пропаганды, зависящий от конкретных ситуаций и конкретного использования средств пропаганды. Знание методов и приемов пропаганды безопасности дорожного движения, умение правильно их применять – одна из важнейших характеристик уровня пропагандистского мастерства.

Методы пропаганды безопасности дорожного движения по своему целевому назначению многообразны. В пропагандистских целях могут использоваться почти все методы, применяемые в педагогике, методы психологического воздействия на отдельных индивидов и группы людей, а также методы, применяемые в государственном управлении и т.д.

Структура пропаганды, взятая со стороны методов формирования сознания личности, включает в себя совокупность трех методов, существующих как неразрывное единство трех этапов пропаганды, – информирования, убеждения и внушения. В зависимости от совпадения целей субъекта пропаганды и реципиента пропагандистский эффект может быть достигнут на любом этапе осуществления пропаганды.

Под эффективностью всякой пропаганды, и в частности пропаганды безопасности дорожного движения, следует понимать степень достижения целей, ради которых проводится она. Если в результате пропагандистской деятельности имеется, пусть самое малое, продвижение к намеченной цели, к положительному результату, то можно говорить о ее эффективности. Степень приближения к исходной цели пропаганды – это и является мерой эффективности.

Таким образом, в системе работы органов внутренних дел необходима установившаяся система пропаганды безопасности дорожного движения. Эффективность

пропаганды может быть обеспечена только с учетом всех без исключения элементов пропагандистского процесса: содержания; преследуемых целей; подготовленности кадров; выбора средств, форм и методов пропагандистского воздействия; особенностей аудитории; уровня на котором ведется пропаганда; влияние внешних условий, среды, как на пропаганду, так и на ее аудиторию.

1. Майерс Д. Социальная психология. 7-е изд. СПб.: Питер, 2007.
2. Войтасик Л. Психология политической пропаганды. М., 1981.
3. Шахриманьян И.К. Деятельность органов внутренних дел по пропаганде безопасности дорожного движения: учебное пособие. М., 1979.
4. Lasswell H. Propaganda Technique in the World War. New-York, 1927.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Парахин Владимир Васильевич. Начальник отделения пропаганды БДД.
ООАР и ПБДД УГИБДД УМВД России по Липецкой области.
Служебный адрес: 398059, г. Липецк, ул. М.И. Неделина, 2.

Parakhin Vladimir Vasilyevich. Head of the department of road traffic safety promotion.

Organizational-analytical work and road safety rules department of the General Administration for Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia (Lipetsk region).

Work address: 398059, Lipetsk, st. M.I. Nedelina 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Пропаганда безопасности дорожного движения, массовые коммуникации, система, эффективность.

Promotion of road safety, mass communications, system, efficiency.

ПЕРКОВ А.А.

ОСОБЕННОСТИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ НАБЛЮДАТЕЛЬНОСТИ И ИХ УЧЕТ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

FEATURES OF PROFESSIONAL OBSERVATION AND THEIR CONSIDERATION IN ACTIVITIES OF TRAFFIC POLICE OFFICER

В статье рассматриваются особенности профессиональной наблюдательности и специфика их учета в деятельности сотрудников Госавтоинспекции. Актуальность данного вопроса обоснована необходимостью постоянного повышения эффективности решения оперативно-служебных задач. Формирование профессиональной наблюдательности сотрудников Госавтоинспекции является одним из способов повышения качества несения службы.

The article discusses the features of professional observation and the specifics of their accounting in the activities of traffic police. The urgency of this issue is justified by the need to continuously improve the efficiency of solving operational and service tasks. Formation of professional observation of employees of the state traffic Inspectorate is one of the ways to improve the quality of service.

В России действующее законодательство предусматривает общее правило привлечения к административной ответственности [1], в связи с чем следует отметить тот факт, что профессиональная деятельность сотрудников Госавтоинспекции специфична. Это связано с особенностями тех задач, которые стоят перед данной категорией субъектов труда. Несмотря на принимаемые меры, совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения все еще остается приоритетным направлением. Об этом в очередной раз говорил Президент России В.В. Путин на прошедшем 28 февраля 2019 года расширенном заседании коллегии МВД России, отмечая, что «каждый день в ДТП погибает почти 50 и получают ранения около 600 человек. Это очень много, уже говорил об этом и на прошлых наших встречах – трагически много».

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 [2]. 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 [9].

Одним из способов решения задачи по повышению эффективности деятельности сотрудников Госавтоинспекции является формирование у них необходимых профессионально важных качеств. Это позволит успешно решать оперативно-служебные задачи, главная из которых – обеспечение безопасности дорожного движения.

Профессиональная наблюдательность является значимым качеством для сотрудника Госавтоинспекции. Она позволяет планомерно, целенаправленно воспринимать реальность [3]. Одной из особенностей наблюдательности в деятельности выделенной нами категории сотрудников является объект наблюдения. Не зная, что наблюдать, сотрудник не сможет замечать важные, часто малозаметные факты и обстоятельства. Понимание того, что является значимым, позволяет направить внимание и сделать процесс наблюдения эффективным. Профессиональная наблюдательность зависит от типа восприятия, опыта и знаний наблюдателя. Чем подробнее и обстоятельнее сотрудник знает объект, тем выше эффективность наблюдения, так как он сразу интерпретирует и оценивает воспринятое. Вместе с тем определенную сложность может вызывать то, что при наблюдении необходимо не только подмечать известное, но и замечать новое. Именно поэтому облегчить задачу может строгая ориентация на цель наблюдения, которая определяет круг предметов наблюдения.

Для сотрудников Госавтоинспекции цель наблюдения определяется решаемыми ими задачами. Например, при обеспечении безопасности дорожного движения для сотрудника важно замечать особенности поведения и речи участника дорожного движения, с которым происходит коммуникация. Это позволит выбрать

наиболее эффективную в данном конкретном случае стратегию общения [4]. Поэтому необходимо уделять самое пристальное внимание профессиональной подготовке сотрудников Госавтоинспекции как залого высокого уровня профессиональной наблюдательности. Особую роль стоит уделять изучению человека, закономерностей общения. Это обусловлено тем, что в своей практике сотрудник органов внутренних дел чаще всего сталкивается с необходимостью замечать особенности поведения гражданина, выделяя, в том числе, признаки агрессии, лжи. Эту задачу приходится решать в условиях дорожного движения и временного дефицита.

Еще одной особенностью профессиональной наблюдательности, которую необходимо учитывать в деятельности сотрудников Госавтоинспекции, является ее связь с разными сторонами психической жизни человека – памятью, мышлением, прошлым опытом, направленностью и предпочтениями. При решении оперативно-служебных задач сотрудник не только фиксирует значимые факты, но и устанавливает причинно-следственные связи между ними. Именно поэтому развитие профессиональной наблюдательности должно учитывать все психологические аспекты. Для этого необходимо опираться на структуру этого профессионально важного качества. Наиболее научно обоснованной и разработанной считается структура, предложенная Л.А. Регуш. Она предложила выделять понятийный, перцептивный, эмпатийный и прогностический компоненты наблюдательности [5]. Перцептивный компонент позволяет увидеть во внешнем поведении или в самой внешности человека отражение его психических состояний и свойств. Понятийный компонент дает возможность дифференцировать признаки, посредством которых человек выражает себя. Он обусловлен наличием и степенью развития чувствительности к существенным признакам. Перцептивный и понятийные компоненты необходимы для выявления значимых признаков, так как они определяют интерес к объекту наблюдения. Интерес формирует избирательность наблюдения. Она связана, в свою очередь, с профессиональной ориентацией наблюдающего. Эмпатийный компонент предполагает учет эмоциональной составляющей процесса наблюдения. Наблюдение осуществляется с учетом постоянного взаимодействия людей. Эмпатия - способность к отражению внутреннего мира другого человека, позволяющая понимать мысли и чувства другого, а также вызывает эмоциональную сопричастность. Развитие связи между рассмотренными компонентами способствует развитию наблюдательности и позволяет предвидеть поведение человека, что определяет последний, прогностический компонент. Таким образом, наблюдательность тесно связана со спецификой субъекта и объекта наблюдения.

Профессиональная наблюдательность сотрудника Госавтоинспекции имеет еще одну особенность. Сбор информации, ее анализ должны осуществляться в короткий промежуток времени. Часто у сотрудника бывает лишь несколько секунд на наблюдение за гражданином, чтобы определить его стратегию поведения. Деятельность полицейского носит конфликтный характер. Агрессия со стороны граждан может носить как вербальный характер, так и включать попытки причинить вред здоровью сотрудника. Чтобы предупредить подобные факты, сотрудник ГИБДД должен за короткое время собрать необходимую информацию и спрогнозировать поведение гражданина. В связи с этим важно наличие установки на выявление опасности как гаранта сохранения жизни и здоровья полицейского [7].

Экстремальный характер деятельности сотрудника органов внутренних дел связан с наличием ситуаций, связанных с риском и опасностью для жизни полицейского, а также возможностью причинения сотрудником вреда другим. Основными

мотивами нападения на инспекторов являются - избегание задержания, завладение огнестрельным оружием, хулиганские побуждения, ответная неадекватная реакция на замечания [6].

Необходимыми условиями сохранения жизни и здоровья сотрудника при решении оперативно-служебных задач являются: умение предвидеть возможные столкновения, опасные места и ситуации; осмотрительность, внимание [6]. Под опасностью понимается стресс-фактор, отражающий осознание того обстоятельства, что поведение правонарушителей, действие стихийных сил природы, авария или катастрофа могут причинить ему физический и психологический вред, привести к несчастному случаю и, возможно, гибели [6]. Профессиональная наблюдательность сотрудника Госавтоинспекции должна быть сформирована с учетом этих особенностей.

Личная безопасность сотрудника органов внутренних дел базируется на достаточном уровне подготовленности, предполагающем также владением безопасными методами труда, сформированной личной установке на выживание. Важным компонентом профессионального мастерства является наличие развитой профессиональной наблюдательности, которая позволяет адекватно оценивать обстановку, принимать правильные и быстрые решения и не терять самообладания в опасных ситуациях. Это профессионально важное качество формируется жизненной практикой, совершенствуется в профессиональной деятельности и нуждается в регулярной тренировке. Главное в развитии наблюдательности то, что сотрудник должен быть мотивирован к ее развитию.

Таким образом, деятельность сотрудников Госавтоинспекции имеет свою специфику, которая связана с особенностями решаемых оперативно-служебных задач. Необходимо также учитывать условия несения службы, среди которых – тип профессии «человек–человек», властные полномочия сотрудника, конфликтный, экстремальный, нестандартный характер деятельности. Профессиональная наблюдательность – качество, позволяющее сотруднику Госавтоинспекции замечать существенные, но малозаметные детали, обстоятельства, в том числе, особенности поведения людей, вербальные и невербальные признаки поведения. Профессиональная наблюдательность лежит в основе важнейших для сотрудника навыков прогнозирования опасных ситуаций, которые могут быть спровоцированы участниками дорожного движения.

Социально- экономическое и политическое развитие нашей страны ставит новые задачи в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [8].

Особенностью профессиональной наблюдательности, которые необходимо учитывать в деятельности сотрудника Госавтоинспекции являются:

- 1) специфика объекта труда;
- 2) связь этого профессионально важного качества с другими феноменами психической деятельности;
- 3) экстремальные условия службы и необходимость обеспечения личной безопасности сотрудника.

Формирование профессиональной наблюдательности должно начинаться с момента подготовки в образовательной организации системы МВД.

1. Афонин В.В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34.

2. Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.
3. Ратинов А.Р. Судебная психология для следователей. М.: ООО Издательство «Юрлитинформ», 2001. 352 с.
4. Мальцева О.А. Компетентностный подход в организации и проведения занятий по психологической подготовке сотрудников подразделений Госавтоинспекции // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 4 (77). С. 149–152.
5. Регуш Л.А. Психология прогнозирования: успехи в познании будущего. СПб.: Речь, 2003. 352 с: илл.
6. Гарипов Р.Ш., Зиганшин М.М., Хамматуллин А.К., Паньшин Д.Л. Меры личной безопасности инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России: учебно-практическое пособие / Под общ. ред. Р.Ш. Гарипова. Изд. 2-е, перераб. и доп. М.: ДГСК МВД России, 2015. 72 с. С. 54.
7. Костина Л.Н., Костина Е.Ю. Психологические знания в обеспечении безопасности дорожного движения: монография. М.: Московский университет МВД России, 2018. 350 с.
8. Жбанова С.А. Организационные и правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения // Закон и право. 2018. № 11 (1). С. 165–166.
9. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Перков Артем Александрович. Преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии.

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

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

Perkov Artem Aleksandrovich. Teacher of the chair of Criminal law, Criminology and Psychology.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Профессиональная наблюдательность, личная безопасность, обеспечение безопасности дорожного движения, наблюдение, сотрудник Госавтоинспекции.

Professional observation, personal safety, road safety, surveillance, traffic police officer.

ПОДЧЕРНЯЕВ А.Н.

**НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ УГОЛОВНОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**SOME QUESTIONS OF THE DEVELOPMENT OF CRIMINAL
LEGISLATION IN THE AREA OF ROAD TRAFFIC SAFETY ENSURING
IN THE RUSSIAN FEDERATION**

В статье подверглись сравнению ряд действующих положений об уголовной ответственности за совершение преступлений в области обеспечения безопасности дорожного движения и положений, утративших силу. На основе проведенного анализа сформулирован вывод о развитии отечественного уголовного законодательства от РСФСР к современной России в контексте отечественной уголовной политики. Приведены показатели статистики дорожно-транспортных происшествий, в т.ч. по вине пьяных водителей, исследованы показатели смертности и травматизма.

The article has compared a number of existing criminal liability provisions for committing crimes in the field of road safety and provisions that have become invalid. Based on the analysis, a conclusion was formulated on the development of domestic criminal legislation from the RSFSR to modern Russia in the context of domestic criminal policy. The statistics of traffic accidents, including the fault of drunk drivers, investigated mortality and injury rates.

Уровень развития современной напрямую зависит от темпов Научно-технический прогресс в современном мире не только облегчает жизнь, повышает комфортность проживания, совершенствует коммуникативные процессы, предопределяя уровень развития цивилизации, но является и источником рисков (опасности). Так, например, транспортная инфраструктура, переживает сегодня бурное развитие. Рост численности средств передвижения, их скоростных и иных характеристик требуют от всех участников, вовлеченных в этот процесс, соблюдения мер предосторожности, игнорирование которых может повлечь наступление негативных последствий. Указанные обстоятельства в равной степени относятся и к дорожному движению, где мерами предосторожности выступают Правила дорожного движения, нарушение которых чревато травмами, а во многих случаях жертвами.

Представляется, что между такими факторами как безопасность дорожного движения и устойчивость социально-экономического развития существует прямая связь, а состояние защищенности дорожного движения повышает эффективность работы всей транспортной инфраструктуры России. Во многих городах на тысячу жителей приходится в среднем по 300 машин. Число машин будет увеличиваться, и это объективный вызов и для участников дорожного движения, и для тех, кто отвечает за его организацию [1]. Сегодня по дорогам страны передвигается более 50 млн. транспортных средств. При этом, не смотря на некоторое снижение в течении последних двух лет этот показатель остается значительным, что объективно влияет на дорожную обстановку и сопровождается неизбежным следствием – дорожно-транспортными происшествиями и жертвами. За 2018 год произошло 168199 до-

рожно-транспортных происшествия, в которых погибли 18214 и получили ранения 214853 человека [2].

На положительные тенденции статистики ДТП и жертв от них обратил внимание в своем выступлении на расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации 28 февраля 2019 г. Президент России В.В. Путин: «Актуальной задачей остаётся повышение безопасности дорожного движения. Ситуация на дорогах, несмотря на определённые улучшения, по-прежнему остаётся сложной. Каждый день в ДТП погибает почти 50 и получают ранения около 600 человек» [3].

В этой связи, считаем, что важнейшей составляющей уголовной политики государства является криминализация рассматриваемых общественно-опасных деяний и последующий генезис уголовно-правовых норм об ответственности за совершение преступлений в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Действительно уголовным законодательством предусмотрена ответственность за совершение дорожно-транспортного происшествия водителем транспортного средства в случае наступления по неосторожности тяжких последствий, таких как тяжкий вред здоровью участника дорожного движения или его смерть [4]. Так, к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ привлекается лицо, управляющее автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. При этом более суровое наказание предусмотрено за причинение по неосторожности смерти человека (чч. 3 и 4 ст. 264 УК РФ), а также смерти двух или более лиц (чч. 5 и 6 ст. 264 УК РФ).

Историческая ретроспектива показывает, что рассматриваемые уголовно-правовые нормы существовали и ранее. Так, например, ст. 211 УК РСФСР «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами» предусматривала ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее причинение потерпевшему менее тяжкого или легкого телесного повреждения либо причинившее существенный материальный ущерб, либо смерть потерпевшего или причинение ему тяжкого телесного повреждения, или гибель нескольких лиц [5]. Санкция за совершение приведенного преступления в зависимости от наступивших последствий предусматривала лишение свободы на срок до трех лет, либо от трех до пятнадцати лет. Таким образом, УК РСФСР предусматривал более строгий верхний предел санкции в виде лишения свободы. Интересно, что согласно содержания ст. 211 УК РСФСР, наступала уголовная ответственность не только за тяжкие последствия в результате нарушения правил дорожного движения, но и за менее тяжкие или легкие телесные повреждения либо существенный материальный ущерб.

Возвращаясь к статистическим сведениям в сфере безопасности дорожного движения, обратив внимание на такое опасное нарушение правил дорожного движения как управление транспортным средством в состоянии опьянения. Смертность в результате ДТП по вине пьяных водителей составляет около 20 % от общего количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Причем за прошедший год показатель аварийности с участием водителей транспортных средств, находившихся в состоянии опьянения увеличился. Действительно, в 2018 году количество ДТП, совершённых пьяными водителями, составило 15166, число погиб-

ших – 4296 человек, 20629 человек получили ранения. При этом в 2017 году – 14972 ДТП, в которых погибли 4336 и получили ранения 20300 человек. Таким образом, увеличилось общее число ДТП и пострадавших в них [6].

Очевидно, что проблема выезда водителя на дорогу в пьяном виде требует законодательного определения (запрета). Анализ развития уголовного законодательства Российской Федерации показывает, что состояние опьянения появилось в качестве конструктивного признака некоторых составов преступлений в области безопасности дорожного движения с 2009 года [7]. Установлена ответственность за нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, находящимся в состоянии опьянения, повлекшее неосторожное причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 2 ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»), повлекшее по неосторожности смерть человека (ч. 4 ст. 264 УК РФ), повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц (ч. 6 ст. 264 УК РФ). К виновному в соответствии с положениями ст. 264 УК РФ применяется не только основное наказание в виде лишения свободы на определенный срок, но и дополнительный вид наказания – лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» введена Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ и предусматривает уголовную ответственность за управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ.

Возвращаясь к историческому осмыслению действующих уголовно-правовых норм, можно заметить, что внимание законодателя к проблеме управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, привлекавшимся ранее к административной ответственности за такое нарушение правил дорожного движения проявлялось и ранее. В частности ст. 211.1 УК РСФСР «Управление транспортным средством в состоянии опьянения» была предусмотрена уголовная ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, совершенное повторно в течение года. Очевидно, что представленные положения являются примером современной административной преюдиции.[8] Однако существовали и отличия. Советский уголовный закон не предусматривал отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения в качестве конструктивного признака состава преступления. Отсутствовали и разъяснения уголовно-правового характера «состояния опьянения».

Кроме этого, ст. 211.3 УК РСФСР «Допуск к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения» устанавливала уголовную ответственность лиц, ответственных за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств в случае допуска ими к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения, если это повлекло последствия, указанные в уже представленной выше ст. 211.1 УК РСФСР. В настоящее время такой специальной нормы в УК РФ нет.

Тревожным явлением сегодня становится оставление места дорожно-транспортного происшествия водителями, находящимися в состоянии опьянения, и стремящимися избежать процедуры психофизиологического освидетельствования (а равно документирования факта отказа). В данном случае в соответствии с Постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» документирование факта опьянения за рулем в момент ДТП возможно, если после задержания водителя к моменту проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством. Объективно, такая возможность не сохраняется длительное время, пока водитель скрывается, что провоцирует злоупотребления со стороны таких лиц.

Решить эту проблему призвана законотворческая инициатива, установить уголовную ответственность за оставление места ДТП при наличии пострадавших. Соответствующие изменения предлагается внести в качестве квалифицирующего признака в статью 264 УК РФ [9]. Не исключено, что и эта уголовно-правовая норма существовала ранее, однако данная тема требует самостоятельного развития.

Таким образом, некоторые современные, тенденции об усилении уголовной ответственности водителей транспортных средств, совершивших нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии опьянения, повлекшее тяжкие последствия, либо повторно находящихся в состоянии опьянения при управлении автомобилем не новы и базируются на положениях уголовного законодательства РСФСР. Ряд новелл проходят стадию обсуждения в Государственной Думе Российской Федерации и призваны защитить общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения с учетом современных реалий.

1. Заседание президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения 14 марта 2016 года в г. Ярославле [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/51506>.
2. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.
3. Владимир Путин на расширенном заседании коллегии МВД России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.putin-today.ru/archives/77900>.
4. См.: Уголовный кодекс Рос. Федерации [Электронный ресурс]: от 13.06.1996 № 63-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. См.: Уголовный кодекс РСФСР [Электронный ресурс]: утв. ВС РСФСР 27.10.1960. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Ст. 211 (Утратил силу).
6. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/stat>.
7. О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 13.02.2009 № 20-ФЗ: в ред. от 31.12.2014. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. См.: Уголовный кодекс РСФСР [Электронный ресурс]: утв. ВС РСФСР 27.10.1960. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Ст. 211 (Утратил силу).

9. Госдуме предложили ввести уголовную ответственность за оставление места ДТП [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/2085264>.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Подчерняев Александр Николаевич. Начальник кафедры уголовного права, криминологии и психологии. Кандидат юридических наук.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова

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

Podchernyaev Aleksander Nikolaevich. Head of the chair of Criminal Law, Criminology and Psychology. Candidate of sciences (Law).

Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Уголовная политика, уголовная ответственность, нарушений правил дорожного движения.

Criminal policy, criminal liability, traffic offenses.

РОМАНОВ А.В.

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ПОСЛЕ ЕГО ЛИШЕНИЯ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ

RESUMPTION OF RIGHT IN DRIVING AFTER HIS PRISON FOR THE OFFENSE

В статье описываются нормативные правовые акты, регулирующие отношения, возникающие при возврате водительского удостоверения после окончания срока лишения права управления транспортным средством за совершение административного правонарушения, а также рассматривается организация данной деятельности в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

The article describes the normative legal acts regulating the relations that arise when returning a driver's license after the termination of the period of deprivation of the right to drive a vehicle for an administrative offense, and also considers the organization of this activity in the units of the State traffic safety Inspectorate of the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation.

С 29 ноября 2014 года вступили в силу требования Правил возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на

управление транспортными средствами [1] (далее – Правила возврата удостоверения). Этими Правилами установлен порядок возврата водительского удостоверения после окончания срока лишения права управления транспортным средством (далее – ТС). В таблице № 1 указаны административные правонарушения, за совершение которых предусмотрена ответственность в виде лишения специального права и установлен порядок его возобновления.

Таблица 1

Правонарушения, за совершение которых предусмотрено лишение права управления транспортными средствами и установлен порядок возврата водительских удостоверений

Статья КоАП РФ[2]	Нарушение	Ответственность
Часть 1 статьи 12.26	Невыполнение водителем ТС законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, если такие действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния.	Влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления ТС на срок от полутора до двух лет.
Часть 3 статьи 12.27	Невыполнение требования ПДД о запрещении водителю употреблять алкогольные напитки, наркотические или психотропные вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как ТС было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения уполномоченным должностным лицом освидетельствования в целях установления состояния опьянения или до принятия уполномоченным должностным лицом решения об освобождении от проведения такого освидетельствования.	Влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления ТС на срок от полутора до двух лет.

Водителю, лишённому права управления транспортным средством за совершение определённых правонарушений, для возврата водительского удостоверения, кроме ожидания окончания срока лишения, необходимо успешно сдать экзамен по знанию Правил дорожного движения Российской Федерации [3] (далее – ПДД).

Началом срока лишения права управления ТС, в соответствии со статьей 32.7 КоАП РФ, является день сдачи удостоверения в подразделение Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – подразделение Госавтоинспекции), ограниченное тремя рабочими днями со дня вступления в законную силу постановления суда. При утрате удостоверения в течение того же срока необходимо обратиться с заявлением об этом в подразделение Госавтоинспекции. В случае уклонения от сдачи удостоверения срок лишения прерывается. Течение прерванного срока лишения продолжается до дня сдачи либо изъятия удостоверения, а равно получения подразделением

Госавтоинспекции заявления об утрате удостоверения. Целесообразно подчеркнуть, что для начала исчисления срока лишения необходимо сдать удостоверение или подать заявление о его утрате в подразделение Госавтоинспекции, которое определено судом как исполняющее наказание.

Правилами возврата удостоверения определено, что проверка знаний ПДД проводится по истечении не менее половины срока лишения права на управление ТС.

Проверка знаний ПДД проводится в соответствии с Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений [4] (далее – Правила проведения экзаменов). Экзамены принимаются в соответствии с требованиями Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений [5] (далее – Регламент).

Для сдачи экзамена необходимы следующие документы:

1. Заявление (форма заявления приведена в приложении № 2 к Регламенту).
2. Паспорт или иной документ, удостоверяющий личность.
3. Медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей ТС медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению ТС.

Возврат удостоверения не входит в число государственных услуг, оплата госпошлины для этого не требуется и экзамен проводится бесплатно. В связи с этим для записи на экзамен для возврата удостоверения необходимо обращаться в подразделение Госавтоинспекции.

Рассмотрим организацию проведения экзамена.

Экзамен проводится экзаменатором (сотрудником экзаменационного подразделения Госавтоинспекции) с использованием автоматизированной системы на основе соответствующего комплекта экзаменационных задач, сформированных в экзаменационные билеты. Для приёма экзамена существует два комплекта экзаменационных билетов: первый на право управления ТС категорий «А», «В», «М» и подкатегорий «А1», «В1»; второй – для категорий «С», «D» и подкатегорий «С1», «D1». Как правило, экзамен назначается исходя из высшей категории ТС, открытой в удостоверении, сдающего экзамен.

В соответствии с Регламентом все экзаменационные вопросы объединяются в 4 группы, состоящие из тематических блоков. В каждом блоке содержится по 5 вопросов. Билет формируется из четырех блоков, каждый из которых выбирается случайным образом из соответствующей группы. Перестановка вопросов между блоками не допускается.

В билете содержится 20 вопросов. На каждый вопрос приводится от двух до пяти вариантов ответов, один из которых правильный.

Для ответа на билет предоставляется 20 минут. По истечении указанного времени экзамен прекращается, кроме предусмотренных Регламентом, случаев.

Хронометраж времени осуществляется автоматически с момента вывода на экран автоматизированной системы соответствующего билета.

Последовательность ответов на вопросы билета экзаменуемым выбирается самостоятельно.

Оценка экзамена происходит следующим образом:

- если за 20 минут экзаменуемый правильно ответил на 20 поставленных вопросов, выставляется оценка «СДАЛ»;

- если допущена 1 ошибка – добавляется еще 5 вопросов (из того же блока в котором была допущена ошибка) и 5 минут дополнительного времени. Если в отведенное время экзаменуемый правильно ответил на все дополнительные вопросы, выставляется оценка «СДАЛ», а если допущена хотя бы 1 ошибка или закончилось добавочное время – оценка «НЕ СДАЛ»;

- если допущено 2 ошибки в одном блоке, выставляется оценка «НЕ СДАЛ»;

- если допущено 2 ошибки в разных блоках – добавляется еще 10 вопросов (из тех же блоков, в которых были допущены ошибки) и 10 минут дополнительного времени. Если экзаменуемый в отведенное время правильно ответил на все дополнительные вопросы выставляется оценка «СДАЛ», а если допущена хотя бы 1 ошибка или закончилось добавочное время – оценка «НЕ СДАЛ».

Отсутствие ответа на вопрос в установленное время приравнивается к неправильному ответу. Оценка «НЕ СДАЛ» выставляется, если при ответе на вопросы экзаменуемый пользовался какой-либо литературой, техническими средствами, подсказками других лиц либо досрочно покинул экзамен, отказавшись отвечать на дальнейшие вопросы билета.

При получении оценки «НЕ СДАЛ» экзамен необходимо пересдать.

В отличие от требований Правил проведения экзаменов, Правилами возврата удостоверения количество попыток пересдачи экзамена через 7 дней не ограничивается.

Переходим к возврату водительского удостоверения.

Забрать удостоверение можно в подразделении Госавтоинспекции, в котором оно хранится, либо в любом другом, для чего не позднее 30 дней до окончания срока лишения права на управление ТС необходимо подать заявление в подразделение Госавтоинспекции по месту исполнения постановления суда с указанием наименования подразделения Госавтоинспекции, в которое необходимо направить удостоверение.

Временной период возврата удостоверения при положительном результате проверки знаний ПДД начинается на следующий день после окончания срока лишения, указанного в постановлении суда. Возврат удостоверения осуществляется в день обращения. Предельный срок обращения для возврата удостоверения установлен частью 4 статьи 32.6 КоАП РФ, в соответствии с которой оно может храниться в подразделении Госавтоинспекции в течение трех лет как не востребовавшее. По истечении указанного срока не востребовавшие документы уничтожаются.

Для возврата удостоверения необходимы следующие документы:

1. Паспорт или иной документ, удостоверяющий личность.

2. Медицинское заключение о наличии (об отсутствии) у водителей ТС медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению ТС. Оно должно быть выдано после прекращения действия права на управление ТС.

Следует напомнить, что возврат удостоверения после его лишения не входит в число государственных услуг, оплата госпошлины не требуется, оно возвращается бесплатно.

Однако в соответствии с частью 4.1 статьи 32.6 КоАП РФ возврат удостоверения осуществляется только после уплаты наложенных административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения.

Так, если при обращении в подразделение Госавтоинспекции имеются неоплаченные в установленный срок штрафы за административные правонарушения, то в обязательном порядке осуществляется привлечение к административной ответственности, предусмотренной частью 1 статьи 20.25 КоАП РФ, предусматривающей наложение административного штрафа в двукратном размере суммы неуплаченного административного штрафа, но не менее одной тысячи рублей, либо административный арест на срок до пятнадцати суток, либо обязательные работы на срок до пятидесяти часов.

Необходимо отдельно сказать о медицинском заключении. В нём могут содержаться противопоказания к управлению ТС тех категорий, которые указаны в водительском удостоверении, либо не выявленные ранее медицинские ограничения к управлению ТС. Если в сданном удостоверении были открыты категории «А», «В» и «С», а в представленной медицинской справке стоит разрешающая отметка только напротив категории «В», удостоверение не возвращается. Не подлежит возврату удостоверение, если в медицинском заключении будут стоять ограничения в виде: «годен к управлению ТС с медицинскими изделиями для коррекции зрения», «годен к управлению ТС с автоматической трансмиссией» или «годен к управлению ТС с ручным управлением» и так далее, если таких ограничений не было ранее. В перечисленных случаях необходимо обратиться в экзаменационное подразделение Госавтоинспекции для замены удостоверения в связи с подтверждением наличия у водителя ТС изменений в состоянии здоровья. При данном обмене потребуются оплатить госпошлину за выдачу нового удостоверения.

Таким образом, возврат удостоверения досрочно, до истечения срока лишения права управления, не возможен и все предложения такого рода противоречат российскому законодательству.

1. Об утверждении Правил возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами: Постановление Правительства Рос. Федерации от 14 ноября 2014 г. № 1191 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 47, ст. 6551.
2. Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2017. № 23, ст. 3227.
3. О Правилах дорожного движения: Постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2015. № 27, ст. 4083.
4. О допуске к управлению транспортными средствами: Постановление Правительства Рос. Федерации от 24 марта 2014 г. № 1097 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 44, ст. 6063.
5. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений: Приказ МВД России от 20 октября 2015 г. № 995 // Рос. газ. 2016.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Романов Александр Владимирович. Старший научный сотрудник отдела научного и технического обеспечения деятельности по надзору за участниками дорожного движения.

Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения МВД России».

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

Romanov Aleksander Vladimirovich. Senior researcher of the Department of scientific and technical support for the supervision of road users.

Federal state institution «Scientific centre of road traffic safety of the Ministry of the Interior of Russia».

Work address: 121170, Moscow, st. Poklonnaya 17.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Подразделение Госавтоинспекции; приём экзамена; возврат водительского удостоверения.

Division of the state traffic Inspectorate; reception of examination; return of the driver's license.

РОМАНЬКОВА С.А.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА ЗА ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

ACTUAL PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF FEDERAL STATE TRAFFIC SUPERVISION

В статье исследуется деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения по применению ограничительных мер в отношении иностранных граждан, пользующихся иммунитетом от административной юрисдикции в Российской Федерации.

The article investigates the activities of The state traffic safety Inspectorate on the application of restrictive measures against foreign citizens who enjoy immunity from administrative jurisdiction in the Russian Federation.

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 [1].

Очевидно, что в современный период значимость федерального государственного надзора за дорожным движением значительно возросла, что нашло свое отражение в нормативном правовом регулировании и в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Социально-экономическое и политическое развитие нашей страны ставит новые задачи в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [2].

В рамках надзорной деятельности сотрудники Госавтоинспекции осуществляют правовую оценку поведения граждан, юридических и должностных лиц и в случае негативной оценки применяют установленные в законодательстве ограничи-

тельные меры. Однако при осуществлении полицией надзорной функции в области дорожного движения возникают правовые и организационные сложности, обусловленные несовершенством действующего законодательства. Положения норм в отдельных законах характеризуются непоследовательностью и имеют отсылочный характер. В частности, в ч. 3 ст. 2.6 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [3] (далее – КоАП РФ) содержатся положения, отсылающие органов административной юрисдикции, в том числе сотрудников Госавтоинспекции, при решении вопроса об административной ответственности в отношении иностранного гражданина, пользующегося иммунитетом, к нормам международного права. При этом последние обладают высшей юридической силой на территории России лишь в случае их ратификации.

Еще в советский период отечественной истории в России ратифицированы две Венские конвенции [4; 5], в нормах которых установлена категория иностранных граждан, обладающая полным иммунитетом от юрисдикции судебных и административных органов на территории России, среди которых:

- главы дипломатических представительств – послы, посланники, поверенные в делах;
- члены дипломатического персонала представительства – советники, торговые представители, атташе, секретари представительств;
- административно-технический персонал представительства;
- главы консульских учреждений – генеральные консулы, консулы, вице-консулы, консульские агенты;
- консульские должностные лица;
- консульские служащие;
- домашние работники и члены семей, перечисленных лиц, если они не являются гражданами России;
- дипломатические и консульские курьеры;
- почетные консульские должностные лица;
- обслуживающий персонал представительства, члены которого не являются гражданами России, – водитель;
- домашние работники сотрудников представительства, которые не являются гражданами РФ.

При этом полный иммунитет исключает установленную в законе возможность применения ограничительных мер, в частности, административных наказаний, установленных в ст. 3.2 КоАП РФ или административно-процессуальных мер, содержащихся в ст. 27.1 КоАП РФ.

Особый статус перечисленных лиц подтверждается дипломатическим паспортом и дипломатической визой или служебным паспортом и служебной визой. Кроме того, на транспортные средства, состоящие на балансе дипломатических представительств и консульских учреждений, при регистрации выдаются специальные регистрационные знаки красного цвета.

В случае совершения административного правонарушения в области дорожного движения на территории России указанные лица освобождаются от принудительного воздействия со стороны сотрудников Госавтоинспекции в России на основе принципа взаимности.

Для осуществления интересов представляемого государства сотрудники Госавтоинспекции обязаны обеспечивать свободу передвижения лиц, обладающих дипломатическим статусом, на территории России. Останавливать транспортные

средства со специальными регистрационными знаками красного цвета, проверять документы у перечисленных выше лиц, сотрудники полиции уполномочены лишь в случаях проведения мероприятий, направленных на устранение угроз для жизни и здоровья граждан. Представляется важным подчеркнуть, что особый статус иностранных граждан не охватывает отношения гражданского иска третьей стороны о возмещении вреда, причиненного вследствие дорожно-транспортного происшествия. Сказанным обусловлена возможность реализации полномочий сотрудников Госавтоинспекции по составлению протокола осмотра места совершения административного правонарушения.

В то же время в приказе МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» [6], детализирующем исполнение функции по федеральному государственному надзору за дорожным движением, в противоречие нормам международных конвенций не содержится запрета на применение ограничительных мер в отношении иностранных граждан, обладающих особым статусом. В частности, установленные в нормах приказа положения позволяют на общих основаниях возбуждать дело об административном правонарушении посредством применения к указанной категории лиц освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, составления протокола по делу об административном правонарушении; вынесения определения о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования. Кроме того, на основании приказа сотрудники ГИБДД уполномочены рассматривать дела об административных правонарушениях, в том числе и в отношении иностранных граждан, обладающих особым статусом.

Сказанное противоречит положениям норм [3], установленных законодателем, по воле которого, вопрос об административной ответственности иностранных граждан, пользующихся иммунитетом от административной юрисдикции в Российской Федерации, разрешается в соответствии с нормами международного права.

В целях устранения существующего противоречия текст ведомственного приказа следует привести в соответствие нормам Венских конвенций.

В частности, в рамках надзора за дорожным движением в отношении указанных лиц можно осуществлять: 1) остановку транспортного средства; 2) остановку пешехода; 3) проверку документов.

В случае совершения ДТП составлять протокол осмотра места совершения административного правонарушения.

-
1. 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.
 2. Жбанова С.А. Организационные и правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения // Закон и право. 2018. № 11 (1). С. 165–166.
 3. Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // Рос. газ. 2001.

4. О ратификации Венской конвенции о дипломатических сношениях: Указ Президиума Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик от 11 февраля 1964 г. № 2208-VI // Ведомости Верховного Совета СССР. 1964. № 8, ст. 97.
5. О присоединении Союза Советских Социалистических Республик к Венской конвенции о консульских сношениях 1963 г.: Указ Президиума Верховного Совета Союза Советских Социалистических Республик от 16 февраля 1989 г. № 10138-XI // Ведомости Верховного Совета СССР. 1989. № 9, ст. 61.
6. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 // Рос. газ. 2017.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Романькова Светлана Александровна. Старший преподаватель кафедры оперативно-разыскной и административной деятельности. Кандидат юридических наук.

Владивостокский филиал Дальневосточного юридического института МВД России.

Служебный адрес: 690087, Приморский край, г. Владивосток, ул. Котельникова, 21.

Romankova Svetlana Aleksandrovna. Senior teacher of the chair of Operational-search and Administrative Activities. Candidate of sciences (Law).

Vladivostok branch of the Far Eastern Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 690087, Primorsky Krai, Vladivostok, st. Kotelnikova 21.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Федеральный государственный надзор, дорожное движение, особый субъект административной ответственности, иммунитет от административной юрисдикции, ограничительные меры.

Federal state supervision, traffic, special subject of administrative responsibility, immunity from administrative jurisdiction, restrictive measures.

САЛЬНИКОВ Е.В.

**ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ К ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКОВ
ГАИ В ОССШМ МВД СССР**

**INNOVATIVE APPROACHES FOR THE TRAINING OF TRAFFIC POLICE
OFFICERS AT OREL SPECIAL MILITIA SCHOOL OF THE MINISTRY
OF THE INTERIOR OF USSR**

В статье проанализирован опыт подготовки сотрудников Госавтоинспекции в 1970-1990 годах в специализированном учебном заведении в Орле. Показана специфика проведения практических занятий, особенности автомобильной подготовки и ряд других аспектов. Исторический анализ позволяет реконструировать определенное число инновационных методов, актуальность которых не утрачена вплоть до наших дней.

The article analyzes the experience of training of traffic police officers in 1970-1990 in a specialized educational institution in Orel. Author shows the specificity of practical training, especially automotive training and a number of other aspects. Historical analysis allows us to reconstruct a certain number of innovative methods, the relevance of which has not been lost to the present day.

Орловская специальная средняя школа милиции МВД СССР была одной из лучших профильных учебных заведений в системе подготовки сотрудников органов внутренних дел СССР. Каковы же были слагаемые столь успешной подготовки сотрудников дорожно-патрульной службы? Фундаментом подготовки были практические навыки управления транспортным средством. Согласно установленным требованиям для поступления в школу необходимо было наличие у абитуриента права на управление транспортным средством категории А и В, то есть школа не занималась подготовкой своих курсантов для сдачи экзамена и получения прав. В нее приходили люди, уже умеющие водить и имевшие водительский стаж.

Вместо обучения управлению транспортным средством школа занималась формированием у обучающихся навыков, говоря современным языком, контраварийного вождения. На цикле «Автомобильная техника» осуществлялось преподавание дисциплин «Повышение мастерства управления мотоциклом» и «Повышение мастерства управления автомобилем». В ходе практических и теоретических занятий на данных дисциплинах у обучающихся формировались навыки управления транспортным средством в сложных дорожных условиях, при движении по пересеченной местности, в чрезвычайных обстоятельствах и тому подобное.

Для формирования подобных навыков в школе уже в 1977 году было завершено строительство мотодрома, аналогов которому в учебных заведениях МВД СССР на тот момент не было. Строительством занимались московские дорожники, использовавшие самые современные технологии. На дне оврага во всю его протяженность была проложена трасса, вытянутая в форме восьмерки. Используя протекавший по дну оврага ручей, строители заложили участки трассы с различным дорожным покрытием (сухим и влажным, в холодную осеннюю погоду – обледенелым) и несколько сужающихся мостов. По склонам оврага были проложены трассы, имитирующие движение по серпантину, участки скоростного спуска – крутого подъема. От восьмерки на дне оврага к трассам по его склонам вели многочислен-

ные съезды и выезды, позволяющие практически бесконечно разнообразить задания, которые курсанты должны были выполнять в ходе практического занятия.

Помимо мотодрома занятия по повышению мастерства управления мотоциклом проходили и на естественных полигонах. Для этой цели использовался необрабатываемый участок местности в районе села Плещеево. Там в полях, используя естественные неровности и сложный рельеф местности, курсанты совершенствовали свои навыки.

Успешному формированию навыков мастерского управления транспортным средством способствовал значительный мотоциклетный, а впоследствии и автомобильный парк школы. В учебном процессе школы уже в 1976 году использовалось 110 мотоциклов, из числа которых порядка двадцати было иностранного производства. Это позволяло закрепить мотоцикл за отдельным курсантом или парой курсантов и обеспечивать большое количество часов практической езды.

Профильная подготовка предполагала не только формирование сложных навыков практического управления транспортным средством, но и знание курсантами устройства и принципов работы машин и мотоциклов. Впервые в Советском Союзе в учебный план подготовки сотрудников органов внутренних дел была введена дисциплина «Автомобили. Мотоциклы. Устранение неисправностей на линии». В результате ее изучения курсанты должны были получить такие знания, которые позволили бы им оказать не только правовую, но и техническую помощь водителям на трассе.

Для изучения этой дисциплины еще в начале 1978 года в Орловской специальной средней школе милиции МВД СССР был оборудован первый специализированный класс. Вскоре после класса автомобильной техники по аналогичному принципу был создан класс мототехники.

Формирование сложных навыков мастерского управления транспортным средством требовало высокой квалификации профессорско-преподавательского состава. Особое внимание в Орловской специальной средней школе милиции МВД СССР уделялось подбору инструкторов практического вождения. Для достижения высоких результатов практической подготовки на должности инструкторов были приглашены выпускники Московского автодорожного института, кандидаты и мастера автоспорта.

У курсантов формировались такие сложные навыки, требующие высокого мастерства вождения, как разворот на месте на 180° , проезд по нарисованной кольцевой трассе, выполнение «восьмерки», проезд по колеиной дороге и иные. При должной интенсивности занятий школу покидали не просто сотрудники ГАИ, но профессионалы мотоспорта.

На широкой взлетно-посадочной полосе бывшего аэродрома был оборудован автодром. Была построена трасса с различным дорожным покрытием: асфальт, щебень, травяное покрытие, были созданы участки спуска и подъема. Курсанты отрабатывали такие навыки, как управление транспортным средством в контролируемом заносе, разворот на месте на 360° и разворот на 180° в движении. Формировались навыки управления транспортным средством в сложных погодных условиях и на различных типах дорожного покрытия. Занятия проходили каждый день, и к концу подготовки наезд обучающихся по программе, как сказали бы сегодня, контраварийного вождения составлял значительное количество часов.

Навыки курсантов по управлению различными транспортными средствами, а также сама техника составляли фундамент для обучения по дисциплинам цикла

«Организация дорожно-патрульной службы». Прежде всего, навыки мастерского управления мотоциклами и автомобилями были необходимы в рамках дисциплины «Сопровождение и эскортирование автомобилей специального назначения».

Значимость этой дисциплины определялась тем, что на одни только практические занятия по ней отводилось порядка 30 часов, а практике предшествовала теория. В рамках теоретической подготовки курсанты получали знания о порядке сопровождения и эскортирования, основных типах построения и перестроения в процессе сопровождения автомобилей специального назначения, порядок прохождения отдельных участков трассы в составе группы эскорта, например, порядок прохождения узких участков дороги.

Помимо эскортирования широко использовалось вертолетное патрулирование. С 1976 года у школы был заключен договор аренды вертолета калужского вертолетного отряда. Вертолет постоянно базировался в Орле, лишь изредка возвращаясь в Калугу для прохождения технического осмотра. Первоначально местом дислокации вертолета был аэродром гражданской авиации города Орла (сегодня – территория загородной учебной базы), а после закрытия аэродрома – аэродром «Южный» города Орла. Посадочная площадка для заступления в вертолетное патрулирование находилась на развилке трассы Москва – Симферополь на орловскую объездную и дорогу на въезд в город.

Вертолет использовался для проведения занятий ежедневно за исключением тех дней, когда погодные условия исключали его эксплуатацию. При этом следует отметить высокую стоимость использования вертолета.

Учебные занятия строились следующим образом. В вертолет, управляемый профессиональным пилотом калужского вертолетного отряда, садился курсант, и машина взлетала. Ее маршрут пролегал от границ Орловской и Тульской областей до границ Орловской и Курской областей по трассе Москва – Симферополь. Внизу, параллельно полету вертолета, следовал патрульный автомобиль с курсантами. Курсант, находящийся в вертолете, передавал своим коллегам информацию о выявленных нарушениях правил дорожного движения, на основе которой курсанты патрульного автомобиля останавливали транспортное средство и оформляли правонарушение.

Помимо вертолетного патрулирования цикл «Организации дорожно-патрульной службы» обеспечивал проведение занятий на стационарных постах ДПС. В 70–80-х годах школа владела двумя стационарными постами ДПС. Одним – на Болховской трассе в селе Плещеево, другим – на Хотынецкой трассе на выезде из города. Оба поста были оборудованы в полном соответствии с требованиями, предъявляемыми к стационарным постам дорожно-патрульной службы. Помимо того, на Болховском посту был оборудован класс для проведения занятий по оказанию первой медицинской помощи, а на Наугорском посту – класс для теоретических занятий.

Практические занятия на постах осуществлялись в форме круглосуточного дежурства. Ежедневно пара курсантов заступала на восьмичасовую смену. За сутки менялось три смены. Для обеспечения безопасности ночной смены – курсанты стояли на посту без оружия – был заключен договор о сотрудничестве с полком ДПС Орловской ГАИ. В ночное время, кроме курсантов, на посту находился наряд сотрудников ДПС с оружием. На время отпуска практические занятия на постах прекращались, но оставался наряд для обеспечения сохранности имущества постов.

В ходе несения службы на стационарном посту курсанты в естественных условиях совершенствовали навыки обеспечения безопасности дорожного движения. Они осуществляли как профилактические мероприятия, так и привлекали к ответственности водителей, допустивших нарушение правил дорожного движения.

Помимо дежурства на стационарных постах подготовка сотрудников ДПС проходила в форме практических занятий по регулированию дорожного движения. Этой форме практики предшествовала сдача зачета на знание правил дорожного движения. В случае успешного прохождения зачета пара курсантов выдвигалась на шестичасовое регулирование движения на перекрестках Орла, по итогам которой преподаватели ставили оценку уровню подготовки обучающихся. Обратим внимание, что на этот вид занятий отводилось порядка 30 часов учебного времени.

Таким образом, исторический анализ позволяет реконструировать определенное число инновационных методов, актуальность которых не утрачена вплоть до наших дней.

1. Леонова И.А. Тенденции формирования позитивного имиджа сотрудников полиции (на материале научного исследования) // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 2.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сальников Евгений Вячеславович. Начальник кафедры социально-философских дисциплин. Доктор философских наук, доцент.

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

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

Salnikov Evgeniy Vyacheslavovich. Head of the chair of Social-Philosophical Disciplines. Doctor of sciences (Philosophy), associate professor.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

История милиции, ГАИ, инновации, подготовка сотрудников органов внутренних дел.

History of militia, traffic police, innovations, training of employees of law-enforcement.

СЕВОСТЬЯНОВ А.В.

**НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ГОСАВТОИНСПЕКЦИЕЙ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ
АППАРАТОВ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ АВАРИЙНОСТИ,
СВЯЗАННОЙ С ВЫЕЗДОМ НА ПОЛОСУ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**SOME QUESTIONS USE BY POLICE OF UNMANNED AERIAL
VEHICLES FOR THE PREVENTION OF ACCIDENTS CONNECTED
WITH DEPARTURE ON A STRIP OF ONCOMING TRAFFIC**

В статье рассматриваются некоторые аспекты применения беспилотных летательных аппаратов при осуществлении надзора за дорожным движением для предупреждения аварийности, связанной с выездом на полосу встречного движения.

The article discusses some aspects of the use of unmanned aerial vehicles in the supervision of traffic to prevent accidents associated with the departure of oncoming traffic.

Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы поставлена амбициозная задача по достижению целевого ориентира, устанавливающего показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения [1].

Для достижения указанного показателя необходимо совершенствование деятельности по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, применение при надзоре за дорожным движением инновационных технических средств для предупреждения аварийности.

Согласно статистическим данным за 2017 год 84,7 % дорожно-транспортных происшествий произошло вследствие нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств [2].

На автомобильных дорогах вне городов и населенных пунктов совершалось каждое пятое (22,4 %) дорожно-транспортное происшествие, их жертвами стала половина от общего числа погибших (49,8 %, 9514 чел.) [3].

Одной из основных причин аварийности является выезд на полосу встречного движения, а также причиной около 10 % дорожно-транспортных происшествий [4].

В 2018 году в Научном центре безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации исследовались вопросы аварийности, связанной с выездом на полосу встречного движения в Российской Федерации за 2017 год.

В ходе проведенного исследования установлено, что дорожно-транспортные происшествия, связанные с выездом на полосу встречного движения, характеризуются наиболее высокой тяжестью последствий, в результате которых погибает более 30 % от всех погибших в дорожно-транспортных происшествиях по вине водителей [5].

Высокий уровень дорожно-транспортного травматизма вследствие выезда на полосу встречного движения обусловлен малой протяженностью автодорог, имеющих четыре и более полосы движения, в том числе с разделительными полосами.

Согласно проведенному анализу аварийности, в 2017 году более 91 % дорожно-транспортных происшествий, связанных с выездом на полосу встречного движения, были совершены на автодорогах с двумя полосами для движения. На автодорогах, имеющих три полосы движения совершено 4,4 % дорожно-транспортных происшествий, четыре полосы – 4,1 %, пять и более полос – 0,4 % [6].

Каждое десятое дорожно-транспортное происшествие, связанное с выездом на полосу встречного движения, совершено в местах, где это запрещено правилами дорожного движения, при этом погибает в таких происшествиях каждый восьмой человек.

Наибольшее число (70,7 %) погибших зарегистрировано в дорожно-транспортных происшествиях, связанных с выездом на полосу встречного движения, совершенных на автодорогах вне городов и населенных пунктов [7].

Учитывая, высокую тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий, связанных с выездом на полосу встречного движения, необходимо усилить надзор за участниками дорожного движения в местах, где такой выезд запрещен правилами дорожного движения. Для повышения эффективности надзора за дорожным движением представляется целесообразным использовать беспилотные летательные аппараты.

Беспилотные летательные аппараты способны осуществлять наблюдение с воздуха без нахождения пилота на борту и передавать информацию в режиме реального времени оператору, осуществляющему управление летательным аппаратом. Возможности беспилотных летательных аппаратов позволяют осуществлять наблюдение с воздуха за движущимися транспортными средствами с целью выявления и пресечения административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, обследование участков местности для поиска транспортных средств, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий, при которых погибли либо пострадали люди, могут быть использованы для получения общей картины дорожно-транспортного происшествия, способствующей установлению его причин, и других задач. С помощью беспилотного летательного аппарата становится возможным с воздуха контролировать участок дороги протяженностью до 5 километров в обоих направлениях от наряда ДПС. Средства видеонаблюдения, размещенные на беспилотном летательном аппарате, позволяют собрать необходимую доказательную базу.

Различные типы и технические характеристики беспилотных летательных аппаратов влияют на длительность их использования, массу полезной нагрузки, наличие датчиков, сложность управления и стоимость эксплуатации.

Существуют различные виды беспилотных летательных аппаратов, которые можно классифицировать по функциональному назначению (наблюдательные, разведывательные, транспортные и т.д.), по типу (самолетные и вертолетные), по способу старта (аэродромные и без аэродромного старта и посадки), по взлетной массе и продолжительности полета, по весу и размеру, другим критериям [8].

По инициативе УГИБДД МВД России по Республике Адыгея при осуществлении надзора за дорожным движением используются беспилотные летательные аппараты. В результате применения беспилотных летательных аппаратов в 2017 году было выявлено 309 административных правонарушений в области дорожного движения, связанных с выездом на полосу встречного движения (выполнено 132 полета с общим налетом 263 часа). За 11 месяцев 2018 года выявлено 127 административных правонарушений в области дорожного движения, в том числе 98 наруше-

ний, связанных с выездом на полосу встречного движения (всего выполнено 69 полетов с общим налетом 122 часа) [9].

Надзор за дорожным движением с использованием средств авиации осуществляется посредством взаимодействия сотрудников авиационного отряда специального назначения Росгвардии с нарядами дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции.

Управление средствами видеонаблюдения, размещенными на беспилотном летательном аппарате, осуществляется сотрудниками авиаотряда с мобильного пункта управления. Наряд дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции на патрульном автомобиле, оборудованном опознавательными знаками, располагается рядом с мобильным пунктом управления беспилотным летательным аппаратом в месте наилучшей его видимости для всех участников дорожного движения и осуществляет надзор за дорожным движением открытым способом.

В случае фиксации выезда транспортного средства в нарушение требований дорожной разметки на полосу, предназначенную для встречного движения, по команде оператора осуществляется «автозахват» цели. Программное обеспечение беспилотного летательного аппарата позволяет осуществлять сопровождение цели в автоматическом режиме до момента остановки сотрудником дорожно-патрульной службы. При этом видеозапись правонарушения и движения транспортного средства до момента его остановки сохраняется на жестком диске автоматизированного рабочего места оператора беспилотного летательного аппарата.

После остановки транспортного средства водителю демонстрируется видеозапись правонарушения и производится её копирование на носитель информации для приобщения в качестве доказательства к протоколу об административном правонарушении.

Фактов прекращения судами производства по делам об административных правонарушениях, зафиксированных с применением беспилотных летательных аппаратов, в связи с недостаточностью или непригодностью доказательств не отмечено.

Однако применение беспилотных летательных аппаратов при надзоре за дорожным движением связано с определенными трудностями организационного и технического характера.

Для решения указанных трудностей Научным центром безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации в 2019 году запланировано проведение соответствующего исследования.

1. Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-п // Рос. газ. 2018.

2. Князев А.С., Линник Т.М., Бурмистров А.О. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года. Информационно-аналитический обзор [Электронный ресурс]. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. С. 4. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/1311835> (дата обращения: 07.02.2019).

3. Там же. С. 5.

4. Там же. С. 7.

5. Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

6. Там же.

7. Там же.
8. Севостьянов А.В. Некоторые вопросы применения современных технических средств для обеспечения безопасности дорожного движения. Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов, выпуск 17. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018.
9. Ведомственная статистика ГУОБДД МВД России.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Севостьянов Алексей Владимирович. Заместитель начальника отдела научного и технического обеспечения деятельности по надзору за участниками дорожного движения.

Научный центр безопасности дорожного движения МВД России.

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

Sevostyanov Aleksey Vladimirovich. Deputy head of the Department of scientific and technical support for the supervision of road users.

Scientific centre of road traffic safety of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 121170, Moscow, st. Poklonnaya 17.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Беспилотный летательный аппарат, безопасность, дорожное движение, надзор, Госавтоинспекция, аварийность, административное правонарушение.

Unmanned aerial vehicle, safety, traffic, supervision, traffic police, accident, administrative offense.

СЕДОВ Д.В., НЕСМЕЯНОВ А.А., ТАРАСЕНКО В.А.

ОБ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЕ ПО ЭКСТРЕННОЙ ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ В УСЛОВИЯХ РАЗВИВАЮЩЕЙСЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ АВАРИИ

EDUCATIONAL PROGRAMME FOR EMERGENCY SAFETY IN TERMS OF DEVELOPING A CAR ACCIDENT

В статье проводится анализ степени защищенности водителей и пассажиров в условиях ДТП и указывается на необходимость разработки образовательной программы по экстренной технике безопасности в условиях развивающейся аварии. В соответствии с основными направлениями Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы обучение участников дорожного движения экстренной технике безопасности позволит снизить уровень смертности и травмированности в автомобильных авариях.

The article analyzes the degree of protection of drivers and passengers in an accident and indicates the need to develop an educational program for emergency safety in a developing accident. In accordance with the main directions of the road safety Strategy in

the Russian Federation for 2018–2024, the training of road users in emergency safety will reduce the level of mortality and injury in road accidents.

Современная экономика немыслима без автомобильного транспорта, который в технологическом отношении развивается все нарастающими темпами.

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 [1].

Если на заре автомобильной эры механические транспортные средства напоминали повозки и развивали скорость легкоатлета (45 км/ч, Трицикл Болле, 1897 г.), то современный автомобиль по техническим характеристикам существенно опередил человека. Сегодня средняя конструктивная скорость автомобилей приближается к 200 км/ч и выше. Совершенствуются автомобильные системы навигации, безопасности, охраны и связи, а человек в физиологическом развитии все это время стоит на месте. В результате разрыв между автомобилем и человеком уже напоминает пропасть, и автомобильные системы безопасности не способны обеспечить его защищенность. Об этом говорит печальная статистика ДТП.

Риск гибели людей на дорогах (количество жертв на 1000 жителей) по данным Всемирной организации здравоохранения [2] в России составляет 13,8, в Монголии – 13,9, в Индии – 16,6, в Китае – 18,8. Более безопасные условия движения отмечаются в странах Европы, Канаде, Австралии, Новой Зеландии и Японии, где риск не превышает 10. Наибольшая безопасность обеспечивается в Швеции и Великобритании (2,8 и 2,9 соответственно). В США риск гибели составляет 10,6. Риск в размере 30–40 регистрируется в Иране, Таиланде, странах Африки, а в Ливии он составил рекордные 73,4.

Чтобы продемонстрировать насколько человеческое тело уязвимо и непригодно к нагрузкам, возникающим в условиях автодорожных аварий, в 2016 г. комиссией по транспортным происшествиям Австралии была создана интерактивная модель человека, способного выжить в любом дорожно-транспортном происшествии (ДТП). Данная модель получила имя Грэм (Graham) [3] и не имеет на теле тех уязвимых участков, которые присущи среднестатистическим водителям и пассажирам (рис. 1).

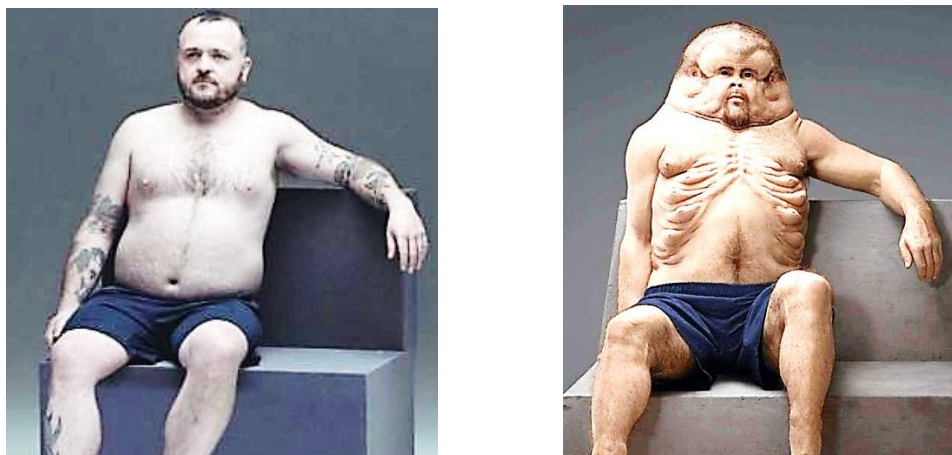


Рис. 1. Внешний вид человека и Грэма.

Так, наиболее уязвима при аварии человеческая голова: черепно-мозговые травмы получают 80 % пострадавших в ДТП. Если бы голова была приспособлена к ДТП, то она бы соответствовала голове Грэма и напоминала бы мотоциклетный шлем. Черепная коробка была бы значительно больше, объем цереброспинальной жидкости в ней был бы увеличен, имелись бы связки, удерживающие мозг от ударов о внутреннюю поверхность черепа. На лицевой части головы располагались бы зоны смятия в виде дополнительной жировой ткани для амортизации удара.

На втором месте по частоте поражения (44 % пострадавших) находятся травмы нижних конечностей, в частности, переломы бедренных костей, голени и стоп. Избежать данных травм могли бы помочь следующие преимущества Грэма: более твердые кости, видоизмененный коленный сустав, способный сгибаться в обе стороны, а также дополнительный сустав между голенью и стопой.

Одной из первых удар воспринимает грудная клетка, при этом значительную нагрузку испытывает позвоночник. Эти части тела травмируются у 25 % пострадавших. Чтобы не допустить подобных травм, необходима «бочкообразная» форма грудной клетки с жировыми прослойками между ребрами, которые создавали бы естественную подушку безопасности. Для исключения хлыстовой травмы шейного отдела позвоночника необходимо добавить к шейным позвонкам ребра наподобие ребер грудной клетки.

На четвертом месте располагаются травмы брюшной полости. Как правило, именно эти травмы приводят к летальному исходу и являются одними из самых опасных. Для их защиты и защиты других частей тела от ссадин и порезов пришлось бы усовершенствовать кожу и сделать ее более толстой и прочной, как у Грэма.

Из проведенного анализа становится очевидным, насколько человеческое тело не адаптировано человек к современному автотранспорту. Даже средства пассивной безопасности, такие как ремни, подушки, подголовники, конструкции кузова, ломающаяся рулевая колонка и др., повышают, но не гарантируют защищенность от получения травм. Кроме того, при ДТП человек может оказаться зажатым в салоне автомобиля, что осложнит работу спасателей. Указанные обстоятельства рождают закономерные вопросы о том, как человек может дополнительно защитить свои жизнь и здоровье, какие эффективные действия он может предпринять, если аварии не избежать.

Проведя аналогию с авиационным транспортом, можно отметить, что перед каждым взлетом для пассажиров проводится подробный инструктаж о мерах безопасности и действиях при аварийных ситуациях. Почему в настоящее время подобные инструкции не разработаны и не используются в автомобильном транспорте? Согласно Правилам дорожного движения РФ [4] водители и пассажиры обязаны использовать лишь ремни безопасности (см. п. 2.1.2). Но ведь и сам человек может предпринять дополнительные меры, которые позволили бы ему повысить вероятность выживания в ДТП. В условиях развивающейся аварии человек собственными действиями может существенно повысить степень своей защищенности и должен знать основные принципы такой экстренной техники безопасности.

В настоящее время существует особая методика группировки, используя которую, можно максимально компенсировать недостатки человеческого тела, чтобы при неизбежном ДТП получить минимальные травмы. Однако ей не уделяется должного внимания.

Согласно принципам указанной методики при лобовом столкновении водителю необходимо втянуть голову в плечи, подбородком прижаться к груди, руки, которые он держит на руле, немного подогнуть в локтях, пытаясь закрыть лицо предплечьями, ноги убрать максимально дальше от педалей и напрячься. Переднему пассажиру необходимо сгруппироваться так же, за исключением того, что руками необходимо закрыть лицо. Пассажиру, сидящему сзади, для максимальной безопасности необходимо прижать голову к груди, опустить её между ногами и обхватить руками бедра.

Если грозит боковое столкновение, независимо от того, где сидит человек, сначала необходимо обезопасить шею, прижав подбородок к груди и подняв плечи. Затем необходимо упереться ногами, руками и напрячься.

Столкновения сзади являются, как правило, неожиданными и большинство негативных последствий исключается, если грамотно настроить положение подголовника и использовать средства пассивной безопасности.

Согласимся с тем, что человек не создан для участия в ДТП, но именно поэтому необходимо помнить об опасности, которая поджидает его на дороге, и обязательно соблюдать правила дорожного движения для сохранения жизни и здоровья. Если же аварию невозможно избежать, то не стоит надеяться лишь на технические средства защиты автомобиля. Необходимо предпринимать дополнительные активные действия по обеспечению собственной безопасности. В этой связи представляются актуальной разработка соответствующей образовательной программы для всех категорий участников дорожного движения с целью формирования стереотипов безопасного поведения на дорогах. Разработка данной программы отвечает Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [5].

Водители при сдаче квалификационных экзаменов на право вождения должны получать знания о технике выживания при ДТП. Пассажиры также должны проходить соответствующую краткосрочную подготовку. В результате разработки и применения данной образовательной программы для участников дорожного движения, начиная со школьников и студентов, можно ожидать значительного снижения уровня травмированности населения в автомобильных авариях.

-
1. 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.
 2. Статистика ДТП в России и мире [Электронный ресурс] // Информационное агентство России. URL: <http://tass.ru/info/3233185> (дата обращения: 01.02.2019).
 3. Meet Graham [Электронный ресурс]. URL: <http://www.meetgraham.com.au> (дата обращения: 01.02.2019).
 4. О правилах дорожного движения: Постановление Совмина РСФСР от 23.10.1993 № 1090: с изменениями на 4 декабря 2018 г. // Рос. вести. 1993. № 227.
 5. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р // Рос. газ. 2018. № 15.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Седов Дмитрий Владимирович. Доцент кафедры автотехнической экспертизы и автоподготовки. Кандидат технических наук.

Восточно-Сибирский институт МВД России.

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

Sedov Dmitry Vladimirovich. Candidate of technical sciences.

East Siberian Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 664074, Irkutsk, st. Lermontov 110.

Несмеянов Алексей Александрович. Доцент кафедры автотехнической экспертизы и автоподготовки. Кандидат физико-математических наук, доцент.

Восточно-Сибирский институт МВД России.

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

Nesmeyanov Aleksey Aleksandrovich. Assistant professor of the chair of Auto Technical Expertise and Auto-Training. Candidate of physical and mathematical sciences, associate professor.

East Siberian Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 664074, Irkutsk, st. Lermontov 110.

Тарасенко Василий Анатольевич. Начальник кафедры профессиональной подготовки. Кандидат технических наук, доцент.

Восточно-Сибирский институт МВД России.

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

Tarasenko Vasily Anatolyevich. Head of the chair of vocational training. Candidate of technical sciences, associate professor.

East Siberian Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 664074, Irkutsk, st. Lermontov 110.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Дорожно-транспортное происшествие, системы безопасности, техника безопасности, образовательная программа.

Road accident, safety systems, safety, educational program.

**СОЦИАЛЬНАЯ ОБУСЛОВЛЕННОСТЬ ЗАПРЕТА
НА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ
БЕЗОПАСНУЮ РАБОТУ ТРАНСПОРТА**

**SOCIAL CONDITIONALITY OF A CRIMINAL BAN FOR THE VIOLATION
OF THE RULES ENSURING SAFE FUNCTIONING OF TRANSPORT**

Статья посвящена социальной обусловленности криминализации нарушений правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. На основе анализа основных критериев криминализации деяний делается вывод о социальной обусловленности уголовно-правовой новеллы.

The article is devoted to the social conditionality of criminalization of the violations of the rules ensuring safe functioning of transport. The conclusion on social conditionality of the criminal novelty is drawn on the basis of the main criteria of criminalization of acts.

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 [1]. 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 [6].

Ежедневно десятки миллионов российских граждан вовлечены в нескончаемые транспортные потоки на автомобильных, железных дорогах, в воздушном пространстве и на водных путях, где подвергают свои жизни постоянной опасности. Исключительны по тяжести последствий отдельные случаи железнодорожных, авиационных катастроф, аварий на водном транспорте, которые одномоментно способны унести десятки и даже сотни человеческих жизней. Так, крушение прогулочного теплохода «Булгария», произошедшее 10 июля 2011 г. на Куйбышевском водохранилище, унесло жизни 122 человек, в числе которых 28 детей.

Особое место в обеспечении безопасности функционирования транспорта отводится нормам уголовного права, которые, в силу своей природы, обладают наивысшим принудительным потенциалом, способным удержать лицо от совершения преступлений, стать адекватной реакцией на факт уже совершенного преступления.

Процесс совершенствования уголовно-правовой регламентации поведения человека в сфере транспортной деятельности предполагает осмысление основ криминализации общественно опасных деяний в уголовном праве. Под криминализацией понимают процесс, а также результат признания определенных видов деяний преступными и уголовно наказуемыми. Допустимость и целесообразность уголовно-правовой новеллы, определяется принципами криминализации, научно-обоснованными правилами и критериями оценки деяния [2]. Именно от содержания критериев криминализации деяния, в конечном счете, зависит социальная обусловленность конкретного уголовно-правового запрета, в нашем случае, запрета на нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.

Известно, что главным условием, способным оправдать уголовно-правовую реакцию государства на конкретное поведение человека, является его общественная опасность. Общественная опасность выступает важнейшим критерием криминализации деяний. На практике не существует фиксированных пределов общественной опасности деяния, необходимых для признания его преступлением. Однако для того, чтобы определить, достаточен ли уровень общественной опасности для признания нарушений правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, преступным, необходимо дать адекватную оценку ее проявлением вовне. Основным фактором, умножающим степень общественной опасности таких нарушений, выступает размер наступивших последствий. В нашем случае, на чашу весов преступного и не преступного поставлены наивысшие ценности человека – его жизнь и здоровье, и восстановление социальной справедливости становится возможным лишь путем применения к лицу уголовного наказания.

Наличие общественной опасности явления не всегда может стать достаточным для его криминализации, поэтому анализ социальной обусловленности нарушений правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, продолжим изучением показателей относительной распространенности данного явления. Содержание принципа относительной распространенности деяния раскрывается путем изучения показателей встречаемости явления в обществе, причем явление это должно стать результатом общих социальных тенденций и закономерностей, а не отдельно взятой случайности. Помимо того, что криминализуемое поведение не должно являться фактом единичного порядка, оно не должно быть слишком массовым. Относительная массовидность явлений может выступать, скорее, препятствием криминализации, нежели основанием, ее обуславливающим.

Нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, безусловно, встречаются в обществе, о чем свидетельствует приведенная ниже статистика. По данным ГИАЦ МВД России, за период с 2008 по 2018 гг. на территории РФ зарегистрировано более 2000 случаев преступного нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта [3]. И это только те факты, которые попали на страницы официальных отчетов и ежегодных сводок.

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].

Об относительной распространенности фактов нарушений правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, говорят и результаты экспертного опроса. Так, анкетирование 120 следователей, специализирующихся на расследовании ДТП из 16 регионов ЦФО РФ показало, что 22,3 % из них, то есть практически каждый 4 следователь, принимал решения о возбуждении уголовного дела по признакам преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ.

Криминализация деяния неизбежно влечет за собой жертвование одними общественными интересами во имя защиты других, более значимых. Поэтому признание конкретного поведения преступным должно сопровождаться установлением соразмерности положительных и отрицательных последствий криминализации, причем превалирование положительных результатов над отрицательными является обязательным. Реализация уголовной ответственности за рассматриваемое нами преступление неминуемо влечет определенные негативные последствия для самого на-

рушителя, например, ограничение его личных прав и свобод. Однако следует признать, что отнятое виновным право на жизнь способно оправдать применение уголовно-правовой репрессии к виновному лицу со всеми вытекающими правоограничениями и лишениями. Подкреплением данного тезиса служат результаты проведенного анкетирования потенциальных нарушителей правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (1200 респондентов), которые свидетельствуют об общем позитивном отношении населения к возможности привлечения к уголовной ответственности виновных за подобные посягательства.

Кроме того, результаты экспертного опроса [5] на предмет целесообразности закрепления в уголовном законодательстве РФ запрета на нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, показали, что 78 % респондентов высказались за наличие подобной нормы в УК РФ. Таким образом, общее экспертное мнение еще раз подтвердило обусловленность уголовно-правового регулирования сферы безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Таким образом, в свете постоянных изменений, происходящих в российском уголовном законодательстве, проблема социальной обоснованности правовых норм остается одной из самых актуальных. Изучение социальной обусловленности уголовно-правовых норм создает устойчивую научную основу легитимного правообразования, является эффективным способом преодоления законодательного произвола. Не вызывает сомнений, что отечественный законодатель, принимая решение о возведении в ранг уголовно-правового запрета нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, руководствовался научно-обоснованными принципами криминализации деяний. Возможно, та юридическая форма, в которой представлен исследуемый нами уголовно-правовой запрет, в настоящее время и далека от совершенства, однако само ее существование уже является предпосылкой и возможностью борьбы с преступными проявлениями в сфере функционирования транспорта самыми репрессивными средствами – средствами уголовного права.

-
1. 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.
 2. Кудрявцев В.Н. Основания уголовно-правового запрета: криминализация и декриминализация. М.: Наука, 1983. С. 17.
 3. Экспресс-информация за 2006–2011 гг. О едином учете преступлений (форма I-Г) г. Москва; Сведения за 2012–2018 гг. Единый отчет о преступности (Ф. 1-Г (453)). г. Москва.
 4. Елагин А.Г., Калюжный Ю.Н. Комплексный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2017. № 3 (49). С. 18–21.
 5. Группу экспертов составили 110 судей мировых и районных судов 18 субъектов ЦФО РФ.
 6. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Семенов Владимир Ремович. Преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии.

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

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

Semenov Vladimir Removich. Teacher of the chair of Criminal Law, Criminology and Psychology.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Уголовно-правовая норма, социальная обусловленность уголовно-правовой нормы, криминализация деяния, критерии криминализации, безопасность функционирования транспорта.

Criminal norm, social conditionality of the criminal norms, the criminalization of the act, the criteria of criminalization, the safety of transport functioning.

СЕМЕНОВ Е.А.

ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВ ЛИЦА ПРИ ЕГО ЗАДЕРЖАНИИ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

PROCEDURAL ASPECTS OF OBSERVANCE OF THE RIGHTS OF THE PERSON DURING HIS DETENTION IN THE INVESTIGATION OF ROAD AND TRANSPORT CRIMES

В статье анализируется обеспечительная деятельность органов предварительного расследования при осуществлении задержания, в том числе по расследованию дорожно-транспортных преступлений, дается анализ отдельных прав лица, в отношении которого применяется данная мера процессуального принуждения.

In article security activity of bodies of preliminary investigation at implementation of detention including on investigation of road and transport crimes is analyzed, the analysis of the separate rights of the person to which this measure of procedural coercion is applied is given.

Характерной особенностью мер принуждения, выступающих средством воздействия на общественные отношения в сфере дорожного движения, является, закрепленная нормами права вынужденная необходимость применения мер уголовно-правового воздействия к нарушителям норм права, в тех случаях, когда нормы административного права не способны оказать должного влияние на поведение делинквента [1]. Участники дорожного движения в зависимости от роли, которую они играют в дорожном движении, имеют разные права и законные интересы, а также обя-

занности, однако все участники дорожного движения заинтересованы в безопасном дорожном движении [8].

Применение меры процессуального принуждения в виде задержания лица, подозреваемого в совершении преступления, существенно ограничивает конституционные права, свободы и законные интересы гражданина, затрагивает его честь, достоинство, причиняет нравственные страдания. Вместе с тем значительное количество задержаний по-прежнему осуществляется с нарушением норм УПК РФ, причиной которых зачастую является непонимание закона правоприменителями, а в отдельных случаях и безответственное отношение к судьбе человека. Кроме того, особую актуальность приобретают вопросы процессуального оформления задержания лица по подозрению в совершении преступления и сопутствующих ему мероприятий, возможности повторного задержания подозреваемого для доставления его в судебное заседание, в котором должно рассматриваться ходатайство следователя об избрании меры пресечения в виде заключения под стражу, если ранее этот подозреваемый был освобожден из-под стражи в связи истечением срока задержания.

Кроме того, в обращениях к Федеральному Собранию РФ Президент России В.В. Путин неоднократно отмечал и 20 февраля 2019 г. еще раз подчеркнул, что основные задачи правоохранительных органов состоят в укреплении законности и правопорядка [2].

Для обеспечения решения задач уголовного судопроизводства лицам, ведущим производство по уголовному делу, предоставлено значительное число полномочий, в том числе и на применение мер процессуального принуждения.

Задержание может способствовать раскрытию преступления, а также быть предваряющей стадией при принятии решения о применении меры пресечения в виде заключения под стражу.

Задержание всегда носит принудительный характер требования. Даже в ситуации, когда задержанный реально не оказывает сопротивления, возможно применение необоснованно жестких действий по отношению к нему, что, как правильно отмечают Ф.Н. Зейналов, П.С. Коблов может расцениваться как превышение сотрудниками правоохранительных органов своих полномочий и повлечь переход уже их в категорию подозреваемых по уголовному делу [3]. Подобные действия должны жестко пресекаться, поскольку они подрывают авторитет власти и снижают уровень доверия к государству.

Исходя из того, что обеспечение законности при осуществлении задержания должно быть на высоком уровне, в данной статье внимание будет уделено тем проблемам, которые возникают в процессе производства задержания при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

Первая и самая актуальная проблема – это фиксация факта задержания. На практике задержание оформляется только следователем после того, как фактически задержанного доставят по месту нахождения территориального органа [4].

В этой ситуации иногда выясняется, что законных оснований для задержания и доставления нет и человека необходимо отпустить, извинившись перед ним. Порой человек успевает некоторое время, в нарушение требования о трехчасовом сроке составления протокола, побыть в условиях изолятора, при этом ни один процессуальный документ не составляется.

В этой ситуации весьма проблематичным будет даже оспаривание законности действий сотрудников правоохранительных органов, поскольку отсутствуют доказательства. Представляется возможным в такой ситуации использовать все дос-

тупные средства, в том числе получивший широкое распространение в последнее время способ – запись видеокамер, как стационарных, так и видеорегистраторов.

До того момента, пока не будет составлен протокол задержания, следовательно, как правило, не принимает мер к обеспечению соблюдения прав задержанного, по сути, уже приобретшего статус подозреваемого.

Даже адвокат приглашается для беседы с человеком только после того, как будет вынесено и утверждено постановление о возбуждении уголовного дела, составлены все необходимые документы.

Таким образом, нарушается право на защиту. Возможно, здесь целесообразно вести речь не о прямом нарушении, а, скорее, о временном ограничении этого права, ведь в случае, если все постановления вынесены и протоколы составлены, а задержанный требует получения квалифицированной юридической помощи, адвокат к нему приглашается.

Проблемной также становится ситуация задержания, когда речь идет о малонаселенной территории, где в силу удаленности населенных пунктов друг от друга доставление к месту нахождения органа предварительного расследования может продлиться более трех часов.

В этой ситуации уместно сказать о крайней необходимости, которая влечет отсутствие состава преступления. Все действия, совершенные в состоянии крайней необходимости, даже если они преступают закон, но направлены на предотвращение наступления худших последствий и нет возможности разрешить вопрос иным способом, не могут стать уголовно наказуемыми.

Следовательно, в данной ситуации, даже если будет иметь место формальное фактическое нарушение прав подозреваемого, которого лишили возможности свободно передвигаться в выбранном им направлении, говорить о необходимости наказания сотрудников правоохранительных органов нельзя.

Они преследовали законную цель и использовали доступные им методы.

В качестве примера можно привести такие отдаленные от центральной густонаселенной части России, как Якутия или Чукотка, где от одного населенного пункта до другого порой нужно проехать не менее шестисот километров далеко не по самой хорошей трассе, а иного способа сообщения между ними нет, ни воздушного, ни железнодорожного, либо они недоступны в силу погодных условий.

Следствием нарушения законного права подсудимого на получение полноценной юридической помощи, особенно в случае, если будет произведен допрос в качестве подозреваемого в отсутствие адвоката, – это возможность признания недопустимым протокола допроса как полученного с нарушением норм закона.

Кроме того, подсудимый вправе при рассмотрении дела судом отказаться от тех показаний, которые он дал в ходе предварительного следствия, если при допросе не присутствовал защитник. Эти протоколы допросов также не смогут быть использованы для доказывания вины подсудимого.

Как отмечалось нами ранее в учебно-практическом пособии, изъятие у подозреваемого в ходе его задержания предметов, вещей, которые являются носителями следов преступления и тому подобное, если осуществлено с нарушением норм действующего законодательства, в том числе в части соблюдения процедуры задержания, по аналогии с указанными выше случаями может повлечь исключение таких доказательств как недопустимых [5].

Кроме того, подозреваемый вправе обжаловать действия по его задержанию, как и иные другие. Способ оспаривания в этом случае остается на усмотрение лица.

Обжалование допускается в вышестоящий орган (вышестоящему должностному лицу), в прокуратуру либо в суд в рамках самостоятельной, предусмотренной уголовно-процессуальным законодательством процедуры.

Право заявления отвода любому должностному лицу, принимающему участие в расследовании уголовного дела, во всей процедуре досудебного производства, принадлежащее подозреваемому, может быть им реализовано в любой момент.

Однако на практике до оформления процессуальных документов, придающих статус подозреваемого, сопряженных с разъяснением лицу его прав и обязанностей, отводы не рассматриваются. Аргумент следующий – отсутствует статус, позволяющий заявить отвод.

Представляется необходимым внесение изменений в действующее законодательство для устранения данного пробела и точного определения момента, когда лицо и каким образом вправе заявить отвод, поскольку для некоторых ситуаций реализация права заявления отвода является особо актуальной.

В качестве примера можно, опять же, привести малонаселенные местности, где нередко возникают неприязненные отношения между местными жителями не в силу профессии одних или других, а по личным мотивам. При этом число сотрудников правоохранительных органов на данной территории очень ограничено. Основания для заявления отвода есть, а вот фактически заявить их тому, кто разумно рассмотрит сложившуюся ситуацию и своевременно примет решение, нет возможности в момент задержания, а зачастую и после.

Следующим проблемным моментом в аспекте задержания подозреваемого является реализация права на один телефонный разговор, что предусмотрено статьей 46 УПК РФ.

Звонок может быть совершен на русском языке с целью предупреждения близких задержанного о возникших у него проблемах и его местонахождении.

Русским языком владеют далеко не все проживающие и находящиеся на территории Российской Федерации. Особенно это касается тех, кто приехал в Россию с кратковременным визитом.

Если для желающих получить вид на жительство, гражданство, патент на осуществление деятельности установлено требование сдачи экзамена по русскому языку, что гарантирует наличие минимальных познаний в нем, то для туристов, гостей иностранных государств такие требования отсутствуют.

Кроме того, в соответствии со статьей 26 Конституции Российской Федерации каждый имеет право на пользование родным языком.

В этой связи становится актуальным обеспечение права подозреваемого на переводчика.

Следовательно, реализовать право на один телефонный звонок подозреваемый не может самостоятельно, а только с помощью переводчика, который должен говорить по-русски, общаясь с близкими задержанного. Тогда ситуация может быть вообще доведена до абсурда, если родственники совсем не владеют русским языком.

В части нормы Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, закрепляющей право на телефонный звонок, который должен быть совершен исключительно на русском языке, можно говорить о ее противоречии Конституции Российской Федерации.

Разрешение вопросов о соответствии нормативного акта Конституции Российской Федерации является прерогативой Конституционного суда РФ.

Анализируя права подозреваемого при его задержании и, далее, на предварительном следствии, следует отметить, что право давать показания на родном языке, в том числе собственноручно, письменно, гарантировано уголовно-процессуальным законодательством. Неурегулированность присутствует только в вопросах задержания.

Уголовно-процессуальный кодекс РФ превалирует над иными нормами законодательства, касающимися уголовного судопроизводства, но стоит отметить положения статьи 14 Федерального закона «О полиции», где избрана более удачная формулировка в части телефонного звонка [5]. Данная формулировка не содержит требования о языке, на котором может вестись разговор. Поэтому мы ее поддерживаем.

1. Калюжный Ю.Н. Методы правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2017. № 8. С. 60–63.
2. Официальный сетевой ресурс Президента России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/59863> (дата обращения: 01.03.2019).
3. Зейналов Ф.Н., Коблов П.С. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2018. № 4 (45). С. 17–22.
4. Семенов Е.А., Золочевская Л.С. Задержание: как исчислять срок и что писать в протоколе // Уголовный процесс. 2019. № 2 (170). С. 70–77.
5. Уголовно-процессуальные аспекты задержания лиц, подозреваемых в совершении преступления: учебно-практическое пособие / Под ред. А.В. Гришина, Е.А. Семёнова, О.А. Ветровой, Е.Б. Гришиной, Л.С. Золочевской. М.: Юрлитинформ., 2019. С. 74.
6. О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3: в ред. от 03.08.2018 // Рос. газ. 2011.
7. Афонин В.В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34.
8. Амеличкин А.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения // Закон и право 2016. № 6. С. 160.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Семенов Евгений Алексеевич. Старший преподаватель кафедры уголовного процесса. Кандидат юридических наук.

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

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

Semenov Evgeniy Alekseevich. Senior teacher of the chair of Criminal Procedure. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Задержание, задержание подозреваемого, ограничение свободы, право на телефонный звонок, фактическое задержание.

Key words: detention, detention of the suspect, restriction of freedom, right for phone call, actual detention.

СЕМЕНОВ Е.Ю., КОБЗИНА П.В.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА ПРИНЯТИЯ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ В ГИБДД ПО ВОПРОСАМ ОБРАЩЕНИЯ ГРАЖДАН О НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

IMPROVEMENT OF THE PROCESS OF ADOPTION OF MANAGEMENT DECISIONS IN THE TRAFFIC POLICE ON THE QUESTIONS OF THE TREATMENT OF CITIZENS REGARDING DISTURBANCES OF ROAD TRAFFIC

Процесс принятия управленческих решений требует постоянного совершенствования, которое само по себе является реакцией на изменение внешних факторов. Возможность подавать обращения граждан в электронном виде сделало эту функцию более популярной, но не все положения были урегулированы законодательно.

The management of decision-making process requires continuous improvement, as a response to external changes. The ability to file citizens' appeals electronically made this function more popular, but not all provisions were settled by law.

Деятельность по организации дорожного движения осуществляется за счет комплекса организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах, направленным на обеспечение безопасности дорожного движения [1].

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 [2]. Отдельной составляющей процесса обеспечения безопасности дорожного движения является взаимодействие между его субъектами с целью достижения необходимого результата.

В настоящее время в Министерстве внутренних дел Российской Федерации значительно увеличилось количество обращений граждан в электронном виде, поскольку на официальном сайте МВД России реализована возможность их дистанционной подачи. Обращения являются одним из важнейших институтов, обеспечивающих непосредственное участие граждан в процессе управления государством. Реализация концепции электронного правительства Российской Федерации способствует обеспечению возможности получения всего спектра государственных услуг в одном месте [3].

В соответствии с Федеральным законом от 02.05.2006 № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» установлены виды обращений, которые граждане могут подавать в государственные органы, а также установлены порядок и сроки их рассмотрения. Для реализации данного федерального закона приказом МВД России от 12 сентября 2013 г. № 707 утверждена инструкция об организации рассмотрения обращений граждан в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации, которая устанавливает права и обязанности сотрудников полиции при рассмотрении обращений граждан.

Применение информационных систем управления позволяет сокращать трудозатраты на выполнение процессов сбора, регистрации, передачи данных, их хранения, обработки, поиска и выдачи информации [4].

Так, на официальном сайте Госавтоинспекции МВД России реализована возможность подачи обращений граждан с приобщением фото- и видеоматериалов, где любой человек с активной гражданской позицией может направить в подразделения Госавтоинспекции фотографии, видеозаписи нарушений ПДД РФ участниками дорожного движения. При заполнении формы обращения в обязательном порядке указываются: фамилия, имя, отчество, адрес электронной почты и суть обращения.

В ч. 3 ст. 28.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) установлено, что сообщения и заявления физических и юридических лиц, указывающие на наличие события административного правонарушения, являются поводом к возбуждению дела об административном правонарушении [5]. Таким образом, обращение гражданина, направленное через интернет-сайт, рассматривается как повод к возбуждению дела об административном правонарушении, а сам гражданин является свидетелем по делу об административном правонарушении. При этом в силу ч.1 ст. 3 Федерального закона от 01.07.2017 № 148-ФЗ «О персональных данных» персональными данными является любая информация, относящаяся к прямо или косвенно определенному или определяемому физическому лицу (субъекту персональных данных). В случае подачи обращения в электронном виде гражданин фактически обязан предоставить свои персональные данные, т.к. анонимные сообщения в соответствии с федеральным законом остаются без ответа.

Отсюда следует, что обработка персональных данных необходима для исполнения своих функций федеральными органами исполнительной власти. Операторы и иные лица, получившие доступ к персональным данным, обязаны не раскрывать третьим лицам и не распространять персональные данные без согласия субъекта персональных данных, если иное не предусмотрено федеральным законом. Приказ МВД России от 12 сентября 2013 г. № 707 устанавливает возможность знакомиться с документами и материалами, касающимися рассмотрения обращения, если это не противоречит законодательству Российской Федерации, не затрагивает права, свободы и законные интересы других лиц. Согласно части 3 статьи 3 Федерального закона от 01.07.2017 № 148-ФЗ «О персональных данных» предоставлением персональных данных являются действия, направленные на раскрытие персональных данных определенному лицу или определенному кругу лиц.

Однако частью 2 статьи 26.3 КоАП РФ установлено, что показания свидетелей в случае необходимости записываются и приобщаются к делу. При этом в соответствии с частью 1 статьи 25.1 КоАП РФ лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, вправе знакомиться со всеми материалами дела.

В связи с этим существует проблема с предоставлением для ознакомления с материалами дела лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении. С одной стороны, лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, имеет законное право знакомиться с материалами дела, и непредоставление соответствующей информации будет являться нарушением его прав, с другой стороны, персональные данные гражданина, подавшего обращение, охраняются ФЗ «О персональных данных» и предоставление таких сведений будет являться нарушением прав данного гражданина. Указанная коллизия может приводить к различным случаям неверного толкования норм права и нарушению прав лиц, участвующих в производстве по делу.

Данный факт оказывает непосредственное влияние на процесс принятия управленческих решений сотрудниками ГИБДД, и в отдельных случаях приводит к спорным ситуациям и затрудняет решение отдельных вопросов, касающихся производства по делу [6].

Представляется, что лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, должна быть предоставлена возможность ознакомиться с теми материалами дела, которые необходимы для реализации его права на защиту. Персональные данные гражданина, подавшего обращение, прямого отношения к реализации права на защиту лица по делу об административном правонарушении не имеют, поскольку его виновность подтверждается совокупностью собранных доказательств.

В целях совершенствования управленческой деятельности и ведения производств по делам об административных правонарушениях в целом необходимо разработать новые подходы, утвержденные законодательно, которые бы позволили реализовать ведение производства с соблюдением прав и свобод всех его участников.

Так, считаем целесообразным часть 1 статьи 25.1 КоАП РФ изложить в следующей редакции: «лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, вправе знакомиться со всеми материалами дела, необходимыми для реализации его права на защиту, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства и отводы, пользоваться юридической помощью защитника, а также иными процессуальными правами в соответствии с настоящим Кодексом».

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. Калюжный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // Рос. юстиция. 2016. № 12. С. 48–51.

3. Линьков В.В. Перспективы развития электронного правительства Российской Федерации // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2016. № 3 (68). С. 147.

4. Кузнецов А.С. Использование современных информационных систем как средства оптимизации управленческой деятельности в ОВД // Научный вестник Орловско-

го юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2015. № 3 (64). С. 149.

5. 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. 2017. № 3 (72). С. 51.

6. Использование автоматизированных информационных систем в целях эффективности решения задач управления деятельностью ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 117.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Семенов Евгений Юрьевич. Доцент 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, 2.

Semenov Eugeny Yurevich. Assistant professor of the chair of Information Technology of Internal Affairs Bodies. Candidate of sciences (Law).

Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

Кобзина Полина Владимировна. Инспектор отделения дорожно-патрульной службы.

Управление ГИБДД УМВД России по Тверской области.

Служебный адрес: г. Тверь, Волколамский проспект, 7, корпус 3.

Kobzina Polina Vladimirovna. Inspector of the department of traffic police.

Traffic Police Department of the Ministry of the Interior of Russia in Tver region.

Work address: Tver, pr. Volkolamskij 7, korp. 3.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Персональные данные, производство по делам об административных правонарушениях, обращения граждан.

Personal data, proceedings on cases of administrative offenses, appeals of citizens.

СЕМИОНКИНА Н.Г.

**ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ
ПРАКТИКИ СТАТЬИ 264.1 УК РФ**

**ISSUES OF LAW ENFORCEMENT PRACTICES OF ARTICLE 264.1
OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**

Предметом исследования является анализ правоприменительной практики статьи 264.1 УК РФ и оснований возвращения прокурорами и судами уголовных дел данной категории для производства дополнительного расследования в целях эффективного обучения при профессиональной подготовке специалистов подразделений предварительного следствия и дознания, использования полученных знаний на практике при расследовании преступлений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств.

The subject of the study is the analysis of the law enforcement practice of article 264.1 of the criminal code of the Russian Federation and the grounds for the return of prosecutors and courts of criminal cases of this category for the production of additional investigation, for the purpose of effective training in the training of specialists of the preliminary investigation and investigation of the use of knowledge gained in practice in the investigation of crimes in the field of road safety and operation of vehicles.

Профессиональная подготовка сотрудников органов внутренних дел в настоящее время – одно из основных приоритетных направлений деятельности полиции. Профессиональное обучение специалистов подразделений предварительного следствия и дознания требует приобретения новых профессиональных компетенций. Возрастающая сложность задач и повышенные требования результативности деятельности вызывают необходимость готовить сотрудников, которые отвечают современным запросам службы, а значит, всесторонне повышать, совершенствовать их профессионализм.

Как отмечают А.И. Смоляков и М.В. Барышников, «проблема обеспечения надлежащего уровня безопасности при осуществлении дорожного движения давно является глобальной и всеобъемлющей» [1]. В этой связи Министерством внутренних дел Российской Федерации во исполнение подпункта 3.3 решения межведомственного совещания руководителей правоохранительных органов Российской Федерации от 28 июля 2016 года «Об эффективности деятельности правоохранительных органов по выявлению, раскрытию, расследованию и профилактике преступлений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств» проанализированы основания возвращения прокурорами и судами уголовных дел для производства дополнительного расследования о преступлениях в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств.

В своей статье Зейналов Ф.Н. вместе с соавтором отмечают, что важным показателем выступает не только число происшествий и преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения, но и число лиц, оказывающихся за рулем в состоянии опьянения, в том числе делающих это повторно. Обеспечение неотвратимого выявления данных фактов и назначение справедливых мер ответственности виновным в них лицам могло бы оказать более значимый профилактический эффект, чем возможные меры уголовного наказания [2].

В данном контексте справедливо высказывание Ю.Н. Калюжного, указывающего, что характерной особенностью мер принуждения, выступающих средством воздействия на общественные отношения в сфере дорожного движения, является, закрепленная нормами права вынужденная необходимость применения мер уголовно-правового воздействия к нарушителям норм права, в тех случаях, когда нормы административного права не способны оказать должного влияние на поведение делинквента [3].

В соответствии с ч. 3 ст. 150 УПК РФ преступления, предусмотренные ст. 264.1 УК РФ, относятся к подследственности дознания. Данная норма введена в Уголовный кодекс 31 декабря 2014 г. и вступила в силу с 1 июля 2015 г., в настоящее время реализация нормы показала проблемы по уголовным делам этой категории, с которыми сталкиваются дознаватели при осуществлении предварительного расследования.

Проведенный анализ свидетельствует, что рост возвращенных уголовных дел обусловлен внесением 24.05.2016 изменений в постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», обязывающих суд возвращать уголовное дело прокурору для отмены ранее наложенного на водителя административного наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения (отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения) [4]. По данному основанию возвращено 10,1 % уголовных дел.

Так, субъектом данного преступления является лицо, которое помимо общих обязательных признаков – вменяемость, достижение возраста 16 лет, должно иметь дополнительные признаки, отражающие его специфические черты, а именно лицо должно:

- управлять механическим транспортным средством, указанным в уголовном законодательстве, и находиться в состоянии опьянения,
- быть подвергнуто административному наказанию по чч. 1 или 3 статьи 12.8 КоАП РФ или по статье 12.26 КоАП РФ,
- или иметь непогашенную судимость за совершение преступления, предусмотренного чч. 2, 4 или 6 статьи 264, либо предусмотренного статьей 264.1.

Ответственность применяется к любой категории лиц, в том числе к лицу, у которого был изъят документ на право управления транспортным средством в установленном законом порядке, к лицу, никогда не имевшему или лишенному права управления соответствующим видом транспортного средства, а также к лицу, обучающему вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением. Государство, защищая участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, реализует широкий спектр мероприятий по обеспечению дорожной безопасности [6].

На практике ст. 264.1 УК РФ называют: «Повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения». При этом факт употребления водителем, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное опьянение, должен быть установлен по результатам освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, по результатам химико-токсикологических

исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения, проведенных в соответствии с правилами, утвержденными законодательством Российской Федерации по результатам судебной экспертизы. Водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть признан совершившим преступление, предусмотренное статьей 264.1 УК РФ (то есть в состоянии опьянения), если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы, не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством. В случае отказа от прохождения медицинского освидетельствования данное лицо признается управлявшим транспортным средством в состоянии опьянения [4].

Почти все привлеченные к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ на практике управляли автомобилем. Преступление считается оконченным с момента начала движения транспортного средства, управляемого лицом, находящимся в состоянии опьянения, при условии, если на момент управления автомашиной в состоянии опьянения водитель имеет административное наказание по части 1 или 3 статьи 12.8 КоАП РФ за управление транспортным средством в состоянии опьянения, или по статье 12.26 КоАП РФ за невыполнение требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного частями 2, 4 или 6 статьи 264 или статьей 264.1 УК РФ. При этом следует иметь в виду, что лицо, привлекаемое к ответственности, может отвечать как по одному из указанных условий, так и по их совокупности. В случае подозрения на употребление спиртного водителя целесообразно пригласить для беседы в салон патрульного автомобиля или на пост ДПС. В процессе проверки документов следует завязать с водителем непринужденный разговор. При закрытых стеклах можно будет через некоторое время почувствовать специфический запах [4, с. 68]. В соответствии со статьи 4.6 КоАП РФ лицо считается подвергнутым административному наказанию со дня вступления в силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления, и дознаватель должен быть крайне внимателен к расчету истечения срока привлечения лица к административной ответственности или сроков погашения судимости, так как в случае истечения указанных сроков, лицо не может считаться привлеченным к определенным видам юридической ответственности, и тогда должна наступать не уголовная, а снова ответственность, предусмотренная КоАП РФ [7].

В связи с тем, что по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных статьей 264.1 УК РФ, дознание осуществляется в сокращенной форме, практика показывает, что наибольшее количество таких дел возвращается по причине нарушений уголовно-процессуального закона в части допускаемых технических ошибок, к которым также относятся неверное указание анкетных данных участников уголовного судопроизводства, даты совершения происшествия, государственного регистрационного знака, модели транспортного средства [5]. Например, прокуратурой Приморского края для производства дополнительного расследования возвращено уголовное дело по обвинению Б. в совершении преступления, предусмотренного ст. 264(1) УК РФ, по причине различного написания в процессуальных документах марки автомобиля "Suzuki Jimny".

По причине других нарушений возвращено 29,1 % уголовных дел. Также часто встречаются нарушения дознавателями требований уголовно- процессуального закона по соблюдению порядка медицинского освидетельствования на состояние

алкогольного опьянения, несоответствие диспозиции обвинения описательной части обвинительного акта, постановления, в материалах уголовного дела имеются незаверенные факсимильных копий характеризующих документов. Так, например, прокуратурой Сахалинской области возвращено уголовное дело для пересоставления обвинительного акта из-за несоответствия формулировки обвинения описательной части обвинительного акта, в котором было указано, что обвиняемый привлекался к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения, тогда как он привлекался за отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Четверть уголовных дел (25,7 %) о преступлениях, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, были возвращены судами и прокурорами из-за неполноты проведенного расследования. Это неустранение противоречий в показаниях допрошенных лиц, неустановление смягчающих либо отягчающих обстоятельств, временного интервала и места совершения преступления, отсутствие в материалах уголовного дела протокола выемки документов, предоставленных дознавателю сотрудниками ДПС ГИБДД, неназначение и непроведение судебной психиатрической экспертизы в отношении подозреваемого в случаях, когда это было необходимо.

Следственными подразделениями и подразделениями дознания территориальных органов МВД России подготовлены обзоры и информационные письма о итогах работы по расследованию уголовных дел о преступлениях в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, где отражены нарушения и ошибки, которые повлекли направление уголовных дел прокурорами для производства дополнительного расследования и пересоставления обвинительного заключения (акта, постановления), а также судами в порядке ст. 237 УПК РФ. Данные обзоры в обязательном порядке должны быть использованы в образовательном процессе учебных учреждения системы МВД России.

1. Смоляков А.И., Барышников М.В. Профилактика нарушений правил дорожного движения: актуальные проблемы и возможные пути их решения // Научный портал МВД России. 2016. № 4 (36). С. 56–61.
2. Зейналов Ф.Н., Коблов П.С. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Вестник уральского института экономики, управления и права. 2018. № 4 (45). С. 17–22.
3. Калюжный Ю.Н. Методы правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2017. № 8. С. 60–63.
4. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения [Электронный ресурс]: Постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25: в ред. от 24.05.2016 № 22. URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/1789227>.
5. Курченко В.Н. Применение новой статьи 264.1 УК РФ: Разъяснения для практиков [Электронный ресурс] // Уголовный процесс. 2015. № 9. С. 38–44. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=24079548>.
6. Мишина Ю.В. К вопросу об участии в дорожном движении лиц с ограниченными возможностями [Электронный ресурс] // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 305. URL: <https://elibrary.ru/contents.asp?id=35311944>.

7. Барышников М.В. Отдельные аспекты выявления водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 67–72.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Семионкина Наталья Георгиевна. Преподаватель кафедры специальной подготовки.

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

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

Semionkina Natalya Georgievna. Teacher of the chair of Special Training.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Профессиональная подготовка, дознаватель, предварительное расследование, правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, медицинское освидетельствование, уголовная ответственность.

Professional training, inquirer, preliminary investigation, offences in the field of road safety, medical examination, criminal liability.

СИДОРЕНКО А.В., ДЕМИН А.Ю.

ПРИМЕНЕНИЕ ПРОГРАММНОГО ТЕСТИРОВАНИЯ ПРИ ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

APPLICATION OF SOFTWARE TESTING IN THE TRAINING OF DRIVERS OF VEHICLES

В статье рассматриваются результаты внедрения программного тестирования в учебный процесс при подготовке водителей транспортных средств.

The article discusses the results of the implementation of software testing in the educational process in the training of drivers of vehicles.

Управление процессом формирования профессиональных компетенций обучающихся, требует осуществления диагностики, т.е. определенной системы проверки эффективности его функционирования.

Новые Программы и тематика подготовки водителей не смогут в полной мере разрешить проблему без всесторонней диагностики качества знаний и навыков, как на начальной стадии (стадии проектирования), так и в процессе реализации.

Внедрение программного тестирования знаний обучающихся в практику обучения имеет уже определенный опыт и самое главное результат. Метод позволяет определить глубину и прочность профессиональных знаний специалиста, умения применить их на практике.

Целью применения тестирования является повышение эффективности подготовки водителей за счет внедрения системного подхода к оценке качества знаний, умений и навыков. Метод позволяет поэтапно выяснить все условия обучения и его результативность.

Индивидуальная оценка качества усвоения знаний и приобретения умений, осуществляется на основе обучающих и контролирующих программ, реализуемых преимущественно через компьютеры, в условиях массовой аудитории.

На наш взгляд, при использовании программного тестирования можно решить следующие задачи:

- своевременно выявить недостатки;
- индивидуализировать и дифференцировать процесс обучения;
- оценивать, анализировать и гибко влиять на ход учебного процесса;
- контролировать с обратной связью, диагностировать ошибки и оценивать результаты учебной деятельности;
- рассматривать результаты подготовки водителей в связи с изменяющимися методами и способами их достижения;
- разрабатывать, внедрять и проводить апробирование новых технологий;
- выявить тенденции, динамику формирования водителей как специалистов.

Тестирование включает в себя: контроль, проверку, оценивание, накопление статистических данных, обработку и анализ.

На основе анализа прогнозируется результативность качества подготовки специалиста. Все это дает возможность применять диагностику, как средство повышения эффективности функционирования учебно-воспитательного комплекса и управления образованием.

Описываемый метод применяется в ходе изучения разделов «Устройство и техническое обслуживание автомобиля», «Правила и основы безопасности дорожного движения» по дисциплине автомобильная подготовка.

Можно выделить следующие образовательные и развивающие функции метода:

- получение данных об эффективности практической подготовки, обеспечивающей рост профессиональных, личностных качеств;
- формирование ориентировочной основы действий обучающихся;
- актуализация профессионально важных знаний, умений и навыков;
- реализация теории и практики;
- формирование и развитие прогностического, творческого стиля мышления;
- закрепление ранее изученного материала;
- выявление слабоусвоенного и неусвоенного материала;
- повышение качества мониторинга обученности курсантов;
- развитие практических умений и навыков, самостоятельного решения;
- подготовка обучающегося к восприятию нового учебного материала;
- обеспечение педагогической коррекции уровня знаний, навыков и свойств личности.

Инновационность разработанного метода состоит в том, что в качестве альтернативы «классическому» тестированию, используется компьютерное тестирование. При разработке метода, использованы мультимедиа технологии, прикладные

педагогические программные продукты, выполнены с использованием широко применяемых пакетов прикладных программ Macromedia Flash, 3D Studio MAX и других, средств визуализации. Данные инструментальные пакеты позволили создать программные продукты учебного назначения в виде обучающих, тренировочных и контролирующих средств.

Использование тестирования в обучении, способствует улучшению организации и повышению качества учебного процесса. Готовность к тестированию по дисциплине зависит от готовности как самого программного продукта (тестовых заданий), так и от готовности обучающихся принять эту систему.

Учитывая всю сложность проблемы внедрения тестирования в учебный процесс, важно использование системного подхода, прежде всего к определению понятий и синтезирующихся на их основе знаний, которые лежат в основе творческого мышления и обучения.

База тестовых заданий охватывает все дидактические единицы содержательного минимума Программы подготовки водителей.

Применение метода дает возможность выделить основные принципы: объективность, систематичность, наглядность.

Объективность характеризуется научно обоснованным содержанием диагностических тестов (заданий, вопросов, дорожных ситуаций), диагностических процедур; адекватными и однозначно установленными критериями оценивания промежуточных и итоговых знаний, умений и навыков.

Системность характеризуется проведением диагностического контроля на всех этапах дидактического процесса, начиная от начального восприятия знаний до их практического применения при решении ситуационных задач и выполнения упражнений.

Гласность обеспечивает проведение открытых испытаний всех обучающихся по одним и тем же критериям и требованиям. Результат каждого обучающего открыт и носит наглядный, сравнимый характер.

Повышение эффективности подготовки обучающихся заключается:

- в использовании полученного материала для анализа и определения оптимального пути и подведение итогов подготовки специалистов;
- развитии системного мышления, применение практических навыков;
- управлении процессом подготовки, определение путей коррекции;
- поддержании практической подготовки на соответствующем уровне;
- регулирование хода подготовки;
- формировании познавательных интересов;
- интенсификация труда преподавателя и обучающихся;
- оценке и анализе хода учебного процесса.

Все это дает возможность рассматривать тестирование как средство повышения эффективности функционирования учебно-воспитательного комплекса подготовки водителей.

-
1. Сучков В., Сафин Р., Корчагин Е. Диагностика качества содержания практической подготовки студентов // Высшее образование в России. 2006. № 9. С. 119–124.
 2. Гусев В.В. Управление качеством подготовки военного специалиста: опыт системного моделирования: монография. Орел: ВИПС, 1997. 238 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Сидоренко Александр Викторович. Сотрудник.
Академия ФСО России.
Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Sidorenko Alexander Viktorovich. Employee.
Academy FSO of Russia.
Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

Демин Андрей Юрьевич. Сотрудник. Кандидат исторических наук.
Академия ФСО России.
Служебный адрес: 302034, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Demin Andrey. Employee. Candidate of historical sciences.
Academy FSO of Russia.
Work address: 302034, Orel, st. Priborostroitel'naya 35.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Программное тестирование, инновации, информатизация, образование, водитель, подготовка, обучение.

Software testing, innovation, Informatization, education, driver, training, training.

СМОЛЬНИКОВА О.Н.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

SOME ISSUES OF ROAD SAFETY ENSURING IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Данная статья посвящена рассмотрению аспектов законодательства Республики Казахстан в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также проблемам и поиску путей, способствующих повышению уровня безопасности на дорогах страны.

This article is devoted to the consideration of aspects of the legislation of the Republic of Kazakhstan in the field of road safety, as well as problems and finding ways to improve the level of safety on the country's roads.

На сегодняшний день тема безопасности дорожного движения очень актуальна, общемировая статистика говорит о том, что ежедневно от дорожно-транспортных происшествий гибнут люди.

Так, в Республике Казахстан за один 2018 год в ДТП погибло более 2 тысяч человек, получили увечья 20445 человек. Следует отметить, что около 70 % от общего количества пострадавших составляют лица трудоспособного возраста. Большая часть людей, пострадавших в ДТП, впоследствии становятся инвалидами. Го-

сударству наносится ущерб в миллиарды тенге. Человеческие страдания вообще не поддаются исчислению.

Безопасность дорожного движения в Республике Казахстан обеспечивается созданием и функционированием специальных государственных программ, работающих в слаженной системе с общественными организациями по данному направлению.

Общемировой опыт показывает, что существенное влияние на снижение уровня аварийности оказывают:

- совершенствование законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения и правоприменительной деятельности дорожной полиции;
- развитие дорожной сети, совершенствование дорожных покрытий, внедрение современных методов регулирования дорожного движения;
- совершенствование служб по оказанию медицинской помощи пострадавшим, а также по оказанию технических услуг;
- совершенствование образовательного процесса в области безопасности дорожного движения [1].

За последние годы в Республике принимались кардинальные меры по совершенствованию законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения. В 2014 году был принят Закон «О дорожном движении», утверждены новые Правила дорожного движения, новый Кодекс об административных правонарушениях. Принятие данных законодательных актов было вызвано необходимостью совершенствования правовых отношений между участниками дорожного движения и субъектами применения права. Законодательство постоянно совершенствуется, поправки вносятся с учетом оценки и анализа правоприменительной практики и мирового опыта.

В 2018 году вступили в силу поправки и изменения в Правила дорожного движения. Обновленные Правила дополнились новыми терминами, расширенными толкованиями, новыми дорожными знаками.

Правилами дорожного движения закреплён алгоритм действий полицейского при остановке транспортного средства. Лица, обладающие правом проверять документы у водителя транспортного средства, должны незамедлительно подойти к транспортному средству, разъяснить причины остановки и предъявить по требованию водителя для ознакомления и установления фамилии и должности служебное удостоверение без его передачи водителю. А в случае, если нарушение ПДД зафиксировано сертифицированными техническими средствами и приборами, предъявить водителю соответствующие материалы для ознакомления. Причины остановки транспортных средств сотрудниками полиции закреплены в статье 52 Закона РК «О дорожном движении». В восьми пунктах статьи перечислены основания остановки транспортного средства по требованию сотрудника полиции. Остановка транспортного средства по иным основаниям запрещается.

Изменения были внесены и в Кодекс РК об административных правонарушениях. Появилась ответственность за управление авто с госномерами, оборудованными устройствами и материалами, препятствующими их идентификации либо позволяющими их видоизменить или скрыть (статья 590). За повторное в течение года нарушение требования ПДД уступить дорогу машине, у которой преимущество на перекрестке (статья 594), также предусмотрен штраф 20 МРП [2] – увеличение на 5 МРП по сравнению со старым кодексом. Вдвое увеличился штраф за нарушение водителями ПДД, в результате которого был причинен материальный ущерб (статья

610), – штраф 20 МРП (50500 тенге) или лишение прав на срок до 6 месяцев. За ДТП с причинением потерпевшему легкого вреда здоровью (та же статья 610) теперь грозит 40 МРП штрафа (101000 тенге) или лишение прав на 9 месяцев. За неподчинение требованию полицейских об остановке (статья 613) водитель, уже лишенный либо не имеющий прав, теперь должен заплатить 50 МРП (126250 тенге).

За совершение некоторых правонарушений были снижены размеры штрафов, например, за остановку и стоянку в неположенных местах, остановку и стоянку в местах, предназначенных для парковки инвалидов, и т.д. Практика применения высоких штрафов за нарушение правил дорожного движения показала, что это в свою очередь приводит к снижению уровня взыскаемости в доход государства. Был отрегулирован механизм исполнения постановлений о наложении административных взысканий. Кроме того, законодателем был предложен альтернативный вариант – сокращенное производство по делам об административных правонарушениях. Так, правонарушителю, совершившему деяние, за которое установлен штраф, предлагается в течение 7 суток оплатить 50 % от установленной суммы штрафа. В случае неиспользования или ненадлежащего использования данного права производство по делу осуществляется в общем порядке [3].

В данном случае сохраняется принцип неотвратимости наказания за совершенное противоправное деяние и решаются задачи профилактики правонарушений с учетом снижения экономической составляющей взыскания, которая очень часто является причиной его неисполнения.

Систематизировано законодательство в области применения современных методов и средств фиксации правонарушений. Например, в связи с применением в работе сотрудников дорожно-патрульной полиции портативного носимого видеорегистратора и мобильной системы цифровой аудиовидеозаписи, внесены изменения в Кодекс Республики Казахстан «Об административных правонарушениях», законы Республики Казахстан «Об органах внутренних дел Республики Казахстан», «О дорожном движении», «О гражданской защите».

Применение технических средств фиксации правонарушений решает сразу несколько задач. Видеозапись можно использовать для пресечения противоправного поведения лиц, нарушающих закон, и в качестве доказательства виновности правонарушителя. Нередко нарушители грубят полицейским, бросаются на них с кулаками. Видео с жетонов в таких случаях помогают доказать факт противоправного поведения. Нововведение также помогает бороться с коррупцией в рядах полицейских и разрешать конфликтные ситуации, когда сотрудников полиции обвиняют в неуставном поведении.

Особую роль в обеспечении безопасности дорожного движения в Республике Казахстан занимает внедрение в рамках проекта «Безопасность дорожного движения» средств видеофиксации правонарушений. С 15 сентября 2017 года в Астане запущена процедура возбуждения административных дел по фактам нарушения ПДД, зафиксированным сертифицированным оборудованием фото- и видеофиксации «Сергек». Система фиксирует такие виды нарушений, как превышение скоростного режима, проезд по выделенной полосе для общественного транспорта (движение по автобусным линиям Bus Lane), пересечение стоп-линий, несоблюдение правил пользования ремнями безопасности или мотошлемами, нарушение правил остановки и стоянки транспортных средств. Отмечается, что видеонаблюдение в 2018 году способствовало раскрытию свыше полутора тысяч уголовных дел и более 15 тысяч административных нарушений только в г.Астана.

В Казахстане большое внимание уделяется строительству и обустройству автомобильных магистралей, реконструкции сложившейся улично-дорожной сети в соответствии с изменениями транспортных потоков. В целях улучшения условий дорожного движения повсеместно происходит совершенствование средств информационного обеспечения, появляются новые дорожные знаки и разметка. В будущем упор должен делаться на развитие автоматизированных систем управления дорожным движением, функциональное разграничение улично-дорожной сети на скоростные автомагистрали для быстрого доступа из одного района в другой и пропуска транзитных транспортных средств, зон ограниченного движения транспорта и пешеходных зон, велосипедных дорожек.

Количество автомобилей увеличилось, но большинство ДТП происходит далеко не из-за неисправности автомобилей или несовершенства дорожной инфраструктуры, а по вине участников дорожного движения, по вине водителей. Это 95% от всех ДТП.

В этой связи необходимо ужесточить требования к обучающим организациям, к сдаче экзаменов и процедурам получения водительских удостоверений, пересмотреть подходы к организации перевозок пассажиров.

С 7 июня 2016 года в Казахстане вступили в силу новые правила выдачи водительских удостоверений. Согласно им к сдаче экзаменов для получения водительского удостоверения категорий «А» и «В» могут быть допущены лица, подготовившиеся самостоятельно. Однако официально утвержденных программ или онлайн-курсов обучения для таких лиц государством не было предоставлено, весь процесс обучения ограничивается изучением Правил дорожного движения, к которым даже не имеется соответствующего комментария. Понятно, что это неизбежно приведёт к снижению качества подготовки водителей.

Говоря об улучшении безопасности дорожного движения, необходимо установить чёткое регулирование государством всех процессов, связанных с подготовкой водителей ТС и организацией пассажирских перевозок. Самостоятельное обучение должно допускаться лишь в определенных исключительных случаях и с обязательным предоставлением специальных обучающих программ, разработанных и утвержденных государственными органами, с обязательным приложением обучающих пособий.

Кроме того, нужно установить жесткий контроль за организацией пассажирских перевозок. Необходимо внедрение периодической сдачи экзаменов водителями на проверку знаний правил дорожного движения, приёмов оказания первой медицинской помощи в экстренных ситуациях.

Особое внимание необходимо уделить проведению профилактических мероприятий с целью выявления нетрезвых водителей, осуществляющих пассажирские перевозки. Механизм осуществления данных проверок необходимо отработать таким образом, чтобы не нанести ущерб интересам пассажиров. В настоящее время предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр производится в автопарке штатным медицинским работником. Проверки можно осуществлять по прибытию водителей в автопарк, используя современные научно-технические средства и методы определения состояния опьянения, привлекая к таким оперативно-профилактическим мероприятиям медицинских работников.

При подготовке водителей необходимо включить в программу обучения вопросы оказания первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Формальный подход к этой проблеме в настоящее

время привёл к высокой смертности при ДТП. Как правило, оказывается, что оказать помощь пострадавшим может только лицо, имеющее медицинское образование и случайно оказавшееся на месте ДТП до приезда скорой помощи. Остальные не знают, как им необходимо действовать, и боятся навредить пострадавшему. Многих пострадавших можно спасти, но машины скорой помощи часто прибывают к месту аварии слишком поздно.

Только системный подход к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и постоянный контроль со стороны государства, а также внедрение современных подходов к организации работы в данном направлении будут способствовать повышению уровня безопасности на дорогах страны.

1. Бекмагамбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстана, этапы становления и развития. Алматы: Print-S., 2003.
2. МРП – месячный расчетный показатель, устанавливается Законом РК «О республиканском бюджете на 2019–2021 годы» от 30.11.2018 (в 2019 г. составляет 2525 тенге, соответственно 20 МРП – 50500 тенге.)
3. Глава 42 Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях от 05.07.2014.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Смольникова Ольга Николаевна. Начальник цикла специальных дисциплин.
Учебный центр МВД Республики Казахстан (город Темиртау).

Служебный адрес: 101400, Карагандинская область, г. Темиртау, ул. Мичурина, 13.

Smolnikova Olga Nikolaevna. Head of the chair of Special Disciplines.
Training center of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan (Temirtau).

Work address: 101400, Karaganda region, Temirtau, st. Michurina 13.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, совершенствование законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, сокращенное производство, совершенствование образовательного процесса в области безопасности дорожного движения.

Road safety, improvement of legislation in the field of road safety, traffic accidents, reduced production, improvement of the educational process in the field of road safety.

СМОЛЯКОВ А.И.

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

GOALS AND OBJECTIVES OF THE STATE TO ENSURE ROAD SAFETY

В статье рассматриваются цели и задачи, определяемые в различных нормативных правовых актах и документах стратегического планирования, в той или иной мере также затрагивающих такое направление деятельности государства, как обеспечение безопасности дорожного движения. Делается вывод, что основной, а иногда и единственной, целью государственной деятельности, осуществляемой в исследуемом направлении, является сохранение жизни участников дорожного движения путем снижения смертности от травм, полученных в результате дорожно-транспортных происшествий. Делается вывод, что данная деятельность является составной частью государственных гарантий реализации конституционного права на жизнь.

The article deals with the goals and objectives defined in various normative legal acts and strategic planning documents, in one way or another, also affecting such direction of the state as road safety. It is concluded that the main, and sometimes the only, purpose of the state activity carried out in the studied direction is to preserve the lives of road users by reducing mortality from injuries resulting from road accidents. This, in turn, leads to the conclusion that this activity is an integral part of the state guarantees of the constitutional right to life.

В.Н. Кирьянов, будучи начальником Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, отметил, что «важнейшим ключевым направлением в деятельности по обеспечению безопасности движения является защита жизни и здоровья участников движения» [1]. То есть основной целью деятельности государства по обеспечению безопасности дорожного движения он определил обеспечение реализации конституционного права человека на жизнь. Чтобы подтвердить или опровергнуть данное утверждение, нам необходимо обратиться к нормативным правовым актам, регулирующим данное направление деятельности государства.

Участники дорожного движения в зависимости от роли, которую они играют в дорожном движении, имеют разные права и законные интересы, а также обязанности, однако все участники дорожного движения заинтересованы в безопасном дорожном движении [13]. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» указывает, что его задачами являются охрана жизни и здоровья граждан, осуществляемые благодаря предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий. Как подтверждение данного тезиса, первым в числе основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения в данном законе назван приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности. Развитие вышеуказанных положений мы находим в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, в которой определены основные направления деятельности государства в области дорожного движения на среднесрочный период. Как отмечается в рассматриваемой

Стратегии, «безопасность дорожного движения является важной государственной задачей, так как речь идет о сохранении жизни и здоровья граждан страны» [2]. Также Стратегия отмечает, что «повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики» [2]. В целом она включает в себя среди прочего совокупность мер, которые должны обеспечить повышение безопасности на дорогах и снижение смертности от ДТП, а в числе целей названо стремление к нулевой смертности в ДТП к 2030 году. Основным же показателем в ней является ущерб, причиненный жизни и здоровью граждан в результате ДТП. Заявленная цель, безусловно, свидетельствует о том, что деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения рассматривается государством как одна из гарантий реализации права человека на жизнь.

Основным инструментом реализации рассмотренной Стратегии являются государственные программы Российской Федерации и государственные программы субъектов Российской Федерации. В настоящее время у нас в стране реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», установившая своей единственной целью «сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом» [3]. Соответственно, показателями выполнения программы являются: число лиц, погибших в ДТП; число детей, погибших в ДТП; социальный риск (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения); транспортный риск (число лиц, погибших в ДТП, на 10 тыс. транспортных средств). То есть все целевые показатели обеспечения безопасности дорожного движения в рассматриваемой программе связаны с реализацией конституционного права человека на жизнь. Более того, в ней есть прямое указание на то, что она служит целям защиты конституционного права на жизнь. Так, обосновывая необходимость принятия данной программы, разработчики отмечают, что её применение «позволит не только сохранить накопленный потенциал и привести к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях в Российской Федерации в 2020 году, гармонизации системы обеспечения безопасности дорожного движения в целях конституционной защиты прав и свобод человека и гражданина России, но и сформировать предпосылки для достижения более амбициозных стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на следующее десятилетие» [3].

В свою очередь Федеральный закон «О полиции», установивший, что полиция предназначена в первую очередь для защиты жизни и здоровья граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, одним из направлений деятельности полиции называет обеспечение безопасности дорожного движения. При этом следует отметить, что реализация большинства мероприятий, связанных с указанным направлением деятельности, осуществляется Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД РФ (далее – ГИБДД). Давая определение основным направлениям деятельности ГИБДД, можно констатировать, что «Госавтоинспекция обеспечивает ... проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов» [4]. То есть существенная часть деятельности ГИБДД также направлена на создание гарантий реализации права граждан на жизнь.

Аналогичные выводы можно сделать и проанализировав Государственную программу Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и проти-

водействие преступности», утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации в 2014 году. Одной из целей реализации данной программы является обеспечение безопасности дорожного движения. В свою очередь, одной из задач её реализации заявлено создание условий для снижения смертности в результате дорожно-транспортных происшествий. Также в указанной программе отмечено, что «в целях оценки результативности принимаемых Министерством внутренних дел Российской Федерации мер, направленных на снижение числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в государственной программе ... сформирован показатель социального риска (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения)» [5].

Ряд норм действующего законодательства несовершенен, обладает противоречиями или не охватывает серьезные пласты общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в которых непосредственным участником являются государственные органы в общем и Госавтоинспекция в частности [6].

Рассматривая вопрос о целях и задачах обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо указать, что они нашли свое отражение не только в нормативных правовых актах и документах, прямо регулирующих деятельность государства по обеспечению безопасности дорожного движения, но также в ряде документов, казалось бы, не связанных с рассматриваемой нами деятельностью.

Так, например, в Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года определено, что «целями демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года являются ... увеличение ожидаемой продолжительности жизни к 2015 году до 70 лет, к 2025 году – до 75 лет» [7]. Достижение указанной цели, безусловно, призвано способствовать реализации конституционного права граждан на жизнь. Но как всё это связано с обеспечением безопасности дорожного движения? Так, в вышеназванной Концепции отмечается, что «основной причиной низкой продолжительности жизни населения в Российской Федерации является высокая смертность граждан трудоспособного возраста Среди причин смерти в трудоспособном возрасте значительную долю (более 30 процентов) составляют внешние причины – случайные отравления, самоубийства, убийства, транспортные происшествия, прочие несчастные случаи» [7]. Соответственно, достижение указанной цели по повышению продолжительности жизни планируется, среди прочего, осуществить путем снижения уровня смертности за счет сокращения числа погибших в результате ДТП.

Еще одним документом, прямо не связанным с деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения, но позволяющим определить цели и задачи указанной деятельности, является Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. В качестве одного из целевых ориентиров указанная концепция предполагает снижение уровня смертности от насильственных причин примерно вдвое. При этом отмечается, что в России «будет обеспечено поддержание высокого уровня национальной безопасности и обороноспособности страны, включая ... безопасность населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» [8], к числу которых, безусловно, следует отнести и крупные ДТП. Также в качестве одного из приоритетных направлений в области государственной демографической политики названо сокращение смертности граждан от внешних причин, в числе которых первой названа смертность в результате ДТП [9]. То есть здесь, как и в ситуации с Концеп-

цией демографической политики, мы видим, что повышение продолжительности жизни планируется осуществить, в том числе путем снижения смертности в результате ДТП, которая, опять же, в основном будет достигнута путем осуществления деятельности государства по обеспечению безопасности дорожного движения.

Говоря о документах, позволяющих определить цели и задачи государственной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, нельзя не упомянуть о Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [10]. Одной из неизменных и постоянно востребованных целей Транспортной стратегии, является повышение уровня безопасности транспортной системы [11]. Так, в качестве одного из главных приоритетов Транспортной стратегии названо снижение уровней аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта, а в качестве цели развития транспортной системы России на период до 2030 года - повышение уровня безопасности транспортной системы. Для достижения указанной цели планируется среди прочего повысить безопасность движения транспортных средств и пешеходов, что, в свою очередь, должно привести к тому, что будет достигнуто «существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта. Число погибших за год в дорожно-транспортных происшествиях в расчете на 10 тыс. автомобилей сократится по инновационному варианту на 63 процента, по базовому варианту – на 38 процентов» [10].

То есть мы опять видим, что осуществление любых мероприятий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения (в данном случае – развитие транспортного сообщения), должно приводить к снижению числа лиц, погибших в результате ДТП. А это, в свою очередь, позволяет сделать вывод о том, что основной целью обеспечения безопасности дорожного движения является сохранение жизней участников дорожного движения, то есть обеспечение гарантий реализации ими своего конституционного права на жизнь. Не случайно в 2015 году Правительством Российской Федерации был утвержден план мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий [12], предусматривавший достаточно широкий перечень мероприятий, выполнение которых было возложено на различные государственные органы.

1. Кирьянов В.Н. О приоритетных направлениях в области обеспечения безопасности дорожного движения // Аналитический вестник Совета Федерации. 2008. № 13 (358). С. 10.
2. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 08.01.2018 № 1-р // Собр. Законодательства Рос. Федерации. 2018. № 5, ст. 774.
3. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 03.10.2013 № 864 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.
4. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Рос. Федерации от 15.06.1998 № 711 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25, ст. 2897.
5. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 15.04.2014 № 345 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2014. № 18 (часть IV), ст. 2188.

6. Зейналов Ф.Н. Некоторые проблемы правоприменения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1. С. 169–175.
7. Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года: Указ Президента Рос. Федерации от 09.10.2007 № 1351 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2007. № 42, ст. 5009.
8. О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года: Распоряжение Правительства от 17.11.2008 № 1662-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 47, ст. 5489.
9. Губенков А.О. Новеллы административно-правового регулирования деятельности экзаменационных подразделений Госавтоинспекции // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 104–108.
10. О Транспортной стратегии Российской Федерации: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 22.11.2008 № 1734-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 50, ст. 5977.
11. 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.
12. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс]: утв. Правительством Рос. Федерации 04.08.2015. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».
13. Амеличкин А.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения // Закон и право. 2016. № 6. С. 160.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Смоляков Андрей Иванович. Старший преподаватель кафедры специальной подготовки. Кандидат юридических наук.

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

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

Smolyakov Andrey Ivanovich. Senior teacher of the chair of Special Training. Candidate of sciences (Law).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Обеспечение безопасности дорожного движения, реализация конституционного права на жизнь, нормативное регулирование обеспечения безопасности дорожного движения.

Road safety ensuring, the implementation of the constitutional right to life, normative regulation of road safety.

**ХАРАКТЕРИСТИКА НЕПРАВОМЕРНОГО ЗАВЛАДЕНИЯ
АВТОМОБИЛЕМ ИЛИ ИНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ**

FEATURE OF CAR MISAPPROPRIATION OR AN OTHER VEHICLE

Статья посвящена характеристике угонов в Российской Федерации, причинам роста случаев неправомерного завладения различными транспортными средствами. Эффективные профилактические меры оказывают воздействие на преступность в этой сфере и способствуют снижению угонов в России.

The article is devoted to the general characteristics of thefts in the Russian Federation, the reasons for the growth of cases of misappropriation of various vehicles. Effective preventive measures have an impact on crime in this area, and contribute to the reduction of theft in Russia.

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 [1]. Отдельную составляющую общественных отношений связанных в транспортном комплексе составляют преступные посягательства на транспортные средства.

В последнее время увеличился рост преступлений против собственности, в том числе угонов автомобилей без цели хищения. Это выражается в том, что действия преступников нарушают права гражданина по поводу владения и распоряжения своей собственностью (автомобилем), также собственнику, водителю автомобиля причиняется материальный ущерб.

Рассматривая понятие «автомобиль и иное транспортное средство», следует прежде всего обратиться к ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» [2], а также к п. 1.2 ч. 1 Правил дорожного движения, в которых сформулировано легальное определение. Под транспортным средством понимается «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем».

Угон посягает на порядок пользования автомобилем как источником повышенной опасности, а это может привести к совершению дорожно-транспортных происшествий, человеческим жертвам, причинению тяжкого вреда здоровью. На протяжении многих лет сохраняется рост преступлений, связанных с угонами автомобилей без цели хищений. Угонщик автомобиля, как правило, пользуется им какое-то время, потом отгоняет его на стоянку или бросает его в безлюдном месте.

Колебание экономики, крайне большие цены на автомобили, их комплектующие объясняют высокий рост преступлений против собственности, что провоцирует также и угоны автомобилей.

Угон автомобиля является криминологической проблемой в обществе, которая должна изучаться с целью разработки продуктивных методов борьбы с ней как со стороны полиции, так и самих водителей автомобилей.

Эффективность уголовно-правовой борьбы с угонами автомобилей остается острой проблемой для полиции.

Угон автомобиля – одно из самых распространенных деяний, и это связано с тем, что автомобили всегда являлись привлекательным предметом для преступников. Автомобиль – это не только отдельный товар, который можно сбыть на черном рынке, но и совокупность комплектующих деталей, которые также всегда находятся в большом спросе.

Угон автомобиля наносит населению Российской Федерации материальный вред, к тому же угоны автотранспорта нередко бывают сопряжены с нарушениями правил дорожного движения, в результате чего причиняется вред здоровью и жизни людей на угнанном автомобиле.

Состав неправомерного завладения транспортными средствами – формальный, оно признается оконченным с момента совершения противоправных действий, т.е. с момента фактического установления незаконного владения чужими транспортными средствами со стороны виновного. Завладение транспортным средством должно считаться оконченным с момента начала его использования по назначению, т.е. с начала движения автомобилем или иным способом.

Автомобили марки ВАЗ являются наиболее востребованными среди угонщиков, их быстро разбирают, пополняя рынок подержанных автозапчастей. Высокий процент объясняется еще и относительной простотой угона. Такие машины редко оснащаются дорогостоящими надежными охранными системами, а штатные сигнализации не представляют сложности для опытных угонщиков.

На втором месте находятся машины марки «Хендай» и «Киа» [3]. Они вообще высоко ценятся автолюбителями, поэтому статистика угонов по маркам ставит их на второе место. Надо сказать, что статистика угонов в России по моделям показывает такое положение на протяжении нескольких лет.

Рассматривая актуальную проблему в области угонов автомобилей, можно сказать, что большинство водителей (потерпевших) остаются один на один с угонщиками.

Угоны автомобилей марки «Хендай», «Киа» возросли в несколько раз. Одновременно с этим выросли и объемы продаж. Автомобили «Хендай Солярис» и «Киа Рио» построены на одной платформе, комплектующие двигатель, штатная охранная сигнализация довольно-таки одинаковы, поэтому преступники этим и пользуются, методика взлома для этих автомобилей одинакова.

Преступники к этим маркам автомобилей заменяют блок управления двигателем, минуя иммобилайзер. Чаще всего преступники угоняют эти автомобили с целью разбора их по запчастям. Хотелось обратить внимание, что эти марки автомобилей встречаются на автомобильных рынках с перебитыми номерами агрегатов. Покупатель, покупая данный автомобиль, не подозревает, что он числится в угоне, только при регистрации его в ГИБДД выясняется этот факт, при этом, если сотрудник ГИБДД сомневается в подлинности номеров агрегатов автомобиля, он имеет право автомобиль отправить автокриминалисту.

Однако динамизм современной правовой ситуации обуславливает необходимость проведения новых исследований в сфере угонов автомобилей, внесения поправок в уголовное законодательство, а также разработке мер по повышению эффективности деятельности как специализированных, так и неспециализированных субъектов профилактики.

На основании полученного статистического анализа можно сделать вывод, что принятие эффективных профилактических и уголовно-правовых мер оказывает не только стабилизирующее воздействие на преступность в целом, но и способствует снижению уровню угонов в Российской Федерации.

Надо учитывать, что фактическая преступность превышает зарегистрированную в разы. Это говорит о том, что число фактически совершенных угонов в среднем в три раза превышает количество зарегистрированных преступлений [4].

В практической деятельности сотрудников ГИБДД такое деяние, как угон автомобиля, не является редким преступлением. Угоны совершаются чаще по вине водителей, которые оставляют свои автомобили без присмотра, а потом не находят их. Были случаи, когда водитель оставил свой автомобиль на стоянке, а потом не смог вспомнить, где же он оставил свой автомобиль, чтобы не искать, и обратился в полицию за помощью, сказав, что его автомобиль угнали.

Большинство водителей автомобилей не знают, что делать, совершают необдуманные действия, усугубляя ситуацию.

Поэтому нужно иметь четкое представление о том, почему автомобили угоняют, и что делать, если это произошло.

Чаще всего неустановленные преступники совершают повторное преступление в соучастии с другими лицами, которые ранее не совершали преступление, связанное с угонем автомобиля или иного транспортного средства.

В ситуации, когда угнали автомобиль, может оказаться любой гражданин, независимо от его материального положения и марки автомобиля. Найти удастся лишь часть угнанного автотранспорта России. Здесь все зависит от грамотных действий собственника автомобиля.

Угон автомобиля с точки зрения различных юристов – это деяние, предусмотренное статьей 166 Уголовного Кодекса Российской Федерации. Уголовно-правовая норма определяет угон как неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения, где целью преступника является завладение автомобилем.

В связи с этим происходит увеличение профессионализации и организации хищений и угонов автомобилей. Эти преступления несут в себе криминальный характер и устойчивый промысел.

Преступники используют новейшие технологии, разрабатывают более современные подходы к новым маркам автомобилей, в том числе используют форму сотрудников полиции, главным остается то, что они хорошо знают территорию, где зачастую водители оставляют свои автомобили без присмотра, пути отхода по ранее обдуманному маршруту.

Сотрудники полиции, подразделения уголовного розыска, ГИБДД, участковые уполномоченные полиции ежедневно сталкиваются с угонами автомобилей, предпринимают все возможные оперативные мероприятия по розыску и задержанию лица, совершившего преступление.

Для пресечения угонов автомобилей сотрудники ГИБДД передают следующую информацию: по лицам, которые скрылись с места дорожно-транспортного происшествия на угнанном автомобиле; по лицам, которые находятся в розыске МВД за совершение преступлений с использованием автомобиля, в том числе угнанного; по лицам, которые скрылись от следствия и суда, полиции на угнанном автомобиле; по лицам, которые перевозят краденое имущество на автомобилях, не исключается, что автомобили угнанные; маршруты, по которым, возможно, будут

скрываться угонщики на угнанном автомобиле; маршруты, по которым угонщики будут следовать, чтобы поставить угнанный автомобиль в «отстойник»; преступления, которые совершаются на угнанных автомобилях; оперативно-поисковых мероприятиях и привлечении дополнительных нарядов полиции по розыску угнанных машин.

Борьба с угонами транспортных средств в многом зависит от оперативности быстроты пресечения. Возможность быстро идентифицировать угнанное транспортное средство играет в этом не последнюю роль. Это проблема больше техническая, чем правовая. Необходимо, чтобы правоохранительные органы использовали в своей работе технические достижения соответствующего уровня, что достаточно проблематично в нашей действительности, так как стоимость такого оборудования весьма значительна.

1. 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.
2. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
3. Рейтинг самых угоняемых машин 2018 года [Электронный ресурс]. URL: <http://cars-bazar.ru/vse-o-prodazhe-avto/samye-ugonyaemye-avtomobili-2018>.
4. Иншаков С.М. Латентная преступность как объект исследования // Криминология: вчера, сегодня, завтра. 2009. Выпуск № 16.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сорокун Николай Сергеевич. Доцент кафедры уголовного права и криминологии. Кандидат юридических наук.

Ростовский юридический институт МВД России.

Служебный адрес: 344023, г. Ростов-на-Дону, ул. Труда, 24/101.

Sorokun Nikolay Sergeevich. Assistant professor of Criminal Law and Criminology. Candidate of sciences (Law).

Rostov Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 344023, Rostov-on-Don, st. Truda 24/101.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Угон, общественная опасность, автомобиль, профилактика.

Theft, danger to the public, the car, prevention.

ОХРАНА ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА КАК ОДНО ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ

PUBLIC ORDER PROTECTION AS ONE OF THE POLICE ACTIVITIES

В статье рассматриваются общетеоретические вопросы охраны общественного порядка. Раскрываются отдельные элементы охраны общественного порядка, влияющие на критерии состояния преступности; анализируются некоторые аспекты противодействия и профилактики преступлений; дается характеристика деятельности органов внутренних дел в вопросах профилактики преступности.

The article deals with general theoretical issues of public order protection. Some elements of public order protection affecting the criteria for the state of crime are revealed; some aspects of countering and preventing crimes are analyzed; describes the activities of the bodies of internal affairs in matters of crime prevention.

Конституция Российской Федерации устанавливает, что государство обязано быть гарантом соблюдения защиты прав и свобод человека и гражданина [1]. При этом каждая из ветвей государственной власти должна обеспечивать эффективное их исполнение, а также создать для этого все необходимые условия. Ключевое место в выполнении указанных функций в отношении граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства государством отведено полиции [2].

Одним из основополагающих направлений полиции в указанном вопросе является деятельность по предупреждению и пресечению административных правонарушений. Данное направление реализуется различными структурными элементами ОВД, а также является профилирующим для такого подразделения, как участковые уполномоченные полиции. Именно они, осуществляя свою профессиональную деятельность, становятся связующим звеном между гражданами и государством.

Негативная динамика уличных преступлений обуславливает необходимость их эффективного предупреждения, успех которого во многом зависит от правильного взаимодействия полиции с общественными формированиями и гражданами. Невозможно осуществлять действенные меры по профилактике преступлений и правонарушений без доверия общества и без тесного взаимодействия с ними.

Министр внутренних дел В.А. Колокольников отмечает: «...само доверие должно основываться на открытости системы МВД для граждан. Люди должны знать, что и зачем делает система МВД, соответствуют ли эти действия потребностям общества. Должен быть постоянный мониторинг общественного мнения о работе полиции, взаимный обмен информацией, быстрое реагирование на все нужды и запросы гражданского общества, прозрачность основополагающих решений в сфере борьбы с преступностью и обеспечения безопасности. Учитывая произведенное сокращение численности оперативного состава и патрульно-постовой службы, в крупных городах необходимо приблизить наряды полиции к жилому сектору – к общественным пунктам охраны порядка, тем самым сократить время реагирования на сообщения о преступлениях и других правонарушениях. В сельской местности организовать регулярные объезды отдаленных населенных пунктов для встреч с населением.

Следует практиковать создание передвижных полицейских пунктов с приемом местного населения, а также открытие временных пунктов в школах, местных общественных центрах, на пересадочных узлах, в торгово-развлекательных центрах для приема граждан и немедленного реагирования на их сигналы о преступлениях и иных правонарушениях» [3].

В настоящее время в связи с несовершенством нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность Госавтоинспекции по обеспечению общественной безопасности, охране правопорядка и противодействию преступности, в недостаточной степени реализуются возможности ее самой многочисленной службы – ДПС [4].

Только в Москве, во многом благодаря установке городской системы видеокамер, число преступлений понизилось на 20 % за 2017 год. Количество разбоев в городе уменьшилось на 39 %, а число угонов транспортных средств – на 34 %. Помимо этого, количество уголовно наказуемых хулиганств также снизилось на 14 %. На городских улицах, в общественных местах число преступлений снизилось на 29 %. Доступ к съемкам в режиме реального времени имеют как сотрудники правоохранительных органов, так и представители исполнительной власти. Записи с данных камер на данный момент используются при расследовании 70 % преступлений. К примеру, в 2017 году во многом благодаря им удалось раскрыть около 3 тыс. преступлений. Около половины из них составили кражи. Помимо этого, жители города обладают правом на резервирование записей, с целью в дальнейшем применять их в ходе судебного разбирательства. При этом всего московской полицией раскрыто 211 убийств, 559 умышленных причинений тяжкого вреда здоровью, 587 разбойных нападений способствовала раскрытию 3 тыс. преступлений, в том числе 27 убийств, 77 умышленных причинений тяжкого вреда здоровью, 165 разбойных нападений, более 300 грабежей [5].

Следовательно, достойно внимания более глубокое изучение и анализ деятельности полиции по предупреждению и пресечению административных правонарушений как связующего звена между проступком и преступлением.

Согласно статистическим данным за 2017 год в Российской Федерации выявлено 111 443 741 административное правонарушение, 464 186 из которых были совершены на территории Орловской области. Сравнивая эти показатели с 2016 годом (90 335 102 – в РФ, 422 268 – в Орловской области), необходимо отметить, что их число возросло на 23 % по России и на 10 % в Орловской области соответственно (рис. 1) [6].

Количество выявленных административных правонарушений в 2016 - 2017 г.

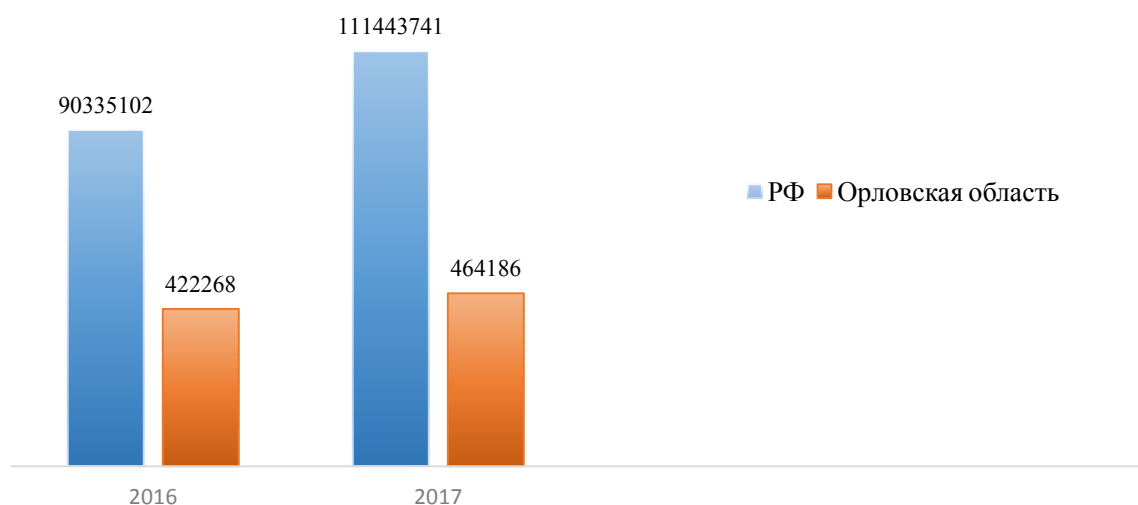


Рис. 1. Количество выявленных административных правонарушений в 2016–2017 гг.

В то же время за 2018 год только в УМВД России по г. Орлу (например, в Советском районе) участковыми, уполномоченными полиции было пресечено 755 административных правонарушений, тогда как подразделением по делам несовершеннолетних – 207, а отделом по исполнению административного законодательства – 104 правонарушения. Из указанных субъектов пресечения административных правонарушений участковые уполномоченные полиции занимают ведущее место.

Поэтому важность вопросов, относящихся к деятельности участкового уполномоченного полиции по предупреждению и пресечению административных правонарушений, определена комплексным исследованием понятия и содержания административно-юрисдикционной деятельности участкового уполномоченного полиции; вопросов, связанных с возбуждением дел об административных правонарушениях; реализации участковым уполномоченным полиции мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях; правового регулирования деятельности по предупреждению и пресечению административных правонарушений; организационных основ рассматриваемой деятельности; путей совершенствования административно-правового регулирования по предупреждению и пресечению административных правонарушений.

Предупреждение и пресечение административных правонарушений осуществляется участковым уполномоченным полиции в процессе реализации организационных основ своей деятельности, определяющих общие организационные мероприятия и организацию повседневной деятельности и регулируется рядом нормативно-правовых актов, имеющих как международное, так федеральное и региональное значение.

Таким образом, в результате резюмируем, что существующая сегодня система предупреждения и пресечения административных правонарушений не в полной мере способна обеспечить выполнение стоящих перед ней задач. Назрела необхо-

димось в разработке и реализации качественно новой и эффективной концепции предупреждения и пресечения административных правонарушений.

В этой связи в рамках выбранной тематики выпускной квалификационной работы необходимо классифицировать меры, необходимые для совершенствования регулирования предупреждения и пресечения административных правонарушений на общие и специальные.

Общие – это меры, направленные на выявление объективных проблем, устранение которых порождает оптимизацию функций участковых уполномоченных полиции и высвобождает время для работы по предупреждению и пресечению административных правонарушений.

К общим мерам, на наш взгляд, можно отнести: нормирование штатов УУП от количества проживающего населения; делегирование некоторых полномочий старшему участковому уполномоченному полиции; запрет на привлечение участковых к выполнению функций, не относящихся к компетенции полиции; создание универсальной системы информационного обеспечения, которая полностью автоматизирует работу по формированию дела об административном правонарушении.

Специальные меры, в отличие от общих, имеют непосредственную цель конкретизации административно-правового регулирования по предупреждению и пресечению административных правонарушений. К специальным мерам отнесём совершенствование правовой базы и правоприменительной практики по наиболее проблемным вопросам служебной деятельности участковых уполномоченных полиции, это: правонарушения в сфере семейно-бытовых отношений; контроль за поведением лиц, освобожденных условно-досрочно, больных алкоголизмом или наркоманией, состоящих на учете в медицинской организации; правонарушения в сфере применения антиалкогольного законодательства.

Полагаем, что внесение этих изменений позволит существенно повысить эффективность деятельности полиции по охране общественного порядка через институт предупреждения и пресечения административных правонарушений, в том числе участковым уполномоченным полиции.

1. Конституция Российской Федерации со вступительной статьей: с учетом поправок, внесенных федеральными конституционными законами от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, 30.12.2008 № 7-ФКЗ, 05.02.2014 № 2-ФКЗ, 21.07.2014 № 11-ФКЗ. М.: ИНФРА-М, 2014. 57 с.
2. О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. [Электронный ресурс]. URL: <https://xn--b1aew.xn--plai/reports/item/12167987>.
4. Зейналов Ф.Н., Калюжный Ю.Н. К вопросу о совершенствовании нормативного правового закрепления полномочий сотрудников органов внутренних дел на примере деятельности дорожно-патрульной и патрульно-постовой служб полиции // Административное право и практика администрирования. 2018. № 4. С. 9–23.
5. Дорожная карта дальнейшего реформирования органов внутренних дел РФ / Официальный сайт МВД России, 2013.
6. Единая межведомственная информационно-статистическая система [Электронный источник]. URL: <https://fedstat.ru/indicator/36227>.
7. Социологическое исследование РГСУ за 2018 г. / Официальный сайт МВД России, 2018.
8. Сайт МВД России, 2018.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Строева Оксана Александровна. Преподаватель кафедры специальной подготовки.

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

Stroyeva Oksana Aleksandrovna. Teacher of the chair of Special Training.
Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 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, 2.

Limareva Elena Stanislavovna. Senior teacher of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Преступность, охрана общественного порядка, профилактика, органы внутренних дел.

Crime, public order, prevention, internal affairs bodies.

ТАКМАКОВА Ю.В.

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В СФЕРЕ НЕЗАКОННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПАРКОВОК АВТОМОБИЛЕЙ В ЖИЛОЙ ЗОНЕ

ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR ILLEGAL ORGANIZATION OF PARKING IN A LIVING ZONE

В статье раскрываются основные аспекты административной ответственности в сфере незаконной организации парковок автомобилей в жилой зоне.

The article reveals the main aspects of administrative responsibility in the sphere of illegal organization of car parking in the living zone.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью обеспечения безопасности Российской Федерации, обеспечения национальной безопасности нашего государства [1].

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 го-

роде или пригороде. Лишь благодаря личному транспорту, люди могут более эффективно планировать свою жизнь, в соответствии с современным динамичным ритмом [13].

Обеспечение безопасности дорожного движения – одна из важнейших функций государства по обеспечению правопорядка на дороге. Система административно-правового регулирования безопасности дорожного движения в Российской Федерации в целом сформирована, но в силу своей сложности, гибкости и постоянной изменчивости применение административного законодательства не всегда эффективно. Действующее законодательство в области безопасности дорожного движения нуждается не только в совершенствовании, но и в создании условий для его более эффективного применения. Основа административно-правового регулирования организации и безопасности дорожного движения – это институт административной ответственности, что является основным вектором в практике ГИБДД по предупреждению и пресечению правонарушений в рассматриваемой сфере [2].

В России действующее законодательство предусматривает общее правило привлечения к административной ответственности [11]. Одним из важнейших направлений реализации административной ответственности в сфере организации дорожного движения является контроль стоянки и парковки автомобилей в жилых зонах и дворовых территориях.

Припаркованные во дворах жилых домов автомобили вызывают множество конфликтных ситуаций между собственниками.

Правила дорожного движения [3] не дают четкого понятия, что такое «дворовая территория». При этом раздел 17, посвященный движению в жилых зонах, распространяется на дворовые территории, о чем прямо сказано в п. 17.4: «Требования данного раздела распространяются также и на дворовые территории». Недостатком является и отсутствие достаточного количества профессиональных и заинтересованных в достоверных данных средств массовой информации, высоко профессиональных журналистов, отсутствие средств распространения информации [4].

Ситуация схожа с той, которая сложилась с объездом возникшего на автомобильной дороге препятствия. Эта тема является достаточно спорной, приводящей к тому, что одни и те же пункты Правил дорожного движения трактуются по-разному. Даже от сотрудников ГУОБДД МВД России, выступающих консультантами телевизионных программ, и от руководства ведомства можно услышать противоречащие друг другу суждения [5].

В комментариях к Постановлению Правительства от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» указано, что под общим правовым определением дворовой территории следует понимать пространство, ограниченное зданиями по периметру, внутри которого, как правило, размещаются детские площадки, места для отдыха, зеленые насаждения, местные проезды к домам, школам, детским садам и пр. Но есть одно существенное отличие – она не обозначается знаком 5.21 (жилая зона) и 5.22 (окончание жилой зоны). пределы правового урона, вызванного применением мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, должны определяться с учетом гармонии интересов личности, государства и общества [6].

Так, п. 17.2 ПДД ясно говорит: «В жилой зоне запрещаются сквозное движение, учебная езда, стоянка с работающим двигателем, а также стоянка грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест».

Наиболее актуальным является вопрос «захвата» дворовых территорий и площадок жилых зон для организации личной парковки. Правила размещения транспортных средств во дворе жилого дома регламентированы несколькими законами и подзаконными нормативными документами. К ним относятся:

- Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 «О введении в действие новой редакции санитарно-эпидемиологических правил и нормативов» [7];

- СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;

- ст. 12.28 КоАП;

- Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения».

Так, 17 пункт Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» регламентирует правила поведения автомобилистов в жилой зоне. А пункт 17.4 того же постановления утверждает, что все вышеперечисленные моменты применимы и к придомовым территориям. Также следует учитывать и региональные нормативные акты, которые также регламентируют поведение автовладельцев на придомовой территории.

Санитарные нормы, касающиеся парковки во дворах жилых домов, гласят, что:

- расстояние между парковочным карманом и стоянкой для автомобилей (не превышающей 10 единиц ТС) не может составлять менее 10 м;

- если на парковке могут разместиться до 50 единиц транспортных средств, то необходимо соблюдать все требования нормативных актов и обустроить специализированную территорию для парковки автомобилей. Она должна располагаться не ближе 15 м от окон жилого дома;

- при количестве ТС от 51 до 100 этот интервал составляет не менее 25 м;

- 101-300 автомобилей следует припарковывать не ближе 35 м от жилого дома;

- а для стоянки, которая вмещает в себя свыше 300 транспортных средств, это расстояние не может быть менее 50 м.

Проблемой сегодня являются автолюбители, проявившие инициативу, и отгородившие «свои» парковочные места для своих же автомобилей. Они очертили границы железными столбиками, натянутыми проволочными ограждениями и цепочками, служащими ограничителем и одновременно предупреждением для автомобилистов о том, что место уже занято. Эти «парковочные войны» не пренебрегают никакими способами, в ход идут угрозы местным жителям, появление царапин на автомобилях. Доходит и до крайностей – разбитые стекла и проколотые шины.

Каждый житель дома имеет право отгородить для себя парковочное место, однако при одном условии, когда подобное решение было согласовано и утверждено на собрании владельцев с определенным разграничением зоны для парковки. Остальные же попытки занятия личного места на территории, которая считается общей, выполняются в нарушение закона. Если сотрудниками ТСЖ или ЖСК, действительно закреплены за конкретными жильцами «парковочные права» без наличия собрания, первое, что нужно сделать, истребовать сведения о том, на каких основаниях возникли подобные льготы.

Поскольку двор отнесен к месту общего использования как общедолевым собственности, такие действия собственников авто можно оценить как самовольное

занятие земли, предусмотренное статьей 7.1 КоАП РФ, действия, приведшие к повреждению дороги, ст. 12.33 КоАП РФ (в ходе установки оградительных конструкций был просверлен асфальт), в нарушение пункта 4 статьи 36 и пункта 4 статьи 37 Жилищного кодекса РФ. Помимо этого, в действиях может усматриваться состав преступления, предусмотренного статьей 330 УК РФ – «Самоуправство».

Итак, если во дворе многоквартирного дома один из жильцов регулярно нарушает правила парковки, то его следует привлечь к административной ответственности. Не стоит вызывать к помощи общественных организаций или пытаться в диалоге объяснить суть нарушения. Существует простое и эффективное решение, которое позволяет без конфликтов привлечь нарушителя к ответственности.

Необходимо выполнить несколько действий:

- зафиксировать нарушение при помощи фотовидеокамеры;
- вызвать инспектора ГИБДД на место нарушения;
- передать ему собранные фотовидеоматериалы и сообщить данные нарушителя (личные данные или государственный номер транспортного средства).

Если нарушителей несколько, то на каждый припаркованный автомобиль необходимо предоставить фотовидеоматериалы. В этом случае инспектор выпишет сразу несколько штрафов за неправильную парковку.

Оформить штраф может также сотрудник пожарной инспекции в том случае, если стоянка повлекла за собой невозможность потушить возгорание. В случае, если правонарушение не попадает в зону ответственности ГИБДД, то следует обратиться в санитарную инспекцию и предоставить им необходимые материалы и данные [8].

Следует напомнить, что захват части придомовой территорий можно назвать законным, если выполнены следующие условия:

- территория возле дома входит в состав кадастрового плана дома;
- при сборе общего домового собрания владельцы выносят на обсуждение вопрос об установлении ограждений на отдельных участках придомовой территории, принимают соответствующее решение и фиксируют это протоколом;
- права у всех владельцев дома по отношению к установленным парковочным местам должны быть одинаковы;
- есть документ, подтверждающий аренду придомовой территории и установку ограничителя въезда на территорию (шлагбаума).

Ежегодно за оборудованную парковку необходимо будет оплачивать налоги. Это следует учитывать при вынесении решения о её создании.

Чтобы получить личное парковочное место на общей стоянке, необходимо, чтобы оно было выделено путем нанесения на твердое покрытие грунта специальных меток. Это могут быть разделительные линии или установленные маячки. Закрепить право собственности на стоянке можно только при условии, что оно полностью удовлетворяет всем требованиям и его размер составляет не менее 5,3*2,5м, при этом, максимальный размер места на стоянке оговорен в соответствующей документации и не может превышать 6,2*3,6м.

Пресечь действия по самозахвату придомовых территорий можно. Так, у каждого из собственников имеется право требования устранения обстоятельств, повлекших нарушение их законных прав, согласно статье 304 ГК РФ. Подобные дела, касающиеся самовольного захвата придомовой территории, передаются в судебные органы или специальные ведомства, которые и принимают окончательное решение по поводу ликвидации оградительных конструкций (заборов и столбиков) на территории дома. Чтобы ликвидировать ограждения при самовольной их установке,

нужно в письменной форме направить заявление в окружную префектуру или районную управу (ЖЭУ). К заявлению прикладываются фотографии в качестве доказательств наличия факта незаконной парковки с указанием личных контактов. Поступившему заявлению должен быть присвоен личный номер, после чего оно передается для рассмотрения в ГУ ИС [9].

Также, чтобы обустроить парковку, собственникам жилых домов следует приватизировать придомовую территорию. Это потребует обращения к юристам и сбора определенного пакета документации. Важно понимать, за оборудование парковки должно проголосовать не менее 75 % всех собственников. В противном случае оборудование парковочных мест (от 10 до 50 единиц ТС) будет незаконным.

Для решения создавшейся проблемы на сегодня застройщикам рекомендовано заранее планировать парковочные места или же оборудовать вместительную подземную парковку. В большинстве регионов это решение имеет рекомендательный характер, и застройщик получает такое письмо на этапе планирования территории для строительства.

Учитывая сложную ситуацию с парковочными местами во дворах многоквартирных домов, следует перед приобретением недвижимости заранее уточнять наличие свободного места для собственного автомобиля.

К числу наиболее противоречивых нововведений следует отнести закон [10] о соотношении парковочных мест и размеров собственности. Суть нововведений заключается в следующем:

- для классической однокомнатной квартиры со средней площадью 30-33 кв. м предусматривается наличие 1 парковочного места. Если же площадь собственности превышает 50 кв.м, то его владельцу положено 2 места на стоянке;
- в многоквартирном доме (свыше 1000 квартир) необходимо наличие 40 гостевых мест для стоянки. Если же речь идет о крупном жилом комплексе, где количество квартир более 2000, то необходимо наличие 80 мест.

Также данным документом машиноместо было признано недвижимостью.

Также обсуждается законопроект, в котором речь идет о платных парковках вблизи многоквартирных домов и крупных жилых комплексов. Депутаты вынесли предложение о том, чтобы в ночное время эти стоянки были бесплатными. Внедрение законопроекта потребует дополнительного создания реестра всех платных стоянок, благодаря чему жители близлежащих домов смогут использовать их в темное время суток в качестве дополнительных бесплатных парковочных мест. Контроль за исполнением данного законопроекта предложено переложить на региональные власти.

Итак, отдельно Закон о парковке и стоянке во дворах не принят. Соответствующие правила по остановке и стоянке, а также ответственность за нарушение предписаний регламентируют отчасти КоАП (далее – Кодекс), отчасти региональные (местные) нормативные акты.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма, как наказание [12].

В соответствии с законом всем собственникам многоквартирного жилого дома принадлежит часть земли, которая прилегает к дому. При наличии в доме магазинов, аптек или других организаций на собрание следует пригласить их собственников, ведь без их присутствия трудно будет добиться общего компромисса. Российским законодательством предусматривается вариант организации законной пар-

ковки. Для этого необходимо отвечать определенным требованиям. В случае неисполнения установленных российским законодательством условий самовольная организация парковки является противозаконной.

Регулярные конфликты возникают в связи с отсутствием в нормативных актах и законах хотя бы единой позиции относительно правил парковки, в связи с чем следует урегулировать вопрос как возможной организации парковочных мест, так и предусмотреть ответственность за незаконную организацию парковки в рамках организации и безопасности дорожного движения.

1. Калужный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.
2. О внесении изменений в часть первую Гражданского кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 03.07.2016 № 315-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 27 (часть II), ст. 4248.
3. О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090: в ред. от 04.12.2018: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.
4. Афолина Е.Г. Взаимодействие Госавтоинспекции со средствами массовой информации по вопросам предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика: сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 60-летию доктора юридических наук, профессора Виктора Васильевича Денисенко. Краснодар, 2016. С. 433–437.
5. Зейналов Ф.Н. Объезд препятствия водителем транспортного средства, правовой анализ и проблемы квалификации // Административное право и практика администрирования. 2018. № 3. С. 1–6.
6. Андреев П.Г. Проблемы задержания транспортного средства и его перемещения на специализированную стоянку // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 4 (73). С. 9–12.
7. О введении в действие новой редакции санитарно-эпидемиологических правил и нормативов СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»: Постановление Главного государственного санитарного врача Рос. Федерации от 25.09.2007 № 74: в ред. от 25.04.2014 // Рос. газ. 2008. № 28.
8. Незаконный захват во дворах парковочных мест [Электронный ресурс].: URL: <http://o-nedvizhke.ru/kvartira/pridomovaya-territoriya-kvartira/nezakonnyj-zaxvat-vo-dvorax-parkovочных-mest.html>.
9. Правила парковки и стоянки во дворе многоквартирного дома [Электронный ресурс]. URL: <http://uslugi-zhkh.ru/pridomovaya-territoriya/pravila-parkovki-vo-dvore/>
10. Семёнов А.Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. №3. С. 694–697.
11. 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.

12. 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 // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.

13. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Такмакова Юлия Вячеславовна. Аджункт кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

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

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

Tokmakova Yulia Vyacheslavovna. Post-graduate student of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Обеспечение безопасности дорожного движения, административная ответственность, организация парковок, автомобили, жилая зона.

Road safety, administrative responsibility, organization of Parking, cars, residential area.

ТАРАСОВ А.Ю., НОВГОРДОВ Д.А.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПО ПРИМЕНЕНИЮ УПРОЩЕННОГО ПОРЯДКА ОФОРМЛЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

TRAINING IMPROVING OF DRIVERS OF VEHICLES ON THE APPLICATION OF SIMPLIFIED ORDER OF REGISTRATION OF ROAD ACCIDENTS

В статье рассматриваются проблемы, связанные с подготовкой водителей транспортных средств по применению упрощенного порядка оформления дорожно-транспортных происшествий, а также предложены пути повышения качества подготовки водителей транспортных средств по оформлению документов о дорожно-транспортном происшествии без участия сотрудников ГИБДД.

The article deals with the problems associated with the training of drivers of vehicles on the application of a simplified procedure for registration of road accidents, as well as the ways to improve the quality of training of drivers of vehicles for registration of documents on road accidents without the participation of traffic police.

В настоящее время становление новых правовых институтов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения сопряжено со сложностями правоприменения, а также неоднозначного толкования действующих нормативных правовых актов в области дорожного движения. Не обошло это и введение такого правового института, как европротокол, то есть упрощенного оформления дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) без участия сотрудников полиции [5, с. 65].

Так, с 2009 года в Российской Федерации в соответствии с п. 1 ст. 11.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [1] и п. 2.6.1 Правил дорожного движения [2] предусмотрена возможность оформления водителями документов (европротокола) о дорожно-транспортном происшествии без участия сотрудников ГИБДД.

Административно-правовая задача европротокола состоит в том, чтобы максимально быстро восстановить дорожное движение, не дожидаясь приезда сотрудников ГИБДД и не затрачивая государственный ресурс в тех случаях, когда этого можно избежать [9, с. 37], а также оперативно освободить проезжую часть от поврежденных транспортных средств в целях недопущения образования заторов и исключения условий, которые могут стать причиной новых ДТП.

В соответствии с нормативными правовыми актами для оформления документов по европротоколу должны быть соблюдены следующие условия: во-первых, в результате ДТП вред причинен только транспортным средствам; во-вторых, ДТП произошло в результате взаимодействия (столкновения) двух транспортных средств, в-третьих, гражданская ответственность владельцев указанных транспортных средств застрахована в форме обязательного страхования (далее – ОСАГО).

Но, к сожалению, в настоящее время, даже при соблюдении вышеуказанных условий, участники ДТП не спешат воспользоваться своим правом по упрощенному порядку оформления ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции. Это подтверждается статистическими данными Российского союза автостраховщиков (РСА), из которых следует, что в 2018 г. только третья часть ДТП оформлена по европротоколу [11]. Причины этого выявил в своей работе П.В. Молчанов, который пришел к выводу, что «многие водители попросту не знают, как оформлять ДТП без участия Госавтоинспекции» [8, с. 38].

По нашему мнению, причиной незнания водителями порядка и условий оформления ДТП по европротоколу является отсутствие надлежащей подготовки водителей транспортных средств.

В настоящее время подготовка водителей транспортных средств осуществляется по рабочим программам, которые разрабатываются на основе примерных программ профессиональной подготовки водителей транспортных средств (далее – примерная программа), утвержденных приказом Минобрнауки России от 26.12.2013 № 1408 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» [3].

В соответствии с примерной программой изначально изучение вопросов, связанных с оформлением документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, рассматривалось в ходе занятий по предмету «Основы законодательства в сфере дорожного движения» в теме «Законодательство, определяющее правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения и регулирующие отношения в сфере взаимодействия общества и природы», которая предусматривала в соответствии с примерным учебным планом всего 1 час теоретических занятий, что являлось недостаточным для изучения.

В связи с этим Минобрнауки России во исполнение пункта 2 Протокола совещания у первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалова от 16 марта 2015 г. № ИШ-П9-25пр и в целях оказания методической помощи образовательным организациям по реализации образовательных программ профессионального обучения водителей транспортных средств направило «Методические рекомендации по дополнению учебных планов и программ подготовки водителей положениями, касающимися обучения применению порядка упрощенного оформления дорожно-транспортных происшествий, и организации обучения по данной теме» [4] (далее – методические рекомендации).

В соответствии с указанными методическими рекомендациями образовательным организациям было рекомендовано 1 час учебного времени отвести на изучение темы по применению порядка упрощенного оформления дорожно-транспортных происшествий, из которых 0,5 часа отводится на изучение теории по заполнению документов о ДТП без уполномоченных сотрудников Госавтоинспекции и 0,5 часа на коллективное заполнение модельного документа.

Таким образом, мы видим, что до 2015 года образовательные организации, осуществляющие подготовку водителей транспортных средств, при обучении на право управления автомобилем, не осуществляли изучение в достаточном объеме вопросов, связанных с заполнением документов о ДТП без сотрудников ГИБДД.

В свою очередь, необходимо отметить, что «коллективное заполнение модельного документа (европротокола)» в учебных аудиториях не позволяет в полной мере приобрести обучающимся необходимые навыки оформления ДТП по европротоколу. К данному выводу мы пришли в результате обучения курсантов и слушателей в МОФ МосУ МВД России.

В этой связи мы считаем, что для повышения качества подготовки водителей транспортных средств по оформлению документов о дорожно-транспортном происшествии без участия сотрудников ГИБДД необходимо рекомендовать внести изменения в Приказ Минобрнауки России от 26.12.2013 № 1408 и добавить в примерную рабочую программу учебного предмета «Вождение транспортных средств категории ...» дополнительную тему «Действия водителя при ДТП и оформление европротокола», которую необходимо реализовывать в условиях, приближенных к реальным, на специализированных автодромах или учебных маршрутах.

1. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федер. закон Рос. Федерации от 25.04.2002 № 40-ФЗ // Рос. газ. 2002. № 80.
2. О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства Рос. Федерации от 23.10.1993 № 1090: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения // Рос. вести. 1993. № 227.
3. Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий: Приказ Минобрнауки России от 26.12.2013 № 1408 // Рос. газ. 2014. № 172/1.
4. О направлении методических рекомендаций [Электронный ресурс]: Письмо Минобрнауки России от 13.04.2015 № АК-1009: вместе с Методическими рекомендациями по дополнению учебных планов и программ подготовки водителей положениями, касающимися обучения применению порядка упрощенного оформления

дорожно-транспортных происшествий, и организации обучения по данной теме. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. Зейналов Ф.Н. Оформление ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции: реалии, проблемы и перспективы // Рос. юстиция. 2018. № 9. С. 65–67.
6. 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.
7. Миронов В.Л. Некоторые вопросы привлечения водителей к административной ответственности // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 300–304.
8. Молчанов П.В. Политика в области дорожного движения: актуальные проблемы и тенденции (по результатам социологических исследований) // Административное право и процесс. 2018. № 10. С. 33–40.
9. Момотов В.В. Нововведения в ОСАГО: толкование через призму Верховного Суда Рос. Федерации // Современные страховые технологии. 2018. № 1. С. 37–41.
10. Никоноров Е.А., Сидоров Э.Т. Некоторые проблемы применения норм института освобождения от административной ответственности // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2017. № 4 (42). С. 153–160.
11. Официальный сайт РСА [Электронный ресурс]. URL: www.autoins.ru (дата обращения: 25.02.2019).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Тарасов Александр Юрьевич. Начальник кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий. Кандидат юридических наук.

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

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

Tarasov Aleksander Yuryevich. Head of the chair of the Traffic Police Organization and Information Technology. Candidate of sciences (Law).

Moscow regional branch of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.Ya. Kikot.

Work address: Moscow region, Ruza district, Staroteryaev.

Новгородов Дмитрий Александрович. Преподаватель кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий.

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

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

Novgorodov Dmitry Aleksandrovich. Teacher of the chair of the Traffic Police Organization and Information Technology.

The Moscow regional branch of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russian Federation named after V.Ya. Kikot.

Work address: Moscow region, Ruza district, Staroteryaev.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Европротокол, оформление ДТП, примерная программа, обучение, ГИБДД.
European accident report, making an accident, a model program, training of traffic police.

ТЕМНЫШОВ А.А.

К ВОПРОСУ ОРГАНИЗАЦИИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУПП НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ

TO THE ORGANIZATION OF BUS TRANSPORTATION OF GROUPS OF MINORS

В статье рассматриваются нормативно-правовые основы организованных перевозок групп детей автобусами. Формулируются предложения по интеграции программного обеспечения навигационного оборудования с «Школьным порталом».

The article deals with the legal framework of organized transportation of groups of children by buses. Proposals for the integration of software navigation equipment with the "School portal" are formulated.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения Российской Федерацией проводится целенаправленная государственная политика, выраженная в системном государственном управлении, представленном совокупностью нормативных правовых актов, олицетворяющих основные направления и тенденции развития самого общества [1].

Основными направлениями реализации «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы» [2] являются:

- изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения;
- повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов;
- совершенствование улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения;
- совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;
- совершенствование системы управления безопасностью дорожного движения;
- развитие системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Безусловно, каждое направление является основополагающим и взаимосвязанным с остальными. Однако лозунг «Дети – наше будущее!» не голословное высказывание, а приоритет обеспечения безопасности в целях сохранения жизни и здоровья юных участников дорожного движения.

Статистические данные дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и пострадавшие с участием детей по Российской Федерации за период январь-ноябрь 2018 года представлены в таблице № 1.

Таблица № 1

Наименование показателя	ДТП	Погибло	Ранено
ДТП и пострадавшие дети в возрасте до 16 лет	18253	583	19861
- из них с детьми-пассажирами	8382	350	9815
- в том числе			
в возрасте до 12 лет	6418	249	7356
при нарушении водителями правил перевозки детей	798	55	975

При проведении анализа статистических данных, полученных с официального сайта ГИБДД России, можно сделать вывод, что половина ДТП с участием несовершеннолетних приходится на ДТП с детьми-пассажирами. При этом необходимо заметить, что с негативной стороны отмечается зависимость количества погибших детей-пассажиров к общему количеству погибших – 1,6.

Если посмотреть на вопрос со стороны нарушений водителями правил перевозки детей к общему количеству погибших несовершеннолетних, то можно сказать, что каждая седьмая оборванная жизнь ребенка лежит на совести водителя или организатора перевозок.

Основные требования к организации перевозок групп детей автобусами регламентируются Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.12.2013 № 1177 «Об утверждении правил организованной перевозки группы детей автобусами» [5].

Согласно определению Правил дорожного движения: «организованная перевозка группы детей» – перевозка в автобусе, не относящемся к маршрутному транспортному средству, группы детей численностью 8 и более человек, осуществляемая без их родителей или иных законных представителей.

Правилами организованной перевозки групп детей автобусами установлено, что для осуществления такой перевозки используется автобус, с года выпуска которого прошло не более десяти лет (требование вводится с 30.06.2020), который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен в установленном порядке к участию в дорожном движении и оснащен в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

К управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, соответствующие следующим требованиям:

- имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории «D» не менее одного года на дату начала организованной перевозки группы детей;
- не совершавшие административные правонарушения в области дорожного движения, за которые предусмотрено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством либо административный арест, в течение последнего года;
- прошедшие предрейсовый инструктаж по безопасности перевозки детей в соответствии с правилами обеспечения безопасности перевозок пассажиров и гру-

зов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утверждены приказом Минтранса России от 15.01.2014 № 7);

- прошедшие предрейсовый медицинский осмотр (порядок утвержден приказом Минздрава России от 15.12.2014 г. № 835н) [4].

Об осуществлении организованной перевозки групп детей одним или двумя автобусами необходимо подать уведомление в районное подразделение ГИБДД по месту начала перевозки. Порядок подачи уведомлений утвержден приказом МВД России от 30.12.2016 № 941 [3].

При глубоком рассмотрении вопроса обеспечение организации перевозки групп детей автобусами с точки зрения нормативно-правовых актов и технических возможностей - повысить уровень безопасности несовершеннолетних с учетом уменьшения уровня формализма при выполнении требований к перевозкам при помощи имеющихся информационно-технических средств и небольших финансовых затрат на дополнительную разработку и внедрение новых - является актуальной целью.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 02.04.2012 № 280 «Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» [6] также определена необходимость использования лицензиатом транспортных средств, оснащенных в установленном порядке аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS. Необходимо определить разницу в понятиях ГЛОНАСС/GPS и ЭРА-ГЛОНАСС и возможности каждой из этих систем для дальнейшей модернизации.

ГЛОНАСС/GPS – это аппаратура спутниковой навигации, а именно аппаратно-программное устройство, устанавливаемое на транспортное средство для определения его текущего местоположения, направления и скорости движения по сигналам не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, обмена данными с дополнительным бортовым оборудованием, а также для обмена информацией по сетям подвижной радиотелефонной связи.

ЭРА-ГЛОНАСС – устройство вызова экстренных оперативных служб, т.е. устройство, осуществляющее и обеспечивающее определение координат, скорости и направления движения транспортного средства с помощью сигналов не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, передачу сообщения о транспортном средстве при дорожно-транспортном и ином происшествии в ручном режиме и двустороннюю голосовую связь с экстренными оперативными службами по сетям подвижной радиотелефонной связи.

Итак, можно сделать вывод, что:

1. Передача и прием информации осуществляется по сетям подвижной радиотелефонной связи стандартов GSM 900 и GSM 1800 посредством пакетной передачи данных или коротких текстовых сообщений.

2. Сбор и передача информации о местоположения транспортного средства с погрешностью не более 15 м производится постоянно по всему маршруту движения транспортного средства.

3. Реализована приоритетность экстренного вызова в сетях общего пользования стандартов GSM.

В связи с этим можно предложить:

1. Интеграцию программного обеспечения системы ЭРА-ГЛОНАСС, автомобильных навигационных приложений для мобильных устройств, а также с Единым порталом государственных услуг «Школьный портал».

2. Использование IP-камер в автобусе.

Данное объединение позволит реализовать возможности в режиме реального времени, отслеживать, как родителям несовершеннолетних детей, так и организациям, осуществляющим контроль за безопасностью перевозок пассажирским транспортом, за:

- соблюдением правил дорожного движения водителем;
- маршрутом движения;
- скоростным режимом;
- временем прохождения контрольных точек,
- визуальный контроль за несовершеннолетним пассажиром.

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

2. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс] / Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 23.01.2018).

3. Об утверждении Порядка подачи уведомления об организованной перевозке группы детей автобусами [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 30.12.2016 № 941 / Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 21.03.2017).

4. Об утверждении Порядка проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров [Электронный ресурс]: Приказ Минздрава России от 15.12.2014 № 835н / Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 20.04.2015).

5. Об утверждении правил организованной перевозки группы детей автобусами [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации от 17.12.2013 № 1177 / Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 24.12.2013).

6. Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя): Постановление Правительства Рос. Федерации от 02.04.2012 № 280 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 15, ст. 1793.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Темнышов Андрей Александрович. Доцент кафедры деятельности ГИБДД и информационных технологий. Кандидат технических наук.

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

Служебный адрес: 143100, Московская область, Рузский городской округ, п. Старотеряево.

Temnyshov Andrey Aleksandrovich. Assistant professor of the Traffic Police Organization and Information Technology. Candidate of technical Sciences.

The Moscow regional branch of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russian Federation named after V.Ya. Kikot

Work address: 143100, Moscow region, Ruza district, Staroteryaevvo.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Безопасность дорожного движения, перевозка групп детей, навигационные технологии.

Road safety, transportation of groups of children, navigation technology.

ТРОФИМОВ В.Е.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ВЫЯВЛЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264.1 УК РФ, СОТРУДНИКАМИ ГИБДД МВД РОССИИ

PROBLEM ISSUES OF IDENTIFICATION OF CRIMES PROVIDED BY ARTICLE 264.1 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION DETECTED BY TRAFFIC POLICE OFFICERS OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF RUSSIA

В статье рассматриваются проблемные вопросы, возникающие на этапе выявления преступления, предусмотренного статьей 264.1 УК РФ, сотрудниками ДПС ГИБДД МВД России.

The article discusses the problematic issues that arise at the stage of detecting a crime provided for by article 264.1 of the Criminal Code of the Russian Federation by traffic police officers of the traffic police of the Ministry of Internal Affairs of Russia.

С 1 июля 2015 года вступила в силу ст. 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающая ответственность лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, привлеченного ранее к административной ответственности согласно ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ, а также осужденного по частям 2, 4 и 6 ст. 264 или по ст. 264.1 УК РФ.

Криминализации данного деяния предшествовала сложная дорожная ситуация, нашедшая своё выражение в дорожно-транспортных происшествиях с участием пьяных водителей, число которых из года в год возрастало и, как следствие, увеличивалось количество погибших и получивших ранения различной степени тяжести.

Участники дорожного движения в зависимости от роли, которую они играют в дорожном движении, имеют разные права и законные интересы, а также обязанности, однако все участники дорожного движения заинтересованы в безопасном дорожном движении [10].

Административное законодательство не справлялось в полной мере с валом правонарушений в указанной сфере, водители привлекались к ответственности за управление в состоянии опьянения по несколько раз. Административные штрафы

перестали быть действенным барьером для многих водителей, желающих прокатиться на автомобиле в состоянии опьянения.

В данном контексте справедливо высказывание Ю.Н. Калюжного, указывающего, что характерной особенностью мер принуждения, выступающих средством воздействия на общественные отношения в сфере дорожного движения, является, закрепленная нормами права вынужденная необходимость применения мер уголовно-правового воздействия к нарушителям норм права, в тех случаях, когда нормы административного права не способны оказать должного влияние на поведение делинквента [1].

Согласно официальной статистике динамика и структура дорожно-транспортной аварийности выглядит неблагоприятно. Только за последние 8 лет в России произошло более 1 млн дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли и получили ранение более 1,5 млн человек. Ежегодно в результате ДТП в стране погибает от 30 до 35 тыс. человек [2].

Введение самостоятельной уголовно-правовой нормы было продиктовано не только сложившейся критической ситуацией в рассматриваемой сфере, но и имеющейся федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [3]. Этому предшествовало множество споров в научных кругах, высказывались как мнение за криминализацию повторного управления транспортным средством в пьяном виде, так и полярные взгляды. Истории советского государства знакома уголовная норма, закрепленная в ст. 211.1 УК РСФСР 1960 года, которая по своей сути и конструкции близка к ныне действующей. Несмотря на это, стоит отметить, что ст. 264.1 УК РФ является качественно новым шагом в выработке дорожно-транспортной дисциплины у всего сознательного гражданского общества.

Криминализация управления транспортным средством в состоянии опьянения призвана сократить на российских дорогах число лиц, имевших «опыт» преступного нарушения правил дорожного движения, реализовать превентивную уголовно-правовую функцию [4].

Обеспечение безопасности дорожного движения предполагает реализацию комплекса мер правового, социально-экономического, воспитательно-нравственного характера, направленных на всех участников дорожного движения [9]. На сегодняшний день наработана обширная практика привлечения к уголовной ответственности по признакам состава преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, но несмотря на это, продолжают возникать сложности на стадии выявления инспекторами ДПС данного вида преступлений. Связано это с тем, что в настоящее время не в полной мере сформулированы организационные аспекты деятельности сотрудников ГИБДД МВД России в рассматриваемой сфере уголовных правоотношений.

До сих пор для инспекторов ДПС не выработано единого комплекса мероприятий по сбору необходимых документов для доказательственной базы в рамках расследования уголовного дела, что, безусловно, вызывает затруднения в составлении первоначального материала на месте выявленного преступления. Специфика этого преступления предусматривает, что именно сотрудники ГИБДД занимаются выявлением его и первыми начинают проводить проверочные мероприятия на стадии доследственной проверки.

В Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях закреплён алгоритм действий, в соответствии с которым инспектор ДПС организует работу при выявлении водителя, находящегося в нетрезвом виде и управ-

ляющего транспортным средством. На первоначальном этапе сотрудник ГИБДД отстраняет пьяного водителя от управления транспортным средством, руководствуясь при этом ст. 27.12 КоАП РФ. После этого отстраненному от управления лицу предлагается на месте пройти процедуру освидетельствования на состояние опьянения с применением специальных технических средств, что подтверждается соответствующим актом. Если водитель отказывается пройти освидетельствование на месте, инспекторы ДПС предлагают пройти медицинское освидетельствование на состояние опьянения. В случае установления состояния опьянения или отказа лица от прохождения освидетельствования сотрудники ГИБДД составляют в отношении водителя протокол об административном правонарушении по ст. 12.8 или 12.26 КоАП РФ соответственно и протокол о задержании транспортного средства. Согласно ст. 27.13 КоАП РФ задержание происходит «путем перемещения его при помощи другого транспортного средства и помещения в ближайшее специально отведенное охраняемое место и хранение на специализированной стоянке до устранения причины задержания». При этом задержание транспортного средства не всегда является обязательной мерой, так как при наличии лица, способного в соответствии с ПДД управлять транспортным средством, задержания не происходит.

Действующий Административный регламент [5] устанавливает определенный алгоритм, опираясь на который, инспекторы ДПС составляли административный материал по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ. Однако в настоящее время указанная норма упразднена в связи с введением в уголовное законодательство России ст. 264.1. Сложившаяся ситуация позволяет утверждать, что порядок действия инспекторов ДПС на месте выявленного преступления, предусмотренного вышеуказанной нормой, законодательного закрепления не имеет.

Основаниями для задержания транспортного средства, согласно п. 244 Административного регламента, может служить выявление административных правонарушений, указанных в части 1 статьи 27.13 КоАП РФ и выявление транспортного средства, находящегося в розыске.

Если транспортное средство находится в розыске, сотрудник ГИБДД по данному факту докладывает в дежурную часть, на место происшествия выезжает следственно-оперативная группа, после чего водитель и транспортное средство доставляются в распоряжение органа внутренних дел, а инспектором ДПС составляется рапорт об обнаружении признаков преступления.

Стоит обратить особое внимание на то, что сотрудниками ГИБДД не всегда могут быть в полной мере установлены все обстоятельства, влияющие на квалификацию деяния, в результате чего может быть составлен административный материал в полном объеме, а транспортное средство помещено на специализированную стоянку. Подобная ситуация обусловлена многими факторами.

Так, не всегда удается установить на месте совершения правонарушения факт привлечения водителя к административной ответственности по ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ либо к уголовной ответственности по чч. 2, 4 и 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ в связи с несовершенством информационных баз данных, которыми пользуются сотрудники ДПС, отсутствием в них необходимой информации вследствие невнесения данных сотрудниками ИАЗ ГИБДД МВД России по причине большой загруженности или же решение из суда поступило несвоевременно.

Кроме того, нет четкого понимания о применении сотрудниками ГИБДД на практике положений Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения», которая ра-

тифицирована федеральным законом РФ от 22.07.2008 № 134-ФЗ [6]. Положения данной Конвенции предполагают признание решений ряда нарушений правил дорожного движения, среди которых и управление транспортным средством в состоянии опьянения или под воздействием наркотических веществ, на территории государств, её подписавших. Справедливым будет утверждение, что сотрудник ГИБДД должен дополнительно быть обеспечен доступом к базе данных, позволяющей установить факт привлечения к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения на территории подписавших Конвенцию стран. Подобная практика позволит сократить количество лиц, избегающих более строгой административной, а в некоторых случаях, возможно, и уголовной ответственности.

В настоящее время существует противоречивая практика действий сотрудников ДПС ГИБДД на месте выявленного преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ. Имеют место случаи, когда при выявлении рассматриваемого преступления сотрудники ДПС вызывают на место происшествия следственно-оперативную группу, но не менее распространена практика собирания материала самим инспектором ДПС с последующей передачей его в подразделение дознания ОВД.

Тем временем Административный регламент предписывает сотруднику ГИБДД, при наличии признаков преступления в действиях водителя, сообщать в дежурную часть для решения вопроса о направлении на место происшествия следственно-оперативной группы (СОГ). Именно сотрудники, входящие в СОГ, производят комплекс мероприятий и неотложных следственных действий, а также решают вопрос с направлением транспортного средства на специализированную стоянку или передачи его на ответственное хранение. В свою очередь, действия сотрудников ДПС, а следовательно, и объем составляемого ими материала зависят от сложившейся практики в данном органе внутренних дел, так как единого алгоритма действий нормативной базой не предусмотрено.

Проводя анализ правоприменительной практики подразделений ДПС УГИБДД ГУ МВД России по Алтайскому краю и подразделений ДПС УГИБДД ГУ МВД России по Кемеровской области, удалось установить, что на территории указанных субъектов работа по сбору первоначального материала организована кардинально различным образом. Так, в некоторых подразделениях органов внутренних дел на место происшествия при выявлении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, выезжает следственно-оперативная группа, в других – обязанности по сбору первоначального материала возложена на сотрудников ГИБДД, выявивших преступление, причем это не ограничивается рамками Административного регламента, составляются документы, вплоть до осмотра места происшествия и опроса лиц, имеющих отношение к совершенному преступлению [7].

Другим примером может послужить опыт сотрудников ГИБДД Сосновского района Челябинской области, где на месте выявленного преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, административный материал не составляется, а водитель и его транспортное средство под управлением инспектора ДПС, доставляются в территориальный орган внутренних дел. Практика Красноармейского района Челябинской области отличается выездом на место происшествия следственно-оперативной группы, в рамках работы которой дознавателем принимается решение о задержании транспортного средства или о передаче его на ответственное хранение. В г. Копейске сотрудниками ГИБДД на месте происшествия административный протокол не составляется, тем не менее транспортное средство помещается на специализированную стоянку с предварительным составлением протокола о его задержании. В свою

очередь в городе Касли инспекторами ДПС, напротив, составляется административный протокол, при этом транспортное средство остаётся на месте выявленного правонарушения [8]. Кроме этого, в некоторых субъектах Российской Федерации водитель, управлявший транспортным средством в нетрезвом виде, привлекается к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ.

Рассмотренная сложившаяся практика показывает, что сотрудники ГИБДД первыми взаимодействуют с субъектом преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, невзирая на то, что составление материала продолжается ими или же на место происшествия выезжает следственно-оперативная группа. Кроме того, даже при установлении факта привлечения водителя по ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ или к уголовной ответственности по чч. 2, 4 и 6 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ, первоначально возбуждается дело об административном правонарушении, в рамках которого составляются административно-процессуальные документы. В большинстве случаев от профессиональных и слаженных действий инспекторов ДПС зависит качество собранного материала. Ведь именно на месте происходит проверка водителя по федеральным специализированным, розыскным и оперативно-справочным учетам подразделений ГИБДД, в том числе обращение к федеральному банку данных для установления повторности совершения правонарушений, предусмотренных ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ.

В случаях, когда на месте совершения правонарушения установить наличие судимости по чч. 2, 4 и 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ или же факта привлечения к административной ответственности по ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ не представилось возможным, то данную проверку проводят сотрудники ИАЗ ГИБДД МВД России по месту нахождения органа. Однако в случае принятия решения о доставлении лица и его транспортного средства в распоряжение органа внутренних дел для проведения дополнительных проверочных мероприятий, необходимо помнить, что доставление лица должно быть реализовано в возможно короткие сроки.

В случае прекращения административного производства в соответствии с ч. 12 ст. 27.13 КоАП РФ в постановлении необходимо отразить информацию об отнесении расходов на перемещение и хранение задержанного транспортного средства на счет федерального бюджета или бюджета субъекта РФ, либо о возложении обязанности оплаты стоимости перемещения и хранения задержанного транспортного средства на водителя, совершившего правонарушение, повлекшее задержание транспортного средства.

В случае установления признаков преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, административное производство подлежит прекращению по основанию, указанному в п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ, а бремя оплаты перемещения и хранения задержанного транспортного средства в соответствии с ч. 12 ст. 27.13 КоАП РФ возлагается на виновника совершенного деяния.

Заключительным этапом после прекращения административного производства является написание сотрудником ГИБДД рапорта об обнаружении признаков преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, который он, в свою очередь, передаёт старшему следственно-оперативной группы или оперативному дежурному для последующей регистрации и передачи для принятия решения о возбуждении уголовного дела.

Стоит обратить внимание на отлаживание взаимодействия между подразделениями ДПС ГИБДД и подразделениями дознания органов внутренних дел, осуществляющих предварительное расследование выявленных преступлений, преду-

смотренных ст. 264.1 УК РФ. Совместная работа данных служб способствует выявлению и впоследствии устранению допущенных ошибок как при собирании материала, так и при осуществлении дознания по уголовному делу.

Подводя итог рассмотренным проблемным вопросам, напрашиваются следующие выводы:

- для оперативного и безошибочного установления инспекторами ДПС ГИБДД признаков преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, необходимо своевременное обновление баз данных, содержащих информацию о лицах, ранее привлеченных к административной ответственности по ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ и к уголовной ответственности по чч. 2, 4 и 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ;

- повысить уровень информационного взаимодействия подразделений ГИБДД с судами, принимавших решения о привлечении к ответственности лиц, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения;

- организовать исполнение сотрудниками подразделений ГИБДД требований положений Конвенции о признании решений по делам о нарушениях правил дорожного движения от 28 марта 1997 года;

- в целях наработки единообразной практики организации сбора качественного первоначального материала создать нормативный документ, регламентирующий единый порядок действий сотрудников ГИБДД при выявлении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ.

Четкая организация деятельности подразделений и служб МВД России на месте выявленного преступления, распределение обязанностей при составлении административного и первоначального материала, установленный перечень необходимых документов и порядок их оформления способствуют правильной квалификации, качественному расследованию уголовного дела и, как следствие, привлечению виновных лиц к ответственности.

-
1. Калюжный Ю.Н. Методы правового регулирования обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2017. № 8. С. 60–63.
 2. Зейналов Ф.Н., Коблов П.С. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2018. № 4 (45). С. 17–22.
 3. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 03.10.2013 № 864 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2013. № 41, ст. 5183.
 4. Баранчикова М.В., Подчерняев А.Н. Особенности криминализации управления транспортным средством в состоянии опьянения // Современные проблемы уголовной политики: материалы VI Междунар. науч.-практ. конф. 25.09.2015. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2015. Т. 1. С. 227.
 5. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 // Рос. газ. 2017. № 232.
 6. О ратификации Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения: Федер. за-

кон Рос. Федерации от 22.07.2008 № 134-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 30 (ч. 1), ст. 3590.

7. Мукабенов М.В., Тырышкин В.В. Проблемные аспекты деятельности сотрудников ГИБДД МВД России при выявлении преступлений, предусмотренных статьей 264.1 УК РФ // Пробелы в российском законодательстве. 2017. (6). С. 364.

8. Павлова Е.А. Практические проблемы, возникающие при выявлении нарушений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264.1 УК РФ // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2016. № 1 (3). С. 45.

9. Афонин В.В. Некоторые проблемы административно-правового принуждения, применяемого сотрудниками структурных подразделений ГИБДД МВД России // Правоохранительная деятельность органов внутренних дел в контексте современных научных исследований: материалы международной научно-практической конференции. 2018. С. 20–22.

10. Амеличкин А.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения // Закон и право. 2016. № 6. С. 160.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Трофимов Василий Евгеньевич. Адъюнкт кафедры уголовного права, криминологии и психологии.

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

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

Trofimov Vasily Evgenievich. Post-graduate student of the chair of Criminal Law, Criminology and Psychology.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Выявление преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ; управление транспортным средством в состоянии опьянения; деятельность подразделений ГИБДД; привлечение к уголовной ответственности; задержание транспортного средства.

Detection of a crime under Art. 264.1 of the Criminal Code; driving while intoxicated; the activities of the traffic police; criminal prosecution; vehicle retention.

ФОМИЧЕВ А.А.

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК РЕЗУЛЬТАТ ЗАЩИТЫ ОБЩЕСТВЕННОЙ ПРАВСТВЕННОСТИ

ROAD SAFETY IMPROVING AS A RESULT OF PUBLIC MORALS

Научная статья посвящена проблеме безопасности дорожного движения. Определяются и анализируются причины данной проблемы. Констатируется, что

кризис общественной нравственности является коренной проблемой безопасности дорожного движения.

The scientific article is devoted to the problem of road safety. The causes of this problem are determined and analyzed. It is stated that the crisis of public morality is a fundamental problem of road safety.

В мире каждый год в результате ДТП погибают и получают ранения огромное количество человек [1]. Безопасность дорожного движения является одной из актуальных проблем современной России. Ежегодно на дорогах страны получают ранения или погибают более 275 тыс. человек [2]. Так, в 2008 г. в результате ДТП погибло 29936 человек, а 270883 человека получили ранения. В 2011 г. данные показатели составили 27953 и 251848 человек; в 2014 г. – 26963 и 251785 человек; в 2018 г. – 18214 и 214853 человек соответственно [3]. Несмотря на то, что за десятилетний период наблюдается динамика снижения количества ДТП с пострадавшими, все же их количество продолжает оставаться недопустимо высоким. Не случайно Президент РФ в своем послании Федеральному Собранию подчеркнул наличие данной проблемы: «Наша важнейшая задача – повысить безопасность на дорогах, до минимума снизить смертность в результате ДТП» [4]. При этом перед Правительством РФ были поставлены конкретные задачи: снижение количества мест концентрации ДТП в два раза по сравнению с 2017 г.; снижение смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 г. [5]. Стоит признать, что достижение таких показателей – весьма сложная задача, которая требует глубокого осмысления сути проблемы.

Участники дорожного движения в зависимости от роли, которую они играют в дорожном движении, имеют разные права и законные интересы, а также обязанности, однако все участники дорожного движения заинтересованы в безопасном дорожном движении [15].

Безусловно, безопасность дорожного движения находится на низком уровне, что свидетельствует о ее кризисном состоянии. Это обстоятельство обусловлено множеством факторов и, в свою очередь, влечет множество негативных последствий. Аварийность на дорогах наносит огромный материальный и моральный ущерб обществу и отдельным гражданам: ДТП исключает из сферы производства людей трудоспособного возраста, гибнут или становятся инвалидами дети, социально-экономический ущерб исчисляется миллиардами рублей [2]. По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), многие ДТП приводят к разрушительным последствиям для участников и их семей, ущерб ВВП в отдельных странах достигает до 5,8 % [6]. Все это неизбежно отражается на всех сферах общественной жизни.

В существующих реалиях правоприменительной практики необходимо четкое нормативное правовое разграничение полномочий министерств, ведомств и организаций, которые призваны обеспечить не только безопасность дорожного движения, но и реализацию Госавтоинспекцией таких основных положений статьи первой Федерального закона «О полиции», как защита жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, противодействия преступности, охраны общественного порядка и собственности, обеспечения общественной безопасности, предоставления помощи федеральным органам государственной власти, органам государственной власти субъектов Российской Федерации и т.д. [12].

Чтобы осознать причины критического состояния безопасности на дорогах, необходимо понимать, что общество – это сложнейшая система, а дорожное движение – элемент данной системы. Как известно, система отличается устойчивыми связями между ее элементами, которые находятся в постоянном взаимодействии и взаимовлиянии друг на друга. В таком случае кризисное состояние одного из элементов системы является следствием кризиса в других – более общих (фундаментальных) элементах и, в свою очередь, выступает причиной кризиса в иных – зависимых элементах. Кроме того, общество – это не просто система взаимодействующих элементов, а, прежде всего, система общественных отношений. То есть оно является живой структурой, в которой все причины и следствия основаны именно на взаимодействии людей, на их интересах и возникающих между ними отношениях.

Дорожное движение и возникающие в данной сфере общественные отношения – это далеко не базовый общественный элемент. Он опирается на множество более фундаментальных структур, основными из которых выступают общественная безопасность, общественный порядок и общественная нравственность. Указанные элементы также находятся в диалектической взаимосвязи, вследствие чего непрерывно определяют состояние друг друга. При этом необходимо подчеркнуть, что общественный порядок характеризует внешнее состояние общества, а общественная нравственность – его глубинные процессы и состояния. Безопасность отражает как внешние, так и внутренние состояния, процессы, явления.

Конечно же, безопасность дорожного движения зависит от качества дорожного полотна, условий освещения и прочих факторов, входящих в комплексы «дорога» и «среда». Она также определяется технической исправностью транспортного средства, его оснащением, реакцией водителя, его готовностью к принятию эффективных решений, обеспечивающих безопасность. Указанное входит в комплексы «автомобиль» и «водитель». При этом тяжесть последствий ДТП находится в прямой зависимости с соблюдением правил дорожного движения его участниками [6].

Казалось бы, знание вреда, наступающего в результате ДТП, инстинкт самосохранения и человеческий разум давно должны были исключить или, по крайней мере, значительно снизить количество правонарушений в сфере дорожного движения, однако этого практически не происходит. Как правило, нарушители полностью или частично осознают риски и угрозы нарушения правил дорожного движения, но все равно совершают их. Как отмечает С.Е. Борисова, поведение таких водителей определяют их личные качества: склонность к необоснованному риску, легкомыслие, пренебрежительное отношение к правовым нормам [7, с. 3]. М.П. Чичерина сюда также относит «лихую смелость», пренебрежительное отношение к любым запретам и правилам, пренебрежение интересами других людей, в том числе участников дорожного движения, а также агрессивность, сопровождающуюся водительской самоуверенностью [8]. Указанные психологические характеристики личности носят массовый повсеместный характер, в связи с чем ситуация на дорогах страны так сильно обострена. Из этого следует два момента.

Во-первых, психологические особенности участников дорожного движения оказывают значительное влияние на состояние его безопасности. Учитывая, что такие особенности отражают внутреннее состояние человека, его культуру, ценности, взгляды, стремления, воззрения, то в совокупности они свидетельствуют о нравственном развитии личности. В таком случае наблюдается прямая зависимость между нравственностью участника дорожного движения и его безопасным поведением на дороге.

Во-вторых, массовое нарушение правил дорожного движения и негативные психологические характеристики участников дорожного движения свидетельствуют, с одной стороны, о наличии устойчивых отрицательных явлений и процессов в общественных отношениях рассматриваемой сферы, с другой стороны, о кризисном состоянии общественной нравственности.

Многие исследователи общественной нравственности констатируют критическое падение ее уровня. В.Э. Багдасарян и С.С. Сулакшин указывают на эрозию ценностей России, которая привела ее в состояние цивилизационной катастрофы [9, с. 73]. Е.А. Овчинникова говорит об острой проблеме размывания общественной нравственности [10, с. 22]. А.В. Юревич называет состояние общества крайне тревожным, что обусловлено деформацией и разрушением нравственных норм, регулирующих общесоциальные и межличностные отношения [11, с. 109–110].

Общественная нравственность выступает фундаментальной основой общества, единой средой, в которой возникают и развиваются общественные отношения, в том числе в сфере дорожного движения. Следовательно, ее кризисное состояние неизбежно влечет кризисное состояние в других сферах общества. Следует отметить исключительную сложность задач в данной области [13, с. 34]. В связи с этим важно определить основные причины существующих проблем, отличить их (причины) от порождаемых ими следствий.

Конечно же, безопасность дорожного движения непосредственно связана с экономическим развитием государства, зависит от выделяемых ресурсов на ее поддержание и развитие. Вместе с тем экономические средства способны повлиять только на объективные обстоятельства ДТП, составляющие лишь часть их причин и условий. Как было указано выше, не менее важным является субъективный компонент ДТП, относящийся к участникам дорожного движения и выражающийся в их поведении на дороге. Последний полностью определяется нравственным развитием личности и зависит от состояния общественной нравственности.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма, как наказание [14].

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что коренной причиной низкой безопасности на дорогах страны является кризис общественной нравственности. Однако это вовсе не говорит о нецелесообразности принятия непосредственных мер в области безопасности дорожного движения. В первую очередь, речь идет о профилактических мероприятиях. Они должны быть не просто усилены, а стать приоритетным направлением деятельности государственных органов, особенно ГИБДД. Здесь следует понимать, что борьба с бесконечными следствиями причин никогда не приведет к желаемому результату – необходимо устранение самих причин. Иными словами, безопасное поведение, в том числе на дороге, должно быть сформировано именно в сознании личности. Только тогда оно станет реальностью.

Таким образом, проблемы безопасности дорожного движения обусловлены общесистемным кризисом российского общества и особенно его нравственным состоянием. В связи с этим необходима разработка и воплощение общей концепции выхода из сложившейся ситуации. Ее первостепенной задачей следует признать повышение уровня общественной нравственности, а основой должны стать традиционные нравственные ценности.

1. Андреев П.Г. Нарушение правил маневрирования // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 34–38.
2. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: Постановление Правительства Рос. Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 // Рос. газ. 2013.
3. Послание Президента Рос. Федерации В.В. Путина Федеральному Собранию Рос. Федерации от 1 марта 2018 г. // Рос. газ. 2018. 3 мар.
4. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт Госавтоинспекции. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 01.03.2018).
5. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации до 2024 года: Указ Президента Рос. Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 // Собр. законодательства Рос. Федерации 2018. № 20, ст. 2817.
6. Европейские факты и доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире в 2015 г. [Электронный ресурс] // Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения. URL: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0009/298386/European-facts_Global-Status-Report-road-safety-ru (дата обращения: 01.03.2018).
7. Борисова С.Е. Влияние психологических установок водителей на безопасность дорожного движения // Психология и право. № 4. 2011. С. 1–9.
8. Чичерина М.П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2001. 20 с.
9. Багдасарян В.Э., Сулакшин С.С. Высшие ценности Российского государства. Серия «Политическая аксиология». Научная монография. М.: Научный эксперт, 2012. 624 с.
10. Овчинникова Е.А. Актуальные изменения в российском законодательстве о СМИ: меры ограничительного характера, направленные на защиту государства, нравственности и семейных ценностей // Вестник КГУ. 2016. № 1. С. 22–25.
11. Юревич В.А. Нравственное состояние современного российского общества // Психологический журнал. 2009. Том 30. № 3. С. 107–117.
12. Зейналов Ф.Н., Калюжный Ю.Н. К вопросу о совершенствовании нормативного правового закрепления полномочий сотрудников органов внутренних дел на примере деятельности дорожно-патрульной и патрульно-постовой служб полиции // Административное право и практика администрирования. 2018. № 4. С. 9–23.
13. 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.
14. 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 // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 58–60.
15. Амеличкин А.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения // Закон и право. 2016. № 6. С. 160.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Фомичев Андрей Андреевич. Адъюнкт.
Академия управления МВД России.
Служебный адрес: 125993, г. Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, 8.

Fomichev Andrei Andreevich. Post-graduate student.
Academy of Management of the Ministry of the Interior of Russia.
Work address: 125993, Moscow, st. Zoy and Aleksandr Kosmodemianskih 8.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Нравственность, общественная нравственность, безопасность дорожного движения.
Morality, public morality, road safety.

ФОМИЧЕВ А.Ю.

О РАБОТЕ С ДЕТЬМИ И ПОДРОСТКАМИ ПО ОБУЧЕНИЮ ОСНОВАМ БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ НА ДОРОГАХ

ABOUT WORKING WITH CHILDREN AND TEENAGERS TO LEARN THE BASICS OF SAFE BEHAVIOR ON THE ROADS

В статье исследуются особенности взаимодействия полиции и институтов гражданского общества, рассматриваются факторы, обуславливающие эффективность обучения подростков основам безопасного поведения на дорогах.

The article examines the features of interaction between the police and civil society institutions, the factors that determine the effectiveness of teaching adolescents the basics of safe behavior on the roads.

Развитие современного общества неразрывно связано с решением проблем обеспечения безопасности человека. В целях обеспечения безопасности дорожного движения, Российской Федерацией проводится целенаправленная государственная политика, выраженная в системном государственном управлении, представленном совокупностью нормативных правовых актов, олицетворяющих основные направления и тенденции развития самого общества [1].

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 [8].

Современные дороги представляют собой объект повышенной опасности для участников дорожного движения. Поэтому одним из приоритетных направлений

деятельности Правительства Российской Федерации является обеспечение безопасности на российских дорогах. В настоящее время действует федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864.

Особое внимание в указанной программе отводится проблеме личной ответственности каждого участника дорожного движения за свои действия. И сегодня можно уверенно констатировать, что общество с каждым годом все отчетливее осознает, что человека следует как можно раньше, с детского возраста, учить грамотно, разумно и ответственно вести себя на улицах. И здесь на первое место выходят учреждения образования, где дети не только учатся, но и проводят большую часть времени после уроков.

Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма, в современной системе пропаганды БДД, является важной составляющей по снижению уровня негативных последствий аварийности.

В европейских странах разрабатываются специальные программы, направленные на уменьшение количества ДТП с участием детей – наименее защищенной категории участников дорожного движения [2].

В России действует целый ряд нормативных документов, обязывающих учебные заведения проводить последовательную профилактическую работу по изучению Правил дорожного движения. Однако результаты контрольно-аналитической работы Госавтоинспекции в крупных городах показывают, что более половины дорожно-транспортных происшествий происходит из-за нарушения детьми правил поведения на улицах и дорогах, незнания Правил дорожного движения, стремления подражать взрослым, психологической неготовности к возникновению неожиданных стрессовых ситуаций и умению правильно оценить обстановку. Это свидетельствует об отсутствии комплексного подхода, четко выстроенной программы и, соответственно, к низкой эффективности данной работы в образовательных организациях на данный момент.

Обеспечение безопасности дорожного движения, как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах, ориентировано на предотвращение наиболее опасных факторов [3]. Становление новых правовых институтов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения сопряжено со сложностями правоприменения, неоднозначного толкования действующих нормативных правовых актов правоприменителем и участниками дорожного движения [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].

Необходим комплексный подход к профилактической работе с детьми дошкольного и школьного возраста.

Рассмотрим модель Образовательной системы XXI века.

Во главе этой модели стоит наиболее значимый фактор в работе системы – это наличие ценностей и мотивации к обучающему процессу. Другими словами, дети должны хотеть участвовать в процессе обучения навыкам правильного поведения на улицах и дорогах, осознавать ценность жизни, стремиться сохранить собственную жизнь и жизнь окружающих, смотреть в будущее с оптимизмом, стремиться к самоутверждению в социально значимой сфере.

Воспитание ценностей – это первоочередная задача в процессе выстраивания образовательной парадигмы, нацеленной на результат.

Следующая важная составная часть комплексного подхода - это теоретическая основа действий по данному направлению. Необходимо отметить, что работе по профилактике дорожно-транспортного травматизма в настоящий момент не хватает выработанных единых требований и педагогических обоснований.

Основываясь на собственном опыте работы, мы считаем, что педагогическое теоретическое обеспечение целесообразно проводить по пяти направлениям:

- информационное – обучение детей Правилам дорожного движения, формирование комплекса знаний по безопасному поведению на улицах и дорогах;
- развивающее – формирование практических умений и навыков безопасного поведения, представлений о том, что дорога несет потенциальную опасность и ребенок должен быть дисциплинированным и сосредоточенным;
- воспитательное – формирование мотивации ответственного и сознательного поведения на улицах и дорогах;
- методическое – методическое обеспечение деятельности субъектов профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- контрольное – система контрольных мероприятий по оценке эффективности работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Следующий компонент системы – это содержание.

Содержание должно быть практико-ориентированным, то есть осуществляться через взаимодействие учащихся друг с другом, преподавателем и окружающей средой. Оно должно даваться в контексте конкретной социокультурной ситуации [6]. То есть если мы говорим о создании единой программы обучения на несколько лет, то образовательные компоненты ее содержания должны учитывать специфику региона, городской местности, особенности национальной культуры и т.п.

Технологии – одна из важнейших составных частей системы образования. Только использование эффективных педагогических технологий позволит сформировать устойчивые навыки безопасного поведения на улицах и дорогах.

В современной школе учащиеся являются полноправными членами учебного сообщества. Поэтому при применении различных педагогических технологий необходимо учитывать активное участие ученика в учебном процессе, его самостоятельность, сотрудничество с семьей, междисциплинарные знания.

Понятие педагогической технологии включает в себя систему деятельности педагога и учащихся в образовательном процессе, направленную на достижение образовательного результата в соответствии с педагогическими принципами и взаимосвязью «цель–содержание–методы». Поэтому работу мы организовываем как в соответствии с возрастными особенностями ребенка, так и с основными принципами формирования навыков и мотивации.

Начальное школьное обучение – это, конечно, игровые формы работы. Используя имеющийся опыт, в своей работе мы опираемся на принцип ситуационного моделирования на уроках в помещении и на улице, что позволяет сформировать внутренний идеальный план поведения ребенка этого возраста. В играх дети активно используют атрибутику городских улиц – светофоры, дороги, машины, входят в различные роли, используют игровой материал.

В подростковом возрасте в школе необходимо сочетать практические навыки с теоретическими основами с целью выработки алгоритма последовательности действий и закрепления его в произвольной памяти. В этот период особенно важно

использовать междисциплинарный подход, активно внедряя вопросы правильного поведения на улицах в интегрированные уроки или внеурочную деятельность.

Обучение учащихся средней школы строится с учетом познавательных интересов детей данного возраста. Приемы и методы образовательной деятельности на этом этапе заключаются в решении ситуационных задач, изучении основ Правил дорожного движения, привлечении ребят к участию в движении ЮИ, Всероссийских соревнованиях «Безопасное колесо», различных акций. Это, прежде всего, формирует у ребят эрудицию, разностороннее знание и желание активно участвовать в социально значимых мероприятиях.

Анализируя причины ДТП, мы пришли к выводу, что кроме внешних факторов, на дорожно-транспортные происшествия влияют и внутренние факторы:

- уровень теоретической и практической подготовки;
- состояние здоровья ребенка;
- психологическое состояние личности (тревожность, раздражение, стресс);
- психофизиологические особенности личности (быстрота реакции, внимательность, способность к переключению и т.д.).

Если обратиться к международному опыту, то можно выявить, что в основе политики Евросоюза в сфере дорожной безопасности лежит принцип субсидиарной ответственности, когда каждый житель Европы на любом уровне ответственен за безопасность на дороге, а в основе подготовки детей к дорожному движению лежат не только принципы ситуационного метода обучения и создание безопасной дорожной инфраструктуры, но и развитие системы мотивации при изучении требований безопасного поведения на дорогах.

Важным фактором в этой работе, безусловно, являются родители. Ведь именно они делают первые шаги в большой мир малыша. Родители играют определяющую роль как в воспитании у детей культуры дорожного движения, так и обеспечении их безопасности на дорогах. Порой от нехватки времени, а порой просто из-за невнимательности или безответственности они становятся виновниками происшествий, связанных с детьми.

А ведь дети учатся жить прежде всего у своих родителей.

В нашей школе существует несколько методик работы с родителями:

- тематические родительские собрания;
- творческие мастерские (совместные проекты, акции);
- родительский лекторий (с приглашением сотрудников ГИБДД, медиков, психологов);
- семейные праздники-соревнования.

В образовательном процессе мы активно используем часы внеурочной деятельности, предусмотренные федеральными государственными образовательными стандартами для начальной школы, применяем российский и международный опыт в этой сфере.

В современной России образование становится личностно-ориентированным, обращенным на сферу личных интересов и потребностей ребенка. Сегодня ученик должен получить возможность выбора индивидуальной образовательной траектории. Другими словами, приоритетной задачей образования становится развитие личности учащихся, воспитания у них умений анализировать и принимать ответственные решения, обладать ключевыми навыками и компетенциями.

Для формирования ключевых навыков безопасного поведения на дороге необходимы не только знания из основных предметных областей (основы Правил до-

рожного движения, умение управлять велосипедом, оказание первой медицинской помощи), но и развитие глобального мышления, воспитание гражданской ответственности, привитие ценности здоровья и здорового образа жизни, экономической грамотности.

Особую актуальность это приобретает в работе с подростками и молодежью, ведь именно в этот период происходит формирование зрелости, активной гражданской позиции и ответственности.

Приоритетным и наиболее эффективным направлением работы представляется так называемая программа социального проектирования, разработанная в нашей образовательной организации и реализуемая совместно с Финансовым университетом при Правительстве Российской Федерации. Она позволяет не только привлечь молодежь к проблеме безопасности на дорогах, но и построить бизнес-план реализации идеи, найти партнеров для ее воплощения.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание более конкретного правового механизма, как наказание [7].

Целевой аудиторией программы являются школьники 8–11 классов и студенты младших курсов институтов. Именно в этом возрасте подростки уже достаточно сознательны, чтобы заниматься социальными проектами, вносить свой вклад в решение проблемы повышения безопасности. Они уже обладают базовым набором навыков, которые помогут им принять участие в программе. Программа создана для реализации нескольких целей:

- повышения осведомленности школьников и студентов о
- проблемах безопасности на дорогах;
- вовлечения учащихся в решение этих проблем;
- популяризации среди населения страны (в первую очередь его школьной и студенческой части) культуры социального проектирования, привлечения как можно большего количества подростков и студентов к соблюдению правил безопасности, что повлечет повышение общей грамотности населения в области культурного и грамотного поведения на российских дорогах;
- развития у школьников и студентов навыков социального проектирования, креативного мышления, лидерского потенциала, которые положительно скажутся на повышении успеваемости в школах и вузах, увеличении социальной активности молодежи.

Первые результаты уже можно увидеть. Лучшие работы ребят представлены на пятом Международном конгрессе «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни».

В своей работе по международному сотрудничеству мы также выделяем несколько направлений:

- работа с университетами, институтами и учреждениями среднего специального образования в странах изучаемого языка;
- работа с партнерскими школами в странах изучаемого языка, участие и организация конференций и семинаров;
- работа с государственными структурами и неправительственными организациями, осуществляющими международную деятельность в нашей стране и за рубежом;
- волонтерство.

Фундаментом этой работы, конечно же, является система поддержки образовательного процесса и непосредственно педагогические кадры. Ведь именно им предстоит воплотить в жизнь эти новые современные образовательные технологии.

И здесь становится очевидно, что первоочередной задачей и результатом образовательного и воспитательного процесса должно стать развитие такого образа мышления ребенка, который привел бы к формированию необходимых ценностей, мотиваций, гражданской ответственности, знаний, культурному и правильному поведению на дороге уже взрослого человека.

1. Калюжный Ю.Н. Правовые проблемы выявления общих закономерностей обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации // *Вестник Административного права и практики администрирования*. 2017. № 1. С. 9–16.
2. Афонина Е.Г. Зарубежный и российский опыт профилактики детского дорожно-транспортного травматизма сотрудниками полиции // *Юрист-Правовед*. Ростов-на-Дону. 2014. № 5 (66). С. 92–95.
3. Афонин В.В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения // *Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России*. 2016. № 1 (43). С. 58–59.
4. Зейналов Ф.Н. Оформление ДТП без участия сотрудников Госавтоинспекции: реалии, проблемы и перспективы // *Рос. юстиция*. 2018. № 9. С. 65.
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. Афонина Е.Г. Информационное обеспечение деятельности по предупреждению правонарушений в сфере детской дорожной безопасности // *Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России*. 2018. № 2 (52). С. 156–159.
7. 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 // *Рос. юстиция*. 2018. № 6. С. 58–60.
8. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Фомичев Андрей Юрьевич. Начальник кафедры административного права и административной деятельности ОВД. Кандидат юридических наук, доцент.

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

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

Fomichev Andrey Yuryevich. Head of the chair of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies. Candidate of sciences (Law), associate professor.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Работа с детьми и подростками, профилактика, обучение основам безопасного поведения на дороге, безопасность дорожного движения.

Work with children and adolescents, prevention, learning the basics of safe behavior on the road, road safety.

ЦУПИКОВА Д.И., АНТИПОВА А.В., СЕРГЕЕВ А.Ю.

ПРОГРАММНЫЙ МОДУЛЬ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ КОНКУРСА В ВС РФ «ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

SOFTWARE MODULE PROVIDING RESULTS OF THE CONTEST IN THE ARMED FORCES «FOR SECURITY TRAFFIC»

Статья посвящена созданию программного модуля. В соответствии с приказом Министра обороны Российской Федерации от 03.06.2014 № 395 в Вооруженных Силах Российской Федерации ежегодно проводится конкурс «За обеспечение безопасности дорожного движения». Данный модуль обеспечивает не только возможность подведения итогов конкурса за воинскую часть, но и оценку эффективности принимаемых мер воинской частью по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. Программный продукт разработан курсантами под руководством преподавателя Военного университета совместно с Военной автомобильной инспекцией Министерства обороны Российской Федерации Главного управления военной полиции Министерства обороны Российской Федерации.

The article is devoted to the development of a software module. In accordance with the Order of the Minister of Defense of the Russian Federation of 03.06.2014. No. 395 in the Armed Forces of the Russian Federation, an annual competition is held for safety ensuring of road traffic. This module provides an opportunity to sum up the results of the military unit participating in the annual competition. The software product was developed by cadets under the guidance of a teacher at the Military University in conjunction with the AAI of the Ministry of Defense of the Russian Federation, and also the General Manager of the Military Police of the Ministry of Defense of the Russian Federation.

После издания приказа Министра обороны Российской Федерации от 03.06.2014 № 395 отдельные положения по формированию отчета по итогам конкурса за воинскую часть трактовались по-разному, что способствовало неправильному начислению баллов и, соответственно, – неправильному подведению итогов конкурса в масштабе Вооруженных Сил Российской Федерации.

Немаловажное значение в этом недостатке сыграл человеческий фактор.

Для исключения подобных случаев и достоверности отражения информации по итогам конкурса за воинскую часть был создан программный модуль, способный отразить итоги конкурса, целями которого являются:

совершенствование деятельности в области предотвращения дорожно-транспортных происшествий с участием личного состава и транспортных средств Вооруженных Сил Российской Федерации;

создание и обеспечение безопасных условий военной службы в Вооруженных Силах Российской Федерации;

улучшение эффективности проводимых мероприятий, нацеленных на обеспечение безопасности дорожного процесса в повседневной деятельности войск (сил).

Программный модуль, отражающий реальную работу должностных лиц воинской части по предупреждению дорожно-транспортных происшествий за год, позволит фактически отразить решение задач конкурса, а именно:

- совершенствование системы по предотвращению дорожно-транспортных происшествий с участием личного состава и транспортных средств Вооруженных Сил;

- приведение материально-технической базы воинских частей Вооруженных Сил в соответствие с требованиями нормативных правовых актов Российской Федерации, повышение на этой основе эффективности реализуемых мер в области предотвращения дорожно-транспортных происшествий с участием личного состава и транспортных средств Вооруженных Сил и обеспечения безопасности дорожного движения;

- обеспечение комплексности в подходе к решению проблем при создании и обеспечении безопасных условий военной службы, связанных с эксплуатацией транспортных средств, включение на практике в данную работу абсолютно всех структурных подразделений органов военного управления и должностных лиц воинских частей, отвечающих за работу в области предотвращения дорожно-транспортных происшествий;

- повышение уровня профессиональной подготовки водителей транспортных средств Вооруженных Сил;

- усовершенствование учебно-материальной базы воинских частей;

- развитие пропаганды безопасности дорожного движения, обучение основам транспортной культуры, популяризации воинской должности «водитель» среди личного состава воинской части;

- резюмирование и продвижение положительного опыта современных воинских частей, сопряженного с формированием и обеспечением безопасных условий военной службы, в том числе при эксплуатации транспортных средств Вооруженных Сил.

При разработке были учтены основные положения соответствующего приказа Министра обороны Российской Федерации. Они отражены в вариативности ответов, количестве баллов за совершенное действие, а также в самом формате программы. Модуль написан на языке Visual Basic. Размер программы – 32,6 МБ. Данному модулю не требуются дополнительные программы, кроме официальной версии Microsoft World, желательно не старше версии 2016 года, а также операционной системы Windows. Для общей доступности программа создана в формате теста с максимально удобным и простым интерфейсом. Добавлены изображения, отражающие состояние ВАИ на сегодняшний день. В ней представлена понятная каждому инструкция ввода данных. Присутствует защита от неверного ввода данных и предупреждения о пропуске вопросов. Каждый военнослужащий, отвечающий за подачу данных воинской части, выбирает ответы, отражающие ее фактическое состояние.

Для определения победителей среди всех воинских частей Вооруженных Сил Российской Федерации подводятся итоги, при помощи составления отчета об ито-

гах конкурса. Сначала необходимо определить трех лучших водителей воинской части и ввести их баллы. В отчете программа отображает данные военнослужащих и сумму набранных ими баллов, тем самым у нас есть возможность проверить реальное количество баллов указанных водителей.

Сумма баллов 3-х лучших водителей воинской части

Воинское звание, ФИО военнослужащего	Баллы

Назад Далее

Рис. 1.

Выбирая определенное утверждение, подсчитывается количество баллов. Каждое утверждение содержит определенное количество баллов, которые могут быть как положительными, так и отрицательными.

Так, например, в случае, если в прошлом году по итогам конкурса у Вашей воинской части было призовое место по итогам конкурса в вышестоящей комиссии, Вам будет добавлено 20 баллов.

Призовое место по итогам конкурса в вышестоящей комиссии в прошлом году

- да
- нет

Назад Далее

Рис. 2.

Аналогично можно привести пример, когда у Вас смогут снять баллы – в случае задержания и помещения на специализированную стоянку автомобиля воинской части должностными лицами ВАИ. За каждый подобный случай из общего количества баллов будет вычитаться 10 баллов.

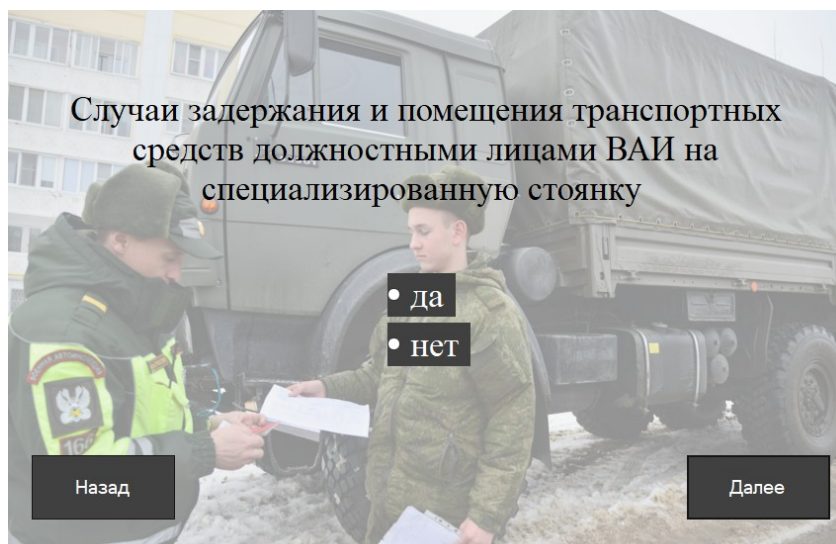


Рис. 3.

Закончив выбор наиболее подходящих утверждений для Вашей воинской части, нажимаем на кнопку «Сформировать отчет». Нам представляется готовый отчет в Microsoft Word, в который необходимо внести только данные должностных лиц, подписывающих, согласовывающих и утверждающих отчет. Тем самым мы автоматизировали ввод данных в отчет. Следовательно, в воинских частях сократится время на ввод данных. Также не маловажным положительным критерием будет являться объективность введенных данных, так как их число можно проверить. Данный программный модуль из-за своей простоты выбора ответов не требует специальных навыков работы с программой, т.е. доступен для всех военнослужащих. Достоверность значений выше, чем у человека: для их расчета используются специальные формулы, адаптивные под каждое утверждение, в соответствии с указанными критериями приказа МО РФ от 03.06.2014 № 395.

Согласно вышеперечисленным положительным критериям представляется возможным сделать вывод о высокой эффективности работы программного модуля, а также целесообразности внедрения программы в Вооружённых Силах Российской Федерации, тем самым упростив и облегчив не только систему ввода данных, подсчета результатов, но и определения победителей.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Цупикова Диана Игоревна. Курсант 3-го курса 3 (финансово-экономического) факультета.

Федеральное государственное казенное военное образовательное учреждение высшего образования «Военный университет».

Служебный адрес: 123001, г. Москва, ул. Б. Садовая, 14.

Tsupikova Diana Igorevna. Cadet of the 3rd course (economic and financial) of the 3 rd faculty.

Federal state military educational institution of higher education «Military University».

Work address: 123001, Moscow, st. B. Sadovaya 14.

Антипова Арина Владимировна. Курсант 3-го курса 3 (финансово-экономического) факультета.

Федеральное государственное казенное военное образовательное учреждение высшего образования «Военный университет».

Служебный адрес: 123001, г. Москва, ул. Б. Садовая, 14.

Antipova Arina Vladimirovna. Cadet of the 3rd course (economic and financial) of the 3rd faculty.

Federal state military educational institution of higher education «Military University».

Work address: 123001, Moscow, st. B. Sadovaya 14.

Сергеев Артем Юрьевич. Преподаватель 7 кафедры (автомобильной подготовки).

Федеральное государственное казенное военное образовательное учреждение высшего образования «Военный университет».

Служебный адрес: 123001, г. Москва, ул. Б. Садовая, 14.

Sergeev Artem Yuryevich. Teacher of the 7th chair of the truck training.

Federal state military educational institution of higher education «Military University».

Work address: 123001, Moscow, st. B. Sadovaya 14.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Программный модуль, конкурс, безопасность дорожного движения, снижение затрат времени, доступность, объективность, надежность.

Software module, competition, road safety, time saving, accessibility, objectivity, reliability.

ШАКЛЕИН С.Н.

ПРИНЦИПЫ НАЗНАЧЕНИЯ И ИСПОЛНЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ НАКАЗАНИЙ КАК ОСНОВА ПРЕДМЕТА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПЕНОЛОГИИ

PRINCIPLES OF APPOINTMENT AND EXECUTION OF ADMINISTRATIVE PUNISHMENTS AS THE BASIS OF THE ADMINISTRATIVE PENOLOGY

Статья посвящена исследованию принципов назначения и исполнения административных наказаний как основы предмета административной пенологии.

The article is devoted to the study of the principles of appointment and execution of administrative penalties as the basis of the subject of administrative penology.

Назначение административного наказания преследует своей целью предупреждение совершения новых административных правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами.

Анализ административной практики показывает, что лица, привлеченные к административной ответственности, впоследствии допускают повторные административные правонарушения, имеющие умышленную форму вины, а установленные санкции в статьях Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в некоторых случаях способствуют избеганию правонарушителями административной ответственности.

Пенологические аспекты наказания направлены на разработку эффективно-правового механизма выбора вида, размера и порядка исполнения административного наказания, целью которого не только предупреждение совершения новых административных правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами, но также исправление и перевоспитание правонарушителя путем осознания им назначенного ему наказания за совершенное правонарушение, восстановление социальной справедливости.

Реализация целей наказания заложена в принципах административного наказания: справедливость, равенство граждан перед законом и правоприменителем, дифференциация и индивидуализация применения административного наказания, неотвратимость административного наказания, целесообразность применения административного наказания и компетентность при применении административного наказания.

Принцип неотвратимости административного наказания означает, что всякое лицо, совершившее административное правонарушение, подлежит неминуемому наказанию.

Принцип целесообразности применения административного наказания призван синхронизировать цель административного наказания с правомерными действиями по его достижению.

Принцип дифференциации и индивидуализации применения административного наказания предполагает, что наказание должно применяться с учетом характера и степени общественной вредности (опасности) административного правонарушения (в том числе, смягчающих и отягчающих обстоятельств), личности административного делинквента и его поведения.

Принцип равенства граждан перед законом и правоприменителем основан на конституционных истоках. Согласно ст. 19 Конституции РФ государство гарантирует равенство прав и свобод человека и гражданина независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств. Запрещаются любые формы ограничения прав граждан по признакам социальной, расовой, национальной, языковой или религиозной принадлежности.

Принцип компетентности при применении административного наказания связан с деятельностью судей и органов административной юрисдикции по рассмотрению дел об административных правонарушениях и принятию по ним решений. Качество такого решения во многом зависит от уровня профессиональной подготовки правоприменителя, его способности глубоко понимать закон во всем его многообразии и внутренних взаимосвязях, что создает прочную основу для приня-

тия, действительно, уникального решения, соответствующего уникальности противоправного случая.

Принцип справедливости при применении административного наказания является комплексным, т.к. объединяет в себе вышеперечисленные принципы. Так, принцип неотвратимости административного наказания способствует формированию общественного мнения о неминуемом возмездии за каждый случай противоправного, общественно вредного (опасного) деяния. Принцип целесообразности применения административного наказания рассчитан на более узкий круг лиц, воздействуя лишь на субъект совершения административного правонарушения. В этом случае принцип справедливости выражается путем неформального подхода правоприменителя ко всей совокупности обстоятельств совершенного административного правонарушения, на основе которого рождается уникальное, но с точки зрения справедливости, решение. Потенциал справедливого решения заложен в принципе дифференциации и индивидуализации применения административного наказания и проявляется в широкой шкале предусмотренных санкцией мер. При этом, если в отдельно взятом случае, для достижения справедливого решения этих пределов не хватает, предусматриваются исключительные варианты решений, соответствующие исключительности рассматриваемого административного правонарушения. Принцип равенства граждан перед законом и правоприменителем дает возможность каждому гражданину чувствовать наличие социальной справедливости каждый раз, когда применяются равные административные наказания в отношении разных по социальному и биологическому статусу лиц. Наконец, принцип компетентности при применении административного наказания нацелен на исключение юридических ошибок, путем профессионального изучения всех обстоятельств дела, умелого применения норм разделов 1, 2 и 5 КоАП РФ. Сформированное понимание важности конечного решения, выраженного в виде и размере административного наказания, является гарантом его справедливости.

Таким образом, совершенствование этих принципов, отраженных в нормах административного законодательства, позволит повысить эффективность применения мер административных наказаний, что, с одной стороны, поможет снизить совершение новых административных правонарушений, с другой стороны, существенно понизит количество повторно совершаемых административных правонарушений.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шаклеин Сергей Николаевич. Заместитель начальника отдела дорожно-патрульной службы исполнения административного законодательства и дорожного надзора УГИБДД УМВД России по Магаданской области.

УГИБДД УМВД России по Магаданской области.

Служебный адрес: 685000, г. Магадан, ул. Гагарина, 39/21.

Shaklein Sergey Nikolaevich. Deputy head of the Department of road patrol service, execution of administrative legislation and road supervision of the Ministry of the Interior of Russia in Magadan region.

Traffic Police Department of the Department of Ministry of the Interior of Russia in Magadan region.

Work address: 685000, Magadan, st. Gagarina 39/21.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Назначение административного наказания, исполнение административного наказания, предмет административной пенологии, принципы.

Appointment of administrative punishment, execution of administrative punishment, the subject of administrative penology, principles.

ШЕШЕРА Н.Г.

ПЕРСПЕКТИВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ «МЕТОДИКИ КОЭФФИЦИЕНТОВ АВАРИЙНОСТИ» КОЭФФИЦИЕНТАМИ ТРАВМАТИЗМА

PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF THE METHODS OF TRAFFIC ACCIDENT RATES BY TRAFFIC INJURIES

Методика коэффициентов аварийности была научно-техническим прорывом своего времени, в которую были вложены огромные массивы отечественной и зарубежной статистики ДТП. Она устарела, но оставила большой потенциал для научно исследовательской деятельности в области безопасности дорожного движения. Опорной точкой развиваемой темы стал травматизм при ДТП как проблема, наиболее актуальная в населенных пунктах. Используя труды профессора В.Ф. Бабкова имеется возможность проанализировать и спрогнозировать этот показатель, предупредив тем самым ранение и гибель многих людей.

The methodology of accident rates was a scientific and technical breakthrough of its time, in which huge amounts of domestic and foreign accident statistics were invested. It is outdated, but has left a great potential for research in the field of road safety. A reference point for developing themes has become a injury in an accident as the problem is most acute in towns. Using the works of Professor V. F. Babkov, it is possible to analyze and predict this figure, thereby preventing injury and death of many people.

Автомобиль стал необходимым средством комфортной жизнедеятельности, и, наряду со своей доступностью, наводнил улицы населенных пунктов.

Многолетний опыт позволил сделать вывод о том, что необходимо учитывать тенденции развития автомобильной отрасли при проектировании транспортных сооружений.

Современное дорожно-транспортное положение густонаселенных городов свидетельствует о неспособности существующих дорог и улиц справляться со сложившейся на данный момент времени нагрузке автомобильного потока. Об этом свидетельствуют заторы (пробки) и, как результат, ДТП.

Существующие методы обнаружения опасных участков дорог требуют значительного усовершенствования.

В 60-х годах в России в связи с обострившейся проблемой аварийности стали активно изучаться ДТП как событие, которому предшествовал определенный набор показателей, характеристик улично-дорожной сети (УДС). Так была разработана Методика коэффициентов аварийности профессора В.Ф. Бабкова [1]. Данная методика представляет собой набор коэффициентов (см. табл. 1). Результатом анализа,

по принципу Методики коэффициентов аварийности, является линейный график, на котором, после нахождения итоговых коэффициентов аварийности, по формуле 1, строится эпюра (см. рис. 1), показывающая вероятность возникновения ДТП на конкретном участке.

Таблица 1

Коэффициенты аварийности

Коэффициент аварийности	Факторы УДС
К 1	Интенсивность движения, тыс. авт/сут
К 2	Ширина проезжей части, м
К 3	Ширина обочин, м
К 4	Продольный уклон, ‰
К 5	Радиус кривых в плане, м
К 6	Видимость, м
К 7	Ширина проезжей части мостов по отношению к проезжей части дороги
К 8	Длина прямых участков, км
К 9	Тип пересечения
К 10	Пересечение в одном уровне, интенсивность движения по основной дороге, авт./сут
К 11	Видимость пересечения в одном уровне с примыкающей дороги, м
К 12	Число основных полос на проезжей части для прямых направлений движения
К 13	Расстояние от застройки до проезжей части, м
К 14	Длина населённого пункта, км
К 15	Длина участков на подходах к населённым пунктам, м
К 16	Характеристика покрытий
К 17	Ширина разделительной полосы, м
К 18	Расстояние от кромки проезжей части до обрыва глубиной более 5 м), м

Формула расчета итогового коэффициента аварийности:

$$K_{\text{итог}} = \prod_{j=1}^{18} K_j, (1).$$

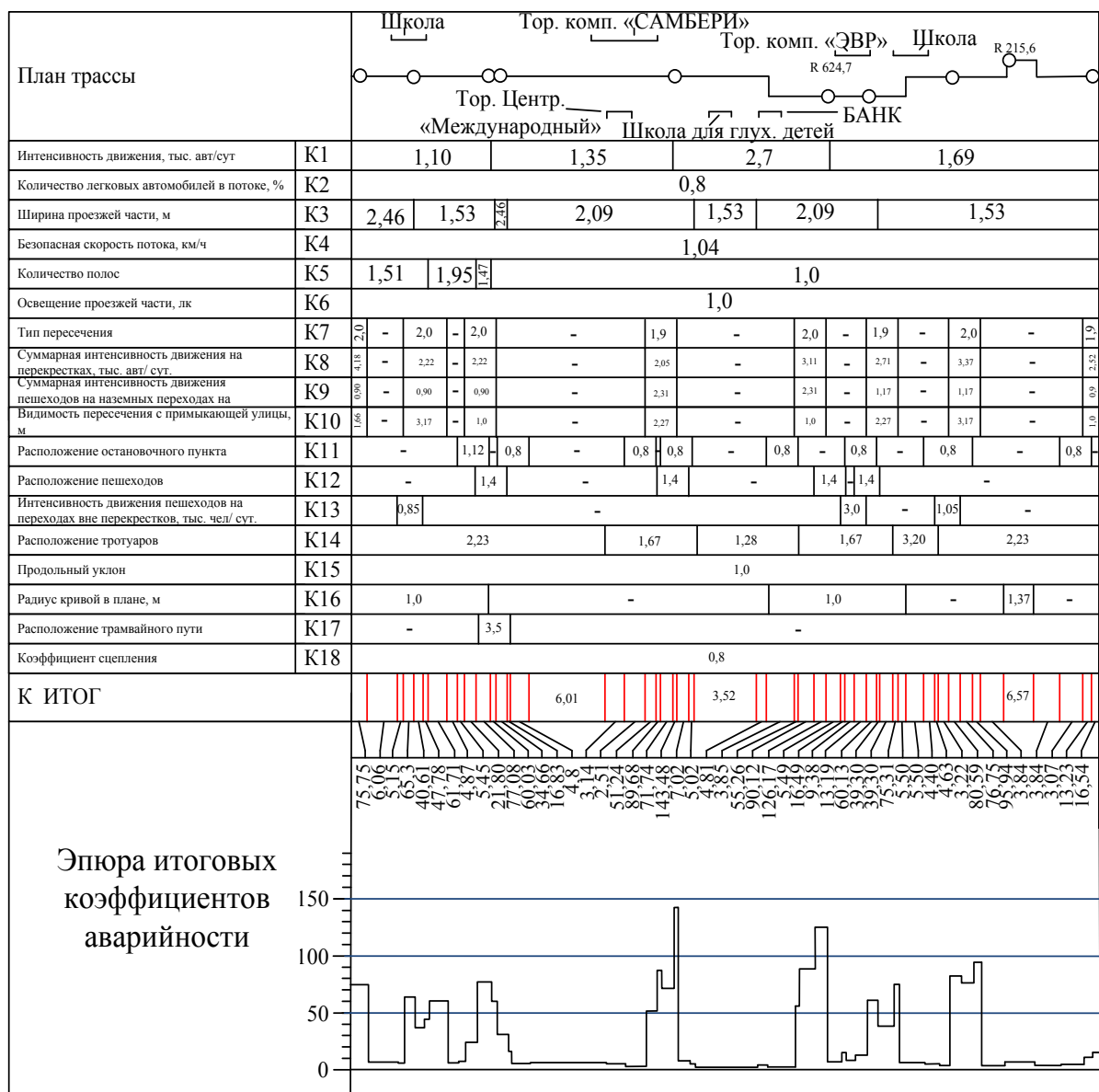


Рис. 1. Линейный график коэффициентов аварийности.

Позднее А.О. Дивочкиным методика профессора В.Ф. Бабкова была дополнена поправочными коэффициентами тяжести для определения уровня экономических потерь от ДТП [1].

Наряду с обострившейся проблемой аварийности на автомобильном транспорте уникальная Методика коэффициентов аварийности была перспективным методом обеспечения безопасности дорожного движения своего времени.

К сожалению, на сегодняшний день «Методика коэффициентов аварийности» отвечает не всем современным требованиям. Валерий Федорович Бабков за базовую основу брал автомобиль «Волга» и «ВАЗ». На дорогах России таких автомобилей осталось очень мало, появились новые, с лучшими характеристиками – повысились их манёвренность и скоростные режимы. Современные автомобили характеризуются высоким комфортом управления (сглаживаются нагрузки при маневрировании, проезде неровностей поверхности проезжей части, опасных поворотах, автомобили стали способны быстро набирать и сбрасывать скорость). Это способствует тому,

что водитель перестает чувствовать скорость движения транспортного средства. С увеличением скоростных режимов увеличилась и тяжесть последствий от ДТП, необходимость рассматривать безопасность дорожного движения, исходя из этих условий, стала острее. К тому же В.Ф. Бабков рассматривал общую аварийность, а А.О. Дивочкин – уровень экономических потерь от ДТП. Травматизм остался проблемным звеном в системе определения опасных участков дорог.

Топографический анализ ГИБДД г. Хабаровска за 2015 г., 2016 г. (см. рис. 2) показывает места сосредоточения ДТП с травматизмом, которые из года в год остаются неизменными. Это свидетельствует о закономерности происхождения ДТП с травматизмом на таких участках.

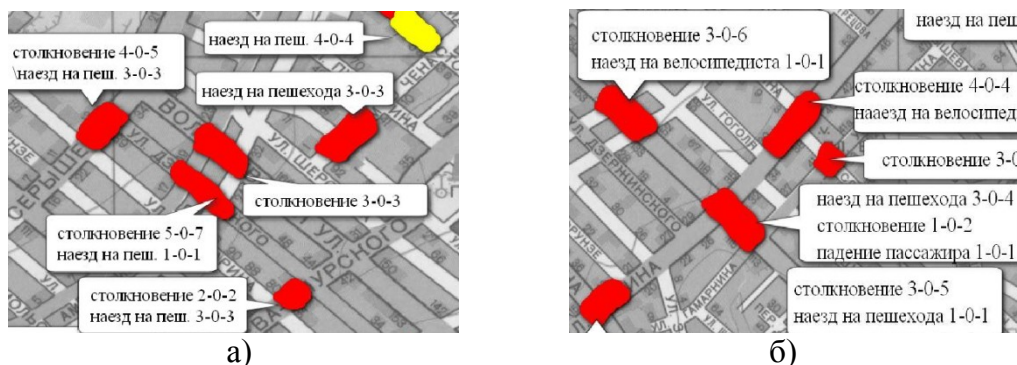


Рис. 2. Топографический анализ дорожного надзора ГИБДД по г. Хабаровску:
а) 2015 г., б) 2016 г.

На базе Тихоокеанского государственного университета [2] проведены исследования влияния факторов УДС г. Хабаровска на ДТП с пострадавшими. Результаты исследования нашли свое отражение в эпюре вероятности возникновения травматизма, которая на рисунке 3 была сравнена с эпюрой итоговых коэффициентов аварийности. Два вида исследований на предмет общей аварийности (по принципу Методики коэффициентов аварийности) и травматизма (с использованием дополнительного расчета по методу коэффициентов травматизма) происходили на одном и том же аварийноопасном участке г. Хабаровска. В результате, в соответствии с рисунком 3, можно сделать вывод о том, что травмоопасные участки могут быть малоаварийными, а аварийные – нетравмоопасными.

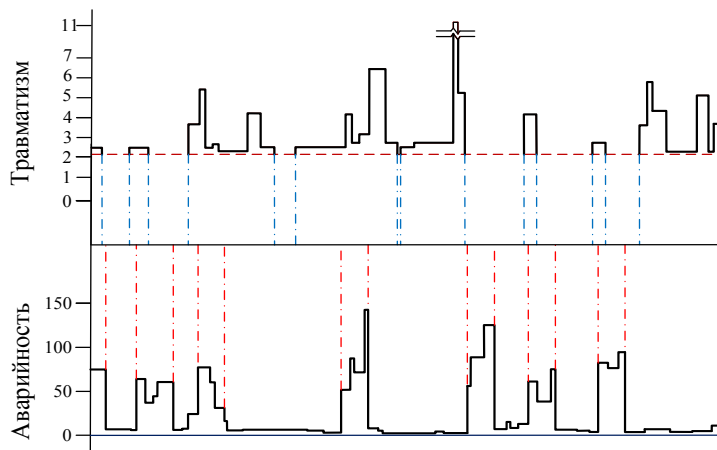


Рис. 3. Сопоставление эпюр травматизма и аварийности.

На сегодняшний день лучшим решением проблем повышения безопасности дорожного движения видится в применении двух видов анализа (аварийности и травматизма) в одной методике. Однако перечень коэффициентов травматизма нельзя считать исчерпывающим, а их значение окончательными. По мере дальнейшего исследования статистики степень влияния факторов, характерных для УДС на ДТП с травматизмом, будет изменяться.

Каждый транспортный показатель и геометрический элемент дороги несёт свою вероятность возникновения ДТП, в том числе с пострадавшими. Влияние этих факторов изменяется от их количества и комбинации.

При исследовании отдельно геометрических элементов дорог и характеристик движения, присутствующие при ДТП с пострадавшими, появится возможность определения относительных, поправочных коэффициентов, которые возможно будет применять в расчетах итоговых коэффициентов травматизма и аварийности по одной формуле (см. формулу 1), не нагружая методику дополнительным расчетом, и изучить ранее незатронутые области транспортной инфраструктуры для определения степени влияния их на травматизм.

Современный, информационно-технический и технологический подход к контролю за УДС и автоматизации процессов обмена данными, образующихся в ходе деятельности сотрудников, федеральных государственных гражданских служащих и работников центрального аппарата МВД России, территориальных органов МВД России дают неограниченный поток данных, структурирование и обработка которых даст возможность понять природу происхождения того или иного события. Для исследования травматизма при ДТП уже имеется большой научно-технический потенциал, который является мощным фундаментом в исследовании некоторых характеристик, приведенных в таблице 1.

1. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения: учебк для вузов. М.: Транспорт, 1993. 271 с.
2. Пугачев И.Н., Шешера Н.Г., Каменчуков А.В. Совершенствование методов оценки качества и безопасности дорожного движения: монография. Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2018. 160 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шешера Николай Геннадьевич. Преподаватель кафедры информационных технологий и технического обеспечения ОВД. Кандидат технических наук.

Дальневосточный юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Служебный адрес: 680020, г. Хабаровск, пер. Казарменный, 15.

Sheshera Nikolay Gennadyevich. Teacher of the chair of Information Technology and Technical Support of Internal Affairs Bodies. Candidate of technical sciences.

Far Eastern Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 680020, Khabarovsk, per. Kazarmenniy 15.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Методика коэффициентов аварийности, травматизм, повышение безопасности дорожного движения.

Methods of accident rates, injuries, improving road safety.

ШКЕЛЯ О.В.

МЕРА ОБЕСПЕЧЕНИЯ СОРАЗМЕРНОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОГО НАКАЗАНИЯ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С УПРАВЛЕНИЕМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ВОДИТЕЛЕМ, НАХОДЯЩИМСЯ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ

A MEASURE TO ENSURE PROPORTIONALITY OF THE ADMINISTRATIVE PENALTIES FOR OFFENCES ASSOCIATED WITH THE OPERATION OF THE VEHICLE BY THE DRIVER BEING INTOXICATED

В статье рассматриваются меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, применяемые к водителям транспортных средств, находящихся в состоянии опьянения.

The article deals with measures to ensure the production of the case of an administrative offense applied to drivers of vehicles in a state of intoxication.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью обеспечения безопасности Российской Федерации, обеспечения национальной безопасности нашего государства [1]. 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 [11].

Несмотря на то, что количество ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения, снижается, удельный вес все же остается высоким. Согласно имеющимся сведениям о показателях состояния безопасности дорожного движения Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России, в 2018 году по сравнению с 2017 годом произошло их значительное снижение:

- общее количество дорожно-транспортных происшествий на 10,7 %;
- количество дорожно-транспортных происшествий с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения, на 12 %;
- количество дорожно-транспортных происшествий с водителями, отказавшимися от медицинского освидетельствования, на 16 %;
- количество дорожно-транспортных происшествий, совершенных водителями с признаками опьянения, на 12,8 % [2].

При этом большинство водителей, управлявших транспортными средствами и находящихся в состоянии алкогольного опьянения, не состояли на учете в медицинских организациях и имели водительские удостоверения. Однако не все водители, допускающие немедицинское потребление наркотиков, злоупотребляющие наркотическими средствами, алкоголем и иными психоактивными веществами, имеют

соответствующий диагноз, что не позволяет поставить их на учет в медицинских организациях и дает им возможность беспрепятственно участвовать в дорожном движении [3]. Наличие водительского удостоверения на сегодняшний день является нормой – каждый стремится получить водительское удостоверение, не задумываясь об обязательствах, которые на него ложатся. Наличие водительского удостоверения дает право управления установленной категорией транспортного средства, а управление обязывает соблюдать Правила дорожного движения, нарушение которых ведет к административной ответственности. Так, Кодексом об административных правонарушениях Российской Федерации в соответствии со ст. 3.2 для водителей предусмотрены такие виды наказаний, как: предупреждение, административный штраф, административные арест, а ст. 27.1 сотрудникам полиции предоставлены меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, к которым относятся: доставление, административное задержание, личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного средства, изъятие вещей и документов; отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида; освидетельствование на состояние алкогольного опьянения; медицинское освидетельствование на состояние опьянения; задержание транспортного средства; арест товаров, транспортных средств и иных вещей [4]. Ежегодно в России увеличивается количество транспорта и водителей, что влечет за собой и необходимость постоянного совершенствования российского административного законодательства, предусматривающего ответственность в сфере дорожного движения. Это обстоятельство имеет место и в законодательстве зарубежных государств, где также отмечается тенденция к ужесточению юридической ответственности за данные правонарушения [9].

Изучив исторические аспекты административной ответственности, применяемые к водителям, необходимо отметить, что время от времени вводились и упразднялись талоны предупреждений к водительским удостоверениям. Они выполняли двойную роль: накопительный учёт баллов за правонарушения и роль временного водительского удостоверения при изъятии основного (требовался паспорт или иное удостоверение личности). В 1956 году ситуация с нарушениями значительно ухудшилась, в следствии чего было принято Постановление Совета Министров РСФСР № 382 от 24 мая 1956 года, согласно которому Госавтоинспекции Управления милиции МВД РСФСР предоставлено полномочие лишать права управления транспортными средствами (изымать водительское удостоверение). Лишение водительского удостоверения, как вид административного наказания, допускалось до 1 года, если лицо управляло транспортным средством в нетрезвом виде, а также допускалось запрещение эксплуатации личных автомобилей и мотоциклов гражданами, если их владельцы не имели права управлять ими [5].

Впервые в СССР начали лишать права управления транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения, с 24 мая 1956 года согласно Постановлению Совета Министров РСФСР № 382 «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте», и действовало это постановление до 19 июня 1968 года, после чего указом Президиума Верховного Совета РСФСР ужесточили ответственность за нарушение ПДД и стали лишать за иные нарушения, например, за два и более грубых нарушений в течение года, а также если нарушение привело к аварии. Что касается водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения, то за повторное совершение такого деяния в течение года, водителя отправляли в тюрьму сроком на год.

С 1993 по 1997 годы также существовала балльная система учета нарушений ПДД, в соответствии с которой за каждое нарушение начислялись определенные баллы. Так, если водитель набрал 15 баллов, то становился пешеходом на год. Однако от балльной системы было принято отказаться по двум причинам: первой причиной стало то, что уплата штрафа и начисление штрафных баллов являлось двойным наказанием за одно нарушение, что, естественно, противоречило Конституции; второй причиной стал расцвет коррупции среди инспекторов Госавтоинспекции, так как каждый водитель боялся лишиться права управления транспортным средством и пытался решить вопрос на месте. Отказавшись от балльной системы, водители почувствовали себя свободнее, так как утратился один из важнейших принципов административной ответственности – принцип неотвратимости наказания. В результате наблюдалось увеличение количества ДТП. Приведенные доводы позволяют нам признать обоснованной позицию тех ученых, которые считают, что балльная система способствовала профилактике ДТП и реализации принципов неотвратимости ответственности за их систематическое нарушение [6].

В соответствии с ч. 3 ст. 27.10 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации сотрудникам полиции которым предоставлено право контроля и надзора за дорожным движением до 1 сентября 2013 года, было предоставлено право изъятия водительского удостоверения и выдачи временного разрешения на право управления транспортным средством. Основанием для изъятия водительского удостоверения или временного разрешения на право управления транспортным средством соответствующего вида, выданного в установленном порядке при замене или утрате водительского удостоверения, является исполнение вступившего в законную силу постановления о лишении права управления транспортным средством соответствующего вида. На сегодняшний день у сотрудников Госавтоинспекции осталось право изъятия водительского удостоверения на месте в случае, когда есть сомнения в его подлинности, либо когда водитель, лишенный права управления, продолжает управлять транспортным средством.

Важным показателем выступает не только число происшествий и преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения, но и число лиц, оказывающихся за рулем в состоянии опьянения, в том числе делающих это повторно [7].

В России действующее законодательство предусматривает общее правило привлечения к административной ответственности [8]. Наказание должно быть справедливым и соразмерным, так как мера ответственности должна дисциплинировать участников дорожного движения, чтобы не привести к негативным последствиям в сфере безопасности дорожного движения. Ранее в своих статьях нами рассматривались такие меры ответственности, как конфискация и залог за транспортное средство, в отношении водителей, находящихся в состоянии опьянения. Проводя дальнейшие исследования в данной сфере, приходим к выводу, что в целях предупреждения систематических нарушений водителями, находящимися в состоянии опьянения, предлагаем рассмотреть такую меру, как приостановление права на управление транспортными средствами, так как у полиции имеются законные основания для прекращения, приостановления действия права управления транспортными средствами. Данными основаниями являются: окончание срока действия водительского удостоверения; выявление наличия медицинских противопоказаний к управлению транспортными средствами в зависимости от их категорий, назначения и конструктивных характеристик; лишение права управления транспортными сред-

ствами. Действие права на управление транспортными средствами приостанавливается на период временного ограничения на пользование этим правом и возобновляется после их устранения [10].

Одним из оснований прекращения действия водительского удостоверения является лишение права управления транспортными средствами. Принятие такого решения предоставлено судье, однако пока дело рассматривается судьей, водитель остается за рулем транспортного средства, и неизвестно, к каким последствиям это может привести. Для того чтобы водитель осознавал тяжесть своего деяния, он должен понести наказание, соразмерно возможно-наступившим последствиям. Для этого предлагаем рассмотреть такую меру ответственности, как приостановление или прекращение действия права управления транспортными средствами, с изъятием водительского удостоверения. Вернуть в Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации ч. 3 ст. 27.10 и предоставить право на изъятие водительского удостоверения на должностное лицо, выявившее данное административное правонарушение, без выдачи временного разрешения на право управления. В данном случае водитель будет лишен возможности управления автомобилем до вынесения решения по делу. Считаем, что данная мера может спасти чью-то жизнь, так как нередко случаи, когда водитель, лишенный права управления, садится за руль своего автомобиля и совершает ДТП с пострадавшими.

Предлагаемые изменения позволят сотрудникам полиции, осуществляющим государственные функции по проведению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного, реализовать в полной мере принцип неотвратимости административных наказаний, а также минимизировать риски создания аварийных ситуаций на дорогах и, как следствие, избежать дорожно-транспортного травматизма.

-
1. Калужный Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения // Право и политика. 2018. № 7. С. 36–46.
 2. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 12.01.2018).
 3. Романькова С.А. Административное принуждение, применяемое полицией в области дорожного движения: дис. ... канд юрид. наук. Омск, 2017. С. 123.
 4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
 5. [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.wikipedia.org>.
 6. Головки В.В. Административно-юрисдикционная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография. С. 207; Его же. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения: дис. ... канд юрид. наук. С. 404.
 7. Зейналов Ф.Н., Коблов П.С. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2018. № 4 (45). С. 17–22.
 8. Афонин В.В. Проблемы применения административной ответственности к несовершеннолетним // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 2 (40). С. 32–34.

9. Губенков А.О. Европейская система проведения теоретического испытания на получение права на управление транспортным средством // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2014. № 3 (25). С. 73–76.
10. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
11. 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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шкеля Олег Викторович. Заместитель начальника кафедры административной деятельности ОВД.

Краснодарский университет МВД России.

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

Shkelya Oleg Victorovich. Deputy head of the chair of Administrative Activity of Internal Affairs Bodies.

Krasnodar University of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 350005, Krasnodar, st. Yaroslavskaja 128.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Балльная система, состояние опьянения, дорожно-транспортные происшествия, Госавтоинспекция, мера ответственности.

Ball system, state of intoxication, road accidents, State traffic inspectorate, responsibility measure.

ШУМИЛИН В.П.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКОЙ ЗАЩИЩЕННОСТИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТА

SOME ASPECTS OF THE ORGANIZATION OF ANTI-TERRORIST SECURITY OF TRANSPORT FACILITIES

Статья знакомит с исследованием такого сложного современного явления, как терроризм на объектах транспортной инфраструктуры. Выделяются и описываются характерные признаки и особенности терроризма на транспорте. Актуальность данной статьи заключается в том, что антитеррористическая защищенность объектов транспорта приобретает все более значимую роль в жизни общества. Исследование предоставляет обоснование классификации террористических актов по их свойствам, что позволяет выработать четкую структуру противодействия каждому из них.

The article introduces a study of such a complex modern phenomenon as terrorism on the objects of transport infrastructure. Identify and describe the characteristic features

and characteristics of terrorism in transport. The relevance of this article is that the anti-terrorist protection of transport objects is becoming increasingly important in the life of society. The study provides a rationale for classifying terrorist acts according to their properties, which makes it possible to develop a clear structure for counteraction to each of them.

На сегодняшний день проблема терроризма волнует все мировое сообщество. Попытки радикальных групп использовать свои экстремистские идеи воплощаются в виде террористических актов.

В нашей стране терроризм напрямую связан со всеми видами противоречий. Он вводит в страх своими масштабами, тяжестью последствий. Наряду с ростом преступности, обострением межнациональных отношений и другими факторами в Концепции национальной безопасности Российской Федерации на период до 2020 года [1] увеличение масштабов терроризма рассматривается как угроза национальной безопасности страны. Терроризм на объектах транспорта считается одним из наиболее опасных угроз современному обществу. Это связано с тем, что террористы для осуществления своих целей, как правило, выбирают места массового скопления людей, в том числе на объектах транспортной инфраструктуры. Статистика показывает, что с использованием транспорта осуществляется до 70 % терактов.

Первое, на что следует обратить внимание, – это то, что объекты транспортной инфраструктуры приобретают все более значимую роль в жизни общества. Они являются объектами международных связей. Внедрение новых технологий позволяет говорить о том, что транспорт становится первой необходимостью любой цивилизации. Во-вторых, прогресс в науке и технике позволяет террористическим группировкам использовать объекты транспорта в качестве средства воздействия на общество. При этом транспорт используется террористами в качестве вспомогательного оборудования для обеспечения их деятельности. В-третьих, научно-технический прогресс позволил расширить доступ к информационным технологиям экстремистским группировкам, что привело к возможности приобрести и изготовить любой вид оружия. В-четвертых, между экономически развитыми державами и странами третьего мира транспорт является средством противоборства интересов, в связи с этим терроризм находит все большую поддержку в экономически слаборазвитых странах.

Таким образом, проблема изучения современного терроризма на объектах транспорта, его роль в обществе, сущность, структура и форма, а также выработка мер противодействия такому явлению в современном обществе приобретает особое значение.

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, посвященное вопросам безопасности дорожного движения в Российской Федерации [2].

Наша страна состоит во многих международных транспортных организациях и активно участвует в международных соглашениях в области транспортной безопасности.

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 соответствии с этим стратегической целью Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [4] является повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. Необходимо разработать и внедрить для всего транспортного комплекса государственную систему мер по обеспечению транспортной безопасности.

Несовершенство состояния защищенности объектов транспорта в Российской Федерации приводит к выводу о разработке целого комплекса мер по обеспечению их антитеррористической безопасности. К числу таких мер относятся:

- разработка и совершенствование нормативно-правовой базы, регламентирующей методы обеспечения антитеррористической защищенности на транспорте;
- разработка и внедрение современных средств технического обеспечения объектов транспорта;
- создание хорошо организованной системы защищенности транспортных объектов от актов незаконного вмешательства;
- проведение качественного технического обслуживания и ремонта объектов и средств транспортной инфраструктуры с точки зрения угрозы терроризма;
- организация жесткой системы контроля качества и своевременности выполнения мероприятий;
- разработка плана действий и обучение сотрудников транспортной системы на случай возникновения или угрозы совершения террористических актов;
- организация и осуществление контроля пропускного режима, систем охраны и наблюдения, систем оповещения на транспорте.

На сегодняшний день в Российской Федерации существуют много нормативно-правовых актов, которые координируют защиту транспортных объектов от незаконного вмешательства. Тем не менее необходима систематизация текущего законодательства и создание единой нормативно-правовой базы в области антитеррористической защиты объектов транспортной инфраструктуры. Сегодня ученые обращают внимание на следующие проблемы, связанные с созданием эффективной нормативно-правовой базы противодействия технологическому терроризму в целом и на транспорте в частности.

Российская Федерация идет по пути ликвидации основных проблем, связанных с законодательством в области терроризма на транспортных объектах.

В настоящее время в обществе существует много проблем, в связи с чем стремительно совершенствуется система обеспечения защиты транспорта от потенциальных и прямых угроз совершения актов незаконного вмешательства, определены общие принципы деятельности в этой важнейшей сфере. В связи с этим внесены серьезные коррективы в Федеральный закон № 16 «О транспортной безопасности» [5].

Важное значение в системе мер по обеспечению транспортной безопасности занимает техническая сторона противодействия терроризму [6], которая направлена на оснащение объектов транспорта техническими средствами противодействия терроризму. Применение современных достижений науки и техники в методике проведения террористических акций, эффект внезапности при проведении терактов приводит к выводу о необходимости создания современных специальных технических средств для обнаружения взрывчатых веществ и устройств и опасных веществ у пассажиров и в транспортных средствах. При разработке специальных технических

средств следует отметить: транспортные системы работают круглосуточно, при этом без автоматизации мест досмотра решение задач антитеррористической направленности невозможно; действия персонала транспортной инфраструктуры должны базироваться на четком знании законодательных и нормативно-правовых актов [7].

Оснащение транспортной инфраструктуры специальными техническими средствами по пресечению и противодействию, террористическим актам незаконному вмешательству, является немало-важной задачей нашего государства. На сегодняшний день существуют различные системы, обеспечивающие защиту транспортных объектов, тем не менее их количество не является достаточным для того, чтобы быть уверенным в защищенности транспорта в Российской Федерации.

Проблема терроризма является одной из самых актуальных проблем на сегодняшний день. Терроризм на транспортных объектах является самым опасным типом данного феномена, поскольку его результатом является не только большое количество жертв, но и парализация такой крупной системы, как транспортный комплекс, обеспечивающий все виды взаимодействия социума. Данный феномен угрожает как личности, государству, так и всему обществу в целом. Сложность и многоплановость транспортного терроризма растет с каждым днем по мере развития научно-технического прогресса, а значит, и увеличивается его опасность. Данное социальное явление требует глубокого изучения, поскольку справиться с ним - непростая задача.

1. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года [Электронный ресурс] : Указ Президента Рос. Федерации от 31.12.15 № 683. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
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. 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.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: Распоряжение Правительства Рос. Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
5. О транспортной безопасности [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. О противодействии терроризму: Федер. закон Рос. Федерации от 06.03.2006 № 35-ФЗ: в ред. от 18 апреля 2018 г.
7. Матросова Л.Д. Совершенствование методов получения и обработки информации для поддержки принятия управленческих решений в деятельности правоохранительных органов // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 4 (77). С. 152–154.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шумилин Владимир Петрович. Старший преподаватель кафедры информационных технологий в деятельности органов внутренних дел. Кандидат педагогических наук.

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

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

Shumilin Vladimir Petrovich. Teacher of the chair of Information Technology in Activity of Internal Affairs Bodies. Candidate of sciences (pedagogics).

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.

Work address: 302027, Orel, st. Ignatova 2.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспортная безопасность, терроризм, транспортная инфраструктура, анти-террористическая защищенность.

Transport security, terrorism, transport infrastructure, antiterrorist security.

CONTENT

Aldoshin A.V. STABILITY OF THE BODY OF TRAFFIC POLICE OFFICER TO THE EXTREME EFFECTS OF OFFICIAL ACTIVITY	9
Alekseeva L.A. GAPS IN RUSSIAN LAW THAT ALLOWS TO AVOID RESPONSIBILITY FOR DRIVING IN A STATE OF INTOXICATION	14
Amelin N.V. SPECIFICS OF CRITERIA TO THE CATEGORIES OF VEHICLES ABROAD	18
Amelichkin A.V. LEGAL STATUS OF A PEDESTRIAN IN ACCORDANCE WITH THE TRAFFIC REGULATIONS OF THE RUSSIAN FEDERATION	22
Anisimov A.G., Golchevskiy V.F. ARTIFICIAL INTELLIGENCE OR A HIGHLY SKILLED DRIVER	27
Afonin V.V. PRACTICE OF COOPERATION OF TRAFFIC OFFICERS OF THE RUSSIAN FEDERATION WITH PARTICIPANTS OF TRAFFIC	31
Afonina E.G. ABOUT CLASSIFICATION OF THE COERCIVE MEASURES APPLIED BY TRAFFIC POLICE OFFICERS	36
Akhtanina N.A. FEATURES OF APPLICATION OF ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY FOR THE MULTIPLICITY OF OFFENCES IN THE AREA OF TRAFFIC	40
Badikov D.A. CHARACTERISTICS OF THE INVESTIGATOR'S ACTIVITIES WHEN COMMISSIONING OF EXPERT EVIDENCE OF TRAFFIC ACCIDENTS	44
Bakanov K.S. DETENTION OF THE VEHICLE AS A MEASURE OF ADMINISTRATIVE PROCEDURE OF ADMINISTRATIVE OFFENCES AGAINST DRIVERS IN A STATE OF INTOXICATION	49
Baranchikova M.V. CRIMINAL LAW PROTECTION OF THE SAFETY OF PASSENGER TRANSPORT FROM TERRORIST ACTS	53
Barkalov S.N. FEATURES OF PSYCHOPHYSICAL FITNES OF TRAFFIC POLICE OFFICERS TO EXTREME SITUATIONS OF OFFICE ACTIVITY	57
Baryshnikov M.V., Kostennikov M.V., Eliseev A.V. TO THE QUESTION OF THE TERM «VEHICLE» IN RUSSIAN LEGISLATION	62
Belyaeva O.V. GOALS AND OBJECTIVES OF THE CONSTITUTIONAL SECURITY OF TRAFFIC SAFETY IN RUSSIA	68
Boeva M.A., Kiryukhina Yu.V. SOME FACTORS CREATING NEGATIVE IMAGE OF ROAD POLICE OFFICER	73
Boyko Yu.A. TO THE QUESTION OF RESPONSIBILITY OF THE DRIVER OF THE VEHICLE FOR LEAVING THE SCENE OF A TRAFFIC ACCIDENT	78
Bondarev A.A. FACTORS DETERMINING THE MECHANISM OF LAWFUL BEHAVIOR OF THE TRAFFIC POLICE OFFICERS	82
Bondarenko M.V., Stroeva O.A. TO THE QUESTION OF A COMPREHENSIVE APPROACH TO COMBAT CORRUPTION IN THE TRAFFIC POLICE ACTIVITIES	86
Bulyzhkin A.V. RESEARCH INTO THE CAUSES OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS – THE KEY TO A RADICAL CHANGE OF THE SITUATION ON THE ROADS	92
Bylinin I.A. TO THE QUESTION OF SOLUTION TO SOME PROBLEMS TO IMPROVE ROAD TRAFFIC SAFETY	96

Vasyukov V.F. SOME ISSUES OF VIEW OF MOTORING OFFENCES (EXAMPLE FROM INVESTIGATIVE PRACTICES OF THE INVESTIGATIVE DEPARTMENT OF OREL REGION DEPARTMENT OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF RUSSIA)	101
Vashkevich A.V., Smorodina V.A., Nikishkin A.V. SOME FEATURES OF THE LIFE EXPERIENCE OF THE CHILD IN THE AREA OF ROAD SAFETY (EDUCATIONAL ASPECTS)	107
Verbitskiy A.V. INFLUENCE OF THE SECOND ADMINISTRATIVE TRAFFIC OFFENCES ON THE CONSTRUCTION OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL SANCTIONS	111
Vlasov V.V. APPLICATION OF MODELING METHOD IN THE WORK OF TRAFFIC POLICE OFFICER	119
Vykhodov A.A., Vykhodova T.V. TO THE QUESTION OF RESPONSIBILITY FOR SPEED LIMIT ENFORCEMENT IN UKRAINE AND THE CIS COUNTRIES	123
Garina O.V. CITIZEN'S RIGHT TO SAFETY TRANSPORT ON A TAXI	129
Golchevsky V.F., Badzyuk I.L., Bopp E.O. DANGEROUS DRIVING AND THE MEASURE OF RESTRAINT	132
Gubenkov A.O. ROLE AND PLACE OF OFFICERS LIABLE TO ADMINISTER DRIVING TEST (ON THE EXAMPLE OF FOREIGN COUNTRIES)	136
Gubenkov O.E., Vdovichenko V.V. TO THE QUESTION OF CHANGING THE ORDER OF PUBLIC RENDERING SERVICES DRIVING EXAMINATION	143
Guchko V.G. ABOUT SOME ASPECTS OF PREVENTION OF CHILDREN'S ROAD TRAFFIC INJURIES IN PRESCHOOL EDUCATIONAL ORGANIZATIONS	147
Davydov M.V., Limareva E.S. TO THE QUESTION OF OBSERVANCE OF LEGALITY IN THE TRAFFIC POLICE OFFICERS ACTIVITIES	151
Dezhurny L.I., Gumenyuk S.A., Zakirov R.R. UNIFICATION OF TRAINING FOR THE FIRST AID	155
Dobrov A.N. COMMIT BY CITIZENS OF VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES USING TECHNICAL TOOLS AND SPECIALIZED SOFTWARE	159
Dudkin Yu.A., Samorokovskiy A.F., Shcheglov A.A. ACTUAL PROBLEMS OF TRAINING OF OFFICERS OF INTERNAL AFFAIRS BODIES ALLOWED TO DRIVE OFFICIAL VEHICLES	162
Eryomin R.V. ROLE OF PHYSICAL EDUCATION AND FITNESS OF CADETS OF UNIVERSITIES OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIAN ON TRAFFIC POLICE PROFILE	166
Zhbanova S.A., Vdovichenko V.V. ENSURING ROAD SAFETY: CHALLENGES AND SOLUTIONS	171
Zherebtsov A.N. ISSUES OF IMPROVING OF THE CONSTRUCTION AND IMPLEMENTATION OF THE LEGAL SANCTIONS OF THE NORMS ON ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY IN THE LEGAL POSITIONS OF THE CONSTITUTIONAL COURT OF RUSSIA	177
Zagorodnikh N.A., Novikov A.N. INFORMATION SYSTEM IDENTIFY HOTSPOTS OF CONCENTRATION OF ROAD ACCIDENT: RESULTS OF IMPLEMENTATION AND PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT	183

Zatolokin A.A. ABOUT THE NEED FOR THE EXTENSION OF THE LIABILITY OF OWNERS OF VEHICLES	187
Zvezdochkin A.V. CONTROL LICENSING FUNCTION REGISTRATION AND EXAMINATION DIVISIONS OF TRAFFIC POLICE IN ENSURING PUBLIC SECURITY	191
Zeynalov F.N.o., Bylinin I.A. MODERN PROBLEMS OF ROAD SAFETY, WAYS OF THEIR SOLUTION	195
Ziborov O.V., Andreev P.G. USE OF AUTOMATIC PHOTO- AND VIDEO FIXING OF TRAFFIC RULES VIOLATIONS IN THE IMPLEMENTATION OF TRAFFIC SUPERVISION	201
Ziganshin M.M., Korbanov I.G. ADMINISTRATIVE LAW IN THE MECHANISM OF TRANSPORT SECURITY BY INTERNAL AFFAIRS BODIES	204
Ismonzoda S.M. PROBLEMS OF ROAD SAFETY ENSURING IN THE REPUBLIC OF TADZHIKISTAN	209
Kazakov R.A., Davydova M.G. IMPLEMENTATION OF A SOFTWARE TARGETED APPOROACH TO SOLVING ROAD SAFETY PROBLEMS ON THE EXAMPLE OF THE TRAFFIC POLICE DEPARTMENT OF BRYANSK REGION DEPARTMENT OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF RUSSIA	213
Kasanova L.A., Linnik T.M., Mitroshin D.V. ABOUT SOME QUESTIONS OF THE EFFECT OF SPEED ON ROAD SAFETY	217
Kaljuzhniy Yu.N. IMPROVEMENT OF CARRIAGE OF PASSENGERS BY ROAD (BUS) TRANSPORT	222
Kapustina E.G. ORGANIZATION OF APPLICATION OF THE MOST EFFECTIVE FORMS OF PROPAGANDA OF ROAD SAFETY – REDUCE ROAD ACCIDENTS	229
Kvasova A.A., Dudkin Yu.A. SOCIAL ACTIONS AS A MEANS OF ATTRACTING OF PUBLIC ATTENTION TO THE ROAD SAFETY PROBLEMS	234
Koroleva E.G. SPEED AS A CENTRAL ELEMENT OF THE PROBLEM OF ROAD TRAFFIC INJURIES	238
Kochetkova N.D. MEASURES OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL COERCION USING BY TRAFFIC POLICE OFFICERS	242
Kudryavtsev B.A. CHARACTERISTICS OF THE ACTIVITIES OF THE STATE TRAFFIC INSPECTORATE IN THE PROMOTION OF ROAD SAFETY IN MODERN CONDITIONS	246
Kuzminova E.Yu. ISSUE OF LEGISLATION IMPROVEMENT IN THE AREA OF ROAD TRAFFIC SAFETY ENSURING	251
Kuznetsov M.B. SOME ASPECTS OF POWER QUALITIES IMPROVING OF CADETS AND LISTENERS OF EDUCATIONAL INSTITUTIONS OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF RUSSIA STUDYING THE PROFILE OF THE TRAFFIC POLICE	255
Kuznetsova I.I. VICTIMOLOGICAL PREVENTION OF TRAFFIC ACCIDENTS AMONG JUNIOR SCHOOLCHILDREN CONSIDERING THE PSYCHOLOGY OF AGE	260
Kuznetsova N.M., Kazanova L.A. PROFESSIOGRAM AND PSYCHOGRAM OF TRAFFIC INSPECTORS OF ROAD SAFETY PROMOTING UNITS OF THE TRAFFIC POLICE OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF RUSSIA	263

Kuzmenkov V.A. «LOOK» CAMPAIGN AS A WAY TO REDUCE NUMBERS OF TRAFFIC ACCIDENTS	267
Kulakova T.G. TO THE QUESTION OF IMPROVING OF THE PREVENTION OF TRAFFIC ACCIDENTS (ON THE EXAMPLE OF Khabarovsk Krai)	270
Kurakov D.V. TECHNICAL MEANS OF TRAFFIC SUPERVISION	274
Lazarev S.N., Oreshin N.A., Mamleev D.A. QUALITY ASSESSMENT SAFE OPERATION OF THE CAR IN THE ROAD TRANSPORT SYSTEM "DRIVER – VEHICLE – ROAD – ENVIRONMENT" FOR STATIC PROPERTIES	278
Leonova I.A. ROLE AND IMPORTANCE OF MORAL EDUCATION OF TRAFFIC POLICE OFFICERS	284
Linkov V.V. GENERAL SAFETY ENSURING OF CITIES BASED ON THE COMPLEX SYSTEM «SAFE CITY»	287
Lyubimov V.A., Lazarev S.N., Kolmakov V.S. METROLOGICAL SUPPORT OF AUTOMATED CONTROL AND COMMIT VIOLATIONS OF TRAFFIC RULES	291
Lyubimov L.V. TO THE QUESTION OF CRIMINAL AND ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR CAUSING OF MATERIAL HARM IN THE ACCIDENT: IN CURRENT CONDITIONS AND CONDITIONS OF THE MASS USE OF UNMANNED VEHICLES	294
Maltseva O.A. CONSTRUCTIVE PROFESSIONAL COMMUNICATION OF TRAFFIC POLICE OFFICERS AS A FACTOR OF LAWFUL BEHAVIOUR OF PARTICIPANTS OF TRAFFIC	298
Matrosova L.D. IMPROVING OF METHODS AND ANALYSIS MEANS PROCESSING INFORMATION OF A TRAFFIC INCIDENTS FOR THE PURPOSE OF IMPROVING OF TRAFFIC SAFETY	302
Migutshenko O.N. SOLUTION TO THE PROBLEM OF THE DEFINITION «FORMATION OF EFFECTIVE POLICY OF MANAGEMENT OF EDUCATIONAL PROCESS» AS A PRECONDITION OF PREPARATION OF QUALIFIED PERSONNEL OF TRAFFIC POLICE	309
Mironov V.L. SOCIAL RISK AS ONE OF INDICATORS OF ROAD TRAFFIC SAFETY	311
Mishina Yu.V. SOME ASPECTS OF ADMINISTRATIVE AND LEGAL STATUS OF THE PASSENGER OF THE VEHICLE PARTICIPATING IN ROAD TRAFFIC	316
Morozova N.V. GENERAL THEORETICAL ASPECTS OF CONDUCT AN INTERROGATION IN THE INVESTIGATION OF ROAD-TRANSPORT CRIMES	320
Nelyubin R.V. ISSUE OF THE FIRST AID TO VICTIMS OF ROAD ACCIDENTS (ON THE EXAMPLE OF SVERDLOVSK REGION)	324
Nikishkin A.V., Vashkevich A.V. SOCIO-PEDAGOGICAL ROLE OF INTERACTION BETWEEN PARENTS AND EDUCATION AUTHORITIES TO PREVENT CHILD ROAD TRAFFIC INJURIES	328
Nikolaev S.A. THE MOST EFFECTIVE TECHNIQUES AND METHODS USED BY TRAFFIC POLICE OFFICERS DURING THE FORCE DETENTION OF OFFENDERS ON A CAR	332
Novikov A.N., Novikov I.A. SCIENTIFIC-METHODOLOGICAL APPROACH FOR FORECASTING AND WARNING ROAD ACCIDENTS	336

Oreshin N.A., Cherepkov S.A., Menyuk D.S. QUALITY ASSESSMENT SAFE OPERATION OF THE CAR IN THE ROAD TRANSPORT SYSTEM «DRIVER – VEHICLE – ROAD – ENVIRONMENT» ON THE PERFORMANCE CHARACTERISTICS	342
Pavlova E.V. PREVENTION OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN ROAD TRAFFIC AS A FACTOR OF SAFETY ON THE ROADS	349
Parakhin V.V. THEORETICAL AND HISTORICAL ASPECTS OF PROPAGANDA OF ROAD TRAFFIC SAFETY	353
Perkov A.A. FEATURES OF PROFESSIONAL OBSERVATION AND THEIR CONSIDERATION IN ACTIVITIES OF TRAFFIC POLICE OFFICER	359
Podchernyaev A.N. SOME QUESTIONS OF THE DEVELOPMENT OF CRIMINAL LEGISLATION IN THE AREA OF ROAD TRAFFIC SAFETY ENSURING IN THE RUSSIAN FEDERATION	364
Romanov A.V. RESUMPTION OF RIGHT IN DRIVING AFTER HIS PRISON FOR THE OFFENSE	368
Romankova S.A. ACTUAL PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF FEDERAL STATE TRAFFIC SUPERVISION	373
Salnikov E.V. INNOVATIVE APPROACHES FOR THE TRAINING OF TRAFFIC POLICE OFFICERS AT OREL SPECIAL MILITIA SCHOOL OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF USSR	377
Sevostyanov A.V. SOME QUESTIONS USE BY POLICE OF UNMANNED AERIAL VEHICLES FOR THE PREVENTION OF ACCIDENTS CONNECTED WITH DEPARTURE ON A STRIP OF ONCOMING TRAFFIC	381
Sedov D.V., Nesmeyanov A.A., Tarasenko V.A. EDUCATIONAL PROGRAMME FOR EMERGENCY SAFETY IN TERMS OF DEVELOPING A CAR ACCIDENT	384
Semenov V.R. SOCIAL CONDITIONALITY OF A CRIMINAL BAN FOR THE VIOLATION OF THE RULES ENSURING SAFE FUNCTIONING OF TRANSPORT	389
Semenov E.A. PROCEDURAL ASPECTS OF OBSERVANCE OF THE RIGHTS OF THE PERSON DURING HIS DETENTION IN THE INVESTIGATION OF ROAD AND TRANSPORT CRIMES	392
Semenov E.Yu., Kobzina P.V. IMPROVEMENT OF THE PROCESS OF ADOPTION OF MANAGEMENT DECISIONS IN TRAFFIC POLICE ON QUESTIONS OF THE TREATMENT OF CITIZENS REGARDING DISTURBANCES OF ROAD TRAFFIC	397
Semionkina N.G. ISSUES OF LAW ENFORCEMENT PRACTICES OF ARTICLE 264.1 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION	401
Sidorenko A.V., Demin A. APPLICATION OF SOFTWARE TESTING IN THE TRAINING OF DRIVERS OF VEHICLES	405
Smolnikova O.N. SOME ISSUES OF ROAD SAFETY ENSURING IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN	408
Smolyakov A.I. GOALS AND OBJECTIVES OF THE STATE TO ENSURE ROAD SAFETY	413
Sorokun N.S. FEATURE OF CAR MISAPPROPRIATION OR AN OTHER VEHICLE	418

<i>Stroyeva O.A., Limareva E.S.</i> PUBLIC ORDER PROTECTION AS ONE OF THE POLICE ACTIVITIES	422
<i>Tokmakova Yu.V.</i> ADMINISTRATIVE LIABILITY FOR ILLEGAL ORGANIZATION OF PARKING IN A LIVING ZONE	426
<i>Tarasov A.Y., Novgorodov D.A.</i> TRAINING IMPROVING OF DRIVERS OF VEHICLES ON THE APPLICATION OF SIMPLIFIED ORDER OF REGISTRATION OF ROAD ACCIDENTS	432
<i>Temnyshov A.A.</i> TO THE ORGANIZATION OF BUS TRANSPORTATION OF GROUPS OF MINORS	436
<i>Trofimov V.E.</i> PROBLEM ISSUES OF IDENTIFICATION OF CRIMES PROVIDED BY ARTICLE 264.1 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION DETECTED BY TRAFFIC POLICE OFFICERS OF THE MINISTRY OF THE INTERIOR OF RUSSIA	440
<i>Fomichev A.A.</i> ROAD SAFETY IMPROVING AS A RESULT OF PUBLIC MORALS	446
<i>Fomichev A.Yu.</i> ABOUT WORKING WITH CHILDREN AND TEENAGERS TO LEARN THE BASICS OF SAFE BEHAVIOR ON THE ROADS	451
<i>Tsupikova D.I., Antipova A.V., Sergeev A.Yu.</i> SOFTWARE MODULE PROVIDING RESULTS OF THE CONTEST IN THE ARMED FORCES "FOR SECURITY TRAFFIC"	457
<i>Shaklein S.N.</i> PRINCIPLES OF APPOINTMENT AND EXECUTION OF ADMINISTRATIVE PUNISHMENTS AS THE BASIS OF THE ADMINISTRATIVE PENOLOGY	461
<i>Sheshera N.G.</i> PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF THE METHODS OF TRAFFIC ACCIDENT RATES BY TRAFFIC INJURIES	464
<i>Shkelja O.V.</i> A MEASURE TO ENSURE PROPORTIONALITY OF THE ADMINISTRATIVE PENALTIES FOR OFFENCES ASSOCIATED WITH THE OPERATION OF THE VEHICLE BY THE DRIVER BEING INTOXICATED	469
<i>Shumilin V.P.</i> SOME ASPECTS OF THE ORGANIZATION OF ANTI-TERRORIST SECURITY OF TRANSPORT FACILITIES	473

Сборник материалов
XIII международной научно-практической конференции

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

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017 г.

Подписано в печать 18.04.2019 г. Формат 60х90¹/₁₆.
Усл. печ. л. 30,19. Тираж 30 экз. Заказ № 166.

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