Министерство внутренних дел Российской Федерации

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

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

**XVII Международная
научно-практическая конференция
(Орел, 20–21 апреля 2023 г.)**

Сборник материалов

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2023

Министерство внутренних дел Российской Федерации

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

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

XVII Международная научно-практическая конференция
(Орел, 20–21 апреля 2023 г.)

Сборник материалов

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2023

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
У67

Редакционная коллегия:

канд. юрид. наук, доцент Д.Л. Проказин (председатель),
канд. юрид. наук, доцент Ф.Н. Зейналов (заместитель председателя),
канд. юрид. наук, доцент А.Ю. Фомичев, канд. юрид. наук В.В. Афонин,
П.Г. Андреев (ответственный секретарь)

У67 «**Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования»,** XVII Международная научно-практическая конференция (Орел, 20–21 апреля 2023 г.) **:** сборник материалов / редколлегия: Д.Л. Проказин [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2023. – 434 с.
ISBN 978-5-88872-296-1.

Сборник составлен по материалам выступлений участников XVII Международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования» (20–21 апреля 2023 г.).

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

ISBN 978-5-88872-296-1 **© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2023**

СОДЕРЖАНИЕ

Айсанов А.С., Сергунова А.С.
Аварийность различных категорий автомототранспорта в 2022 году ….10
Алдошин А.В.
Теоретические основы развития физических качеств курсантов
и слушателей образовательных организаций системы МВД России,
обучающихся по профилю ГИБДД ……..16
Амелин Н.В.
Боковой интервал как безопасное расстояние
при движении транспортных средств ……22
Андреев П.Г.
Правовое положение мер пресечения административных
правонарушений ..……..27
Афонин В.В.
Средства индивидуальной мобильности как участники
дорожного движения ……..30
Афонина Е.Г.
Государственный контроль (надзор) в деятельности полиции
по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма ...34
Бадиков Д.А.
О некоторых вопросах участия высокоавтоматизированных
(беспилотных) транспортных средств в дорожно-транспортных
происшествиях ……..38
Баранчикова М.В.
Квалификация дорожно-транспортных преступлений,
совершенных лицами, управляющими средствами
индивидуальной мобильности ..……..43
Барышников М.В.
Отдельные аспекты первоначального этапа расследования
и проведения отдельных следственных действий на месте
дорожно-транспортного происшествия ……..48
Бекмурзинова К.К.
Вопросы применения специальных технических средств
автоматической фиксации административных правонарушений
в области дорожного движения в деятельности полиции ……..52
Белевский Р.А.
Современное состояние системы обеспечения информационной
безопасности органов внутренних дел ……56

Белый А.Г.
К вопросу о профилактике ДТП с участием водителей электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности ……58
Беляева О.В.
Обеспечение безопасности дорожного движения как основа деятельности ГИБДД в сфере обеспечения прав и свобод граждан ……64
Бессмертных А.Ю., Ложкин Д.С.
Вопросы реализации мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, выполняемых в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» ……..……68
Былинин И.А.
Система государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения: история и современность …….73
Васюков В.Ф., Чаплыгина В.Н.
Отдельные вопросы установления ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств ……77
Выходов А.А.
Достижение нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях в контексте исторического опыта становления организационно-правовых форм деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения ……83
Галустян А.Г.
К проблеме досмотра транспортных средств в практической деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России ……89
Гарина О.В.
Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ «Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» как начало нового этапа правового регулирования таксомоторной деятельности ……..…93
Горынина О.С.
К вопросу совершенствования обучения сотрудников ГИБДД МВД России основам оказания первой помощи ..……...97
Гришин А.В., Ветрова О.А.
Некоторые вопросы проведения автотехнической экспертизы по делам о ДТП ….……106

Губенков А.О.
Общие аспекты личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД ….111
Давыдов М.В.
Взаимодействие Госавтоинспекции и СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: основные направления сотрудничества и проблемы реализации ..……..116
Добренков А.И.
Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков: несоответствие состава административного правонарушения современным реалиям ……..122
Ефремова О.М.
Проблемные аспекты организации расследования ДТП ……..…126
Жбанова С.А.
Отдельные аспекты положительного опыта применения инновационных форм организации профилактической работы в области безопасности дорожного движения Республики Татарстан ……130
Жиляева С.К.
Взаимоотношения с участниками дорожного движения как основной элемент успешного выполнения служебных обязанностей сотрудниками ДПС ГИБДД ……136
Зейналов Ф.Н.
Учебно-методическое и научное сопровождение Орловским юридическим институтом МВД России имени В.В. Лукьянова мероприятий по реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в части, касающейся компетенции МВД России, стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы ……140
Ибрагимова З.Н., Афонин В.В.
Правоприменительная деятельность сотрудников Госавтоинспекции как субъектов правовой культуры ……..……150
Иванькович Д.В., Игнатов А.Н.
Организационно-правовая характеристика системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и Республике Беларусь ……154
Исаев М.М., Селедников Н.В.
Аварийность среди детей-водителей механических транспортных средств в 2022 году ……159
Исмагилова А.Р.
Применение мер принуждения сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения ……165

Калауов С.А.
Пробки и заторы на автомобильных дорогах: пути и способы снижения (на примере города Ташкента) ……..…168
Канаев С.А., Кокорина А.И.
Необходимость сотрудников ГИБДД доведения до участников дорожного движения изменений в организации дорожного движения ……173
Капустина Е.Г.
Развитие транспортной инфраструктуры как фактор снижения дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации ……177
Каримова Д.Э.
Внедрение в досудебное производство ведомственного электронного взаимодействия: опыт Узбекистана ……184
Квитчук А.С.
Актуальные вопросы оптимизации нормативно-правового регулирования безопасности дорожного движения ……191
Коблов П.С.
Аварийность с участием грузовых транспортных средств в 2022 году ……195
Кокорина А.И.
Проблема взаимодействия подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения с представителями СМИ в условиях стремительного развития информатизации ……201
Колычева А.Н., Радионов С.С.
Основные следственные ситуации при расследовании ДТП, совершенных в темное время суток ……209
Коробов А.А.
Райдшеринг как новый экономико-правовой институт и элемент шеринг-экономики ……214
Кудинов Д.А.
Цифровая трансформация документооборота по организации дорожного движения ……218
Кузина А.В., Сабинин А.А.
Общая характеристика причин и условий, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения ……225
Кузнецов М.Б.
К вопросу влияния циркадных ритмов на физическую подготовленность и здоровье сотрудников ГИБДД России ……229
Кузнецова Н.М.
Психологические и возрастные особенности лиц, подверженных влиянию негативного видеоконтента, демонстрирующего противоправное поведение в условиях дорожного движения ……233

Кураков Д.В.
Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения
как элемент профилактического воздействия на субъекта ……..238
Лазарев С.Н., Любимов В.А, Иванов Р.А.
Предложения по расширению перечня условий при оформлении
и анализе ДТП ……..……..241
Литвинов А.В., Андреев П.Г.
Правовые характеристики индивидуализации административного
наказания ……..……..247
Локтионов А.Г., Новиков И.А.
Реализация инфраструктурных элементов ИТС
в Белгородской области ……250
Ляхов П.В.
Условия и обстоятельства аварийности, связанной с выездом
на полосу встречного движения ……256
Матросова Л.Д.
Актуальные вопросы применения аппаратно-программных
комплексов, используемых в деятельности ГИБДД ……261
Мещерякова Т.А.
Деятельность руководителя органов внутренних дел как одна
из эффективных мер по предупреждению совершения
дорожно-транспортных происшествий ……267
Михалева И.С.
Основные мероприятия, направленные на повышение
безопасности дорожного движения ……274
Мишина Ю.В.
Привлечение к административной ответственности собственников
транспортных средств: вопросы теории и практики ……280
Морозова Н.В., Воробей С.Н.
Проблемные аспекты организации работы судебно-медицинских
экспертов при исследовании причинно-следственных связей
дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом …..284
Никулин Е.Д.
Анализ аварийности, связанной с нарушением скоростного
режима в 2022 году ……...288
Ноговицина Е.Н.
Совершенствование организации учебного процесса
в образовательных учреждениях по подготовке и переподготовке
водителей транспортных средств ……...293
Носкова Ю.Н.
Актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного
движения в условиях использования электрических самокатов …….300

Пахомов В.И.
Современные требования к профессионально-прикладной физической подготовке сотрудников ГИБДД МВД России ……304
Пимакова О.Г.
О некоторых криминологических аспектах преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ ……311
Подчерняев А.Н.
О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации ……315
Покотиленко Н.А.
Подготовка ежедневных информационных материалов для СМИ об изменениях в организации безопасности дорожного движения ……319
Проказин Д.Л., Сальников Е.В.
Перспективные направления организации подготовки кадров для подразделений ГИБДД новых регионов РФ ……324
Растяпин Ю.В.
Оказание психологической поддержки сотрудниками Госавтоинспекции участникам дорожно-транспортного происшествия ……329
Сабинин А.А.
Некоторые отличия в правилах дорожного движения Российской Федерации и Республики Беларусь ……333
Сальникова И.Н.
Использование информационных технологий в пропаганде безопасности дорожного движения ……338
Сапов А.В.
Применение беспилотных летательных аппаратов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения ……343
Сезонова Т.В.
Анализ факторов, влияющих на дорожно-транспортные происшествия, связанные с наездом на пешехода ……347
Семенов В.Р.
Советское уголовное законодательство об ответственности за транспортные преступления ……351
Сидорова М.В.
К вопросу о статусе пользователя средств индивидуальной мобильности и пути его совершенствования ……355
Смирнов И.А.
Актуальные проблемы процедуры регистрации транспортных средств, ввезенных из иностранных государств ……361
Сретенцев А.Н.
К вопросу о правовой регламентации беспилотного транспорта ……366

Сучков А.И.
Влияние систем видеорегистрации на расследование
дорожно-транспортных преступлений ..……369
Тишков С.А., База Лима Франсишку А.Т.
К вопросу получения разыскной информации
о транспортных средствах, скрывшихся с мест ДТП ……..…….375
Фомичев А.А.
О некоторых аспектах правовой политики государства
в сфере безопасности дорожного движения ……..……..378
Хроменков С.М., Денисенко К.В.
Актуальные проблемы подготовки водителей, допущенных
к управлению транспортными средствами категории «В»,
оборудованными устройствами для подачи специальных
световых и звуковых сигналов ……383
Царегородцева Е.А.
Математическая модель расчета возникновения
аварийной ситуации на участке дороги ……387
Чаплыгина В.Н., Плетникова М.С., Шайдуллина Э.Д.
Особенности судебно-медицинского сопровождения
в рамках расследования дорожно-транспортных происшествий ……393
Черепков С.А.
Компетентностный подход к профессиональной подготовке
водителей для силовых структур ……403
Шаклеин С.Н.
Значение когнитивного процесса при применении
административного наказания ……..….409
Шелковникова Ю.В.
Роль психолога в формировании имиджа сотрудника
Госавтоинспекции ……..…...414
Шкеля О.В.
Некоторые аспекты подготовки водителей транспортных средств …..420
Шукаева И.Н., Былинин И.А.
Деятельность подразделений технического надзора Госавтоинспекции
МВД России: проблемы организационно-штатного построения
и пути решения ……...425
Ясникова В.А.
Опыт реализации второго десятилетия действий по обеспечению
безопасности дорожного движения (2021–2030) на примере
Республики Ирландия ……..…..430

Айсанов А.С., Сергунова А.С.

АВАРИЙНОСТЬ РАЗЛИЧНЫХ КАТЕГОРИЙ АВТОМОТОТРАНСПОРТА В 2022 ГОДУ

В настоящей статье проведен анализ нарушений, связанных с различными категориями автомототранспорта за 2022 г. Выделены основные факторы и проблемы, способствующие возникновению таких происшествий.

В 2022 г. с участием легкового транспорта совершено 110 679 ДТП, что составило практически девятую часть (87,4 %) от всех ДТП, с участием грузовых ТС – 17 574 (13,9 %), с участием автобусов – 7 166 (5,7 %), мототранспорта[1] – 10 207 (8,1 %). Аналогичная тенденция отмечается и при распределении числа погибших в ДТП по категориям транспорта. Наибольшая число (84 %, или 11 904) приходится на легковые ТС, более четверти (28,6 %, или 4 055) – на грузовые ТС и менее десятой части – на мототранспорт (6,5 %, или 926) и автобусы (4,2 %, или 602). В отличие от других категорий ТС доля погибших в происшествиях с участием грузовых ТС в два раза превышает соответствующую долю ДТП.

Представленное распределение показателей аварийности напрямую взаимосвязано с количеством зарегистрированных ТС той или иной категории в общей структуре автопарка. Доля легковых ТС составляет 83,7 % (50 608 838), грузовых ТС – 11 % (6 673 348), автобусов – 1,4 % (833 860), мототранспорта (категорий L3–L5, L7) – 3,9 % (2 337 797) (рис. 1).

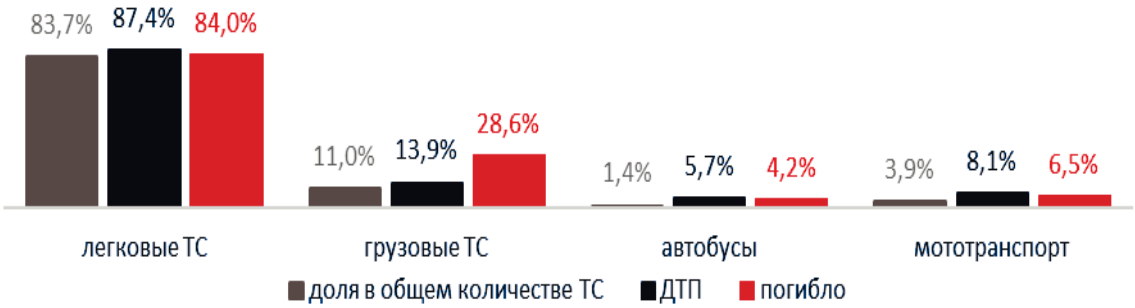


Рис. 1. Удельный вес количества ТС по категориям и удельный вес ДТП и погибших[2].

[1] Включая мотоколяски, мопеды с двигателем внутреннего сгорания рабочим объемом менее 50 куб. см, мопеды с электродвигателем мощностью менее 4 кВт, мотовелосипеды, мотонарты, аэросани, снегоходы, самоходные мотоблоки и иные мототранспортные средства.

[2] В связи с тем, что в одном ДТП могли участвовать транспортные средства разных категорий, данное ДТП будет одновременно учитываться как происшествие с участием ТС разных категорий, в результате чего сумма удельных весов ДТП и погибших в них будет превышать 100 %.

На протяжении последних пяти лет отмечается тенденция к росту количества всех категорий зарегистрированных ТС кроме автобусов [1, с. 15]. В 2022 г. количество легковых ТС увеличилось на 305 тыс. (+0,6 %), грузовых ТС – на 9 тыс. (0,1 %), мототранспорта – на 8 тыс. (0,3 %). Количество автобусов в 2022 году снизилось на 10 тыс. (-1,2 %), а за период 2017–2022 гг. более чем на 60 тыс. (-6,9 %) (рис. 2) [5, с. 30]. При этом несмотря на снижение в 2022 г. зафиксирован рост числа погибших в ДТП с участием автобусов, однако в ДТП с участием других категорий ТС число погибших снизилось.

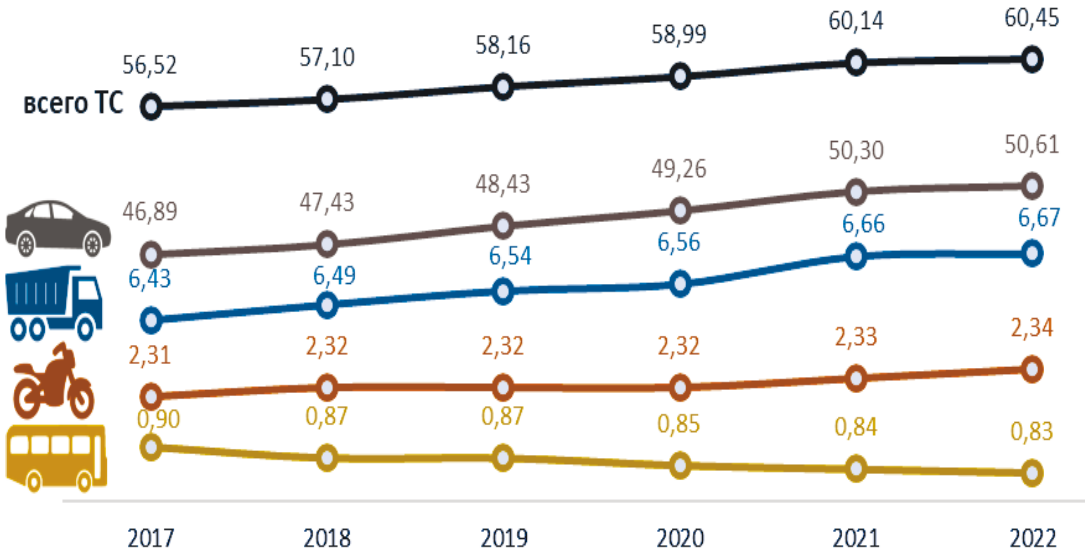


Рис. 2. Динамика численности парка ТС (млн).

В целом количество зарегистрированных ТС в 2022 году увеличилось на 0,5 % и составило 60,45 млн, однако темп роста значительно снизился по сравнению с предшествующими годами (2021 г. – +1,95 [5, с. 30], 2020 г. – +1,44, 2019 г. – +1,85 [3, с. 32]). Снижение темпа является следствием изменения геополитической ситуации, из-за которой автомобильная промышленность столкнулась с рядом новых вызовов – существенное падение спроса на автотранспорт, остановка и приостановка ряда автомобильных производств, связанных с решением иностранных производителей об уходе с российского рынка, а также сложностями в поставках значимых комплектующих материалов [9].

В 2022 г. с участием автобусов произошло 7 166 (-2,2 %) ДТП, в которых погибли 602 (+11,7 %) и получили ранения 10 910 (-2,2 %) человек (рис. 3). Тяжесть последствий таких ДТП увеличилась и составила 5,2.

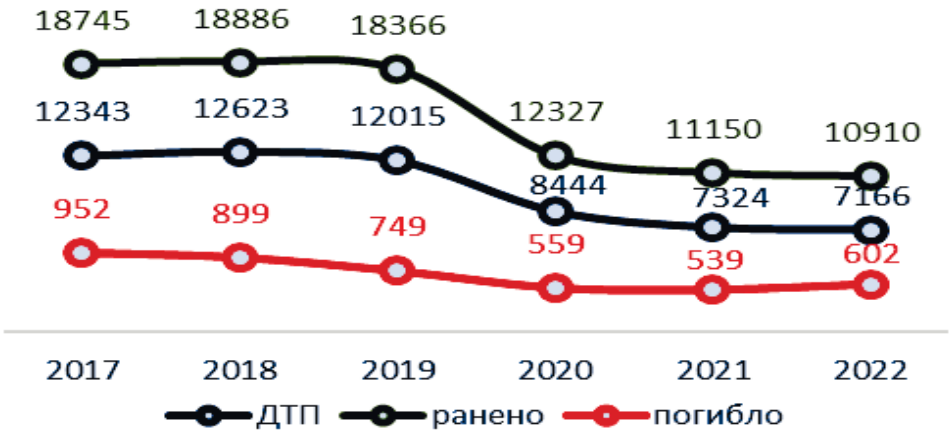


Рис. 3. Показатели аварийности с участием автобусов.

В светлое время суток произошло три четверти (77,6 %, или 5 560) ДТП, при этом доля погибших несколько ниже и составляет 53,7 % (323). В темное время суток совершено менее четверти (22,4 %, или 1 606) ДТП, однако доля погибших составила почти половину (46,3 %, или 279). Тяжесть последствий ДТП, произошедших в темное время суток (10), почти в три раза выше тяжести последствий ДТП, произошедших в светлое время суток (3,7).

Распределение аварийности по видам ДТП показывает, что столкновения составляют почти половину (42,5 %, или 3 046) от всех происшествий с участием автобусов. На них пришлось более половины (53,3 %, или 321) от всех погибших.

В 2022 г. с участием легкового такси произошло 3 324 ДТП, в которых погибли 128 и ранены 4 162 человек (рис. 4). Тяжесть последствий таких происшествий составила 3, что в два с половиной раза ниже, чем в общем для происшествий с участием легкового транспорта (7,7) и почти в два раза – с участием автобусов (5,2).



Рис. 4. Показатели аварийности с участием легкового такси.

Наиболее массовым видом ДТП с участием легкового такси является столкновение, на которое приходится практически две третьих (64,4 или 2 140 ДТП) от общего числа ДТП и более половины (55,5 или 71) от общего числа погибших с их участием. Доля ДТП, связанных с наездами на пешеходов, превысила пятую часть (22,8 %, или 758 ДТП), при этом доля погибших несколько выше и составляет почти треть (31,3 %, или 40) от всех погибших с участием рассматриваемого транспорта. На каждый из других видов ДТП приходится не более 4 % происшествий.

В 2022 г. с участием каршеринговых ТС зарегистрировано 776 ДТП, в которых погибли 51 и ранены 988 человек (рис. 5). Тяжесть последствий таких ДТП составила 4,9, что несколько выше, чем показатель для легковых такси (3). С 2018 г. отмечается тенденция к росту показателей аварийности ДТП [5, с. 36].

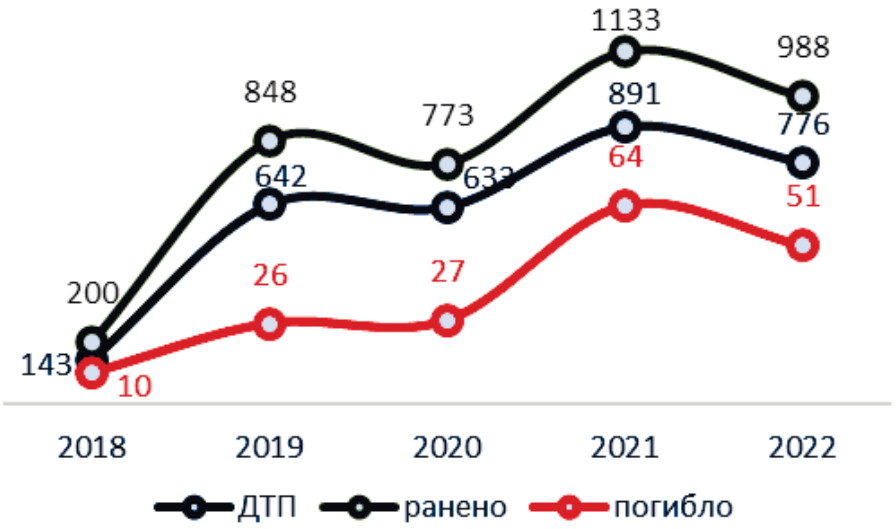


Рис. 5. Показатели аварийности с участием каршеринга.

С участием водителей каршеринга с признаками опьянения произошло 96 ДТП, что составляет 12,4 % от общего количества происшествий с участием каршеринга. Доля числа погибших в таких ДТП в два с половиной раза выше относительно доли ДТП и составила почти треть (31,4 %) от всех погибших в ДТП с участием каршеринга. При этом более половины ДТП с участием водителей каршеринга с признаками опьянения произошли в выходные дни (51,0 %, или 49), на эти происшествия пришлось более двух третей (68,8 %, или 11) погибших.

В 2022 г. зарегистрировано 4 806 ДТП с пострадавшими велосипедистами, в которых погибли 322 и получили ранение 4 508 велосипедиста (рис. 6). Доля таких происшествий среди всех ДТП составила 3,8 %. Тяжесть последствий данных ДТП составила 6,7.



Рис. 6. Показатели аварийности с пострадавшими велосипедистами.

Аварийность с участием велосипедистов носит сезонный характер [8, с. 266]. Наибольшие значения основных показателей аварийности с пострадавшими велосипедистами характерны для теплого периода года, т.е. с мая по сентябрь. В этот период зарегистрировано 77,1 % всех происшествий. Однако отмечается высокая тяжесть последствий ДТП в январе и в период с октября по декабрь.

Рост числа погибших отмечен почти в 30 регионах. В два раза и более увеличилось число погибших в Калужской (+166,7 %, 8), Омской (+100 %, 8), Тамбовской (+200 %, 6), Ульяновской (+300 %, 4) областях. Отмечаются 2 субъекта, в которых в анализируемом периоде зафиксированы погибшие – Псковская (3) и Магаданская (1) области, при этом в прошлом году не было ни одного погибшего мотоциклиста [6, с. 36].

Наиболее распространенным видом ДТП с участием мотоциклов является столкновение. На них приходится более половины от общего количества происшествий (61,6 %, или 3 911) и общего числа погибших (52,7 %, или 335). Вторым по массовости видом ДТП с участием мотоциклов является опрокидывание (13,8 %, или 874 ДТП). В силу низкого уровня пассивной безопасности мотоциклов по сравнению с другими ТС высокими значениями тяжести последствий характеризуются наезд на стоящее ТС (13,4), съезд с дороги (16,7), наезд на препятствие (19,5), наезд на животное (8,8).

В 2022 г. из-за нарушений ПДД водителями мотоциклов совершено 3 452 ДТП, что составляет 54,4 % от общего количества происшествий с их участием. В данных ДТП погибли 400 и ранены 3 685 человека. Тяжесть последствий составляет 9,8 [7, с. 52].

С участием водителей мотоциклов с признаками опьянения произошло 1 077 ДТП, что составило пятую часть (17 %) от всех ДТП с их участием. При этом доля погибших почти в два раза выше и составляет 37,6 % (239). Тяжесть последствий таких ДТП имеет достаточно высокое значение – 17,9.

Результаты анализа показателей аварийности в зависимости от возраста водителей мотоциклов свидетельствуют о том, что в 6,9 % (437) ДТП участвовали водители в возрасте менее 16 лет. В аналогичном распределении для остальных видов ТС на долю водителей в возрасте до 16 лет приходится только 1,9 % (1 372) ДТП что говорит о том, что данная проблема характерна именно для водителей мотоциклов. Соответственно, водители в возрасте до 16 лет составляют треть (31,9 %) от всех ДТП с участием мотоциклов. К тому же водители мотоциклов в возрасте до 16 лет были виновны более чем в двух третях (65 %) от всех ДТП, в которых участвовали.

Таким образом, следует отметить, что по всем видам транспортных средств присутствуют индивидуальные изменения в показателях аварийности. Так, несмотря на снижение роста в 2022 г. зафиксирован рост числа погибших в ДТП с участием автобусов, однако в ДТП с участием других категорий ТС число погибших снизилось. Также с 2018 г. наблюдается тенденция к росту показателей аварийности с участием каршеринга.

1. Князев А.С., Линник Т.М., Бурмистров А.О. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года. НИЦ БДД МВД России.
2. Линник Т.М., Боронина В.С., Галаева О.В. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2018 года: информационно-аналитический обзор / Научный центр безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. М., 2018.
3. Боронина В.С., Линник Т.М., Наумов С.Б., Шестериков Н.А. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2019 года: информационно-аналитический обзор / под общей редакцией Д.В. Митрошина. М., 2020.
4. Баканов К.С., Ляхов П.В., Наумов С.Б., Лопарев Е.А., Ермаганбетов А.С., Исаев М.М., Шестериков Н.А., Князев А.С., Ивлев В.С., Мохов А.Г. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год: информационно-аналитический обзор. М., 2021.
5. Баканов К.С., Ляхов П.В., Наумов С.Б., Лопарев Е.А., Ермаганбетов А.С., Исаев М.М., Шестериков Н.А., Князев А.С., Ивлев В.С., Мохов А.Г. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год: информационно-аналитический обзор. М., 2022.
6. Баканов К.С., Ляхов П.В., Наумов С.Б., Селедников Н.В., Айсанов А.С., Сергунова А.С., Царегородцева Е.В., Исаев М.М., Никулин Е.Д., Кобов П.С. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М., 2023.
7. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2020 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 76 с.

8. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.
9. Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2035 года: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 28 декабря 2022 г. № 4261-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 1, ст. 422.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Айсанов Адиль Серикович, старший научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.

ФКУ «НЦ БДД МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Сергунова Анастасия Сергеевна, научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.

ФКУ «НЦ БДД МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: аварийность, ДТП, легковые транспортные средства, грузовые транспортные средства, мототранспорт, велосипед, водители, велосипедисты, дорожно-транспортное происшествие, погибшие, раненые.

Алдошин А.В.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ ФИЗИЧЕСКИХ КАЧЕСТВ КУРСАНТОВ И СЛУШАТЕЛЕЙ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ СИСТЕМЫ МВД РОССИИ, ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ПРОФИЛЮ ГИБДД

Выявлены наиболее важные физические качества, необходимые курсантам и слушателям, обучающимся по профилю ГИБДД, для эффективного выполнения оперативно-служебных задач. Представлено описание физических упражнений, способствующих целенаправленному управлению профессиональной подготовкой сотрудников ГИБДД на всех уровнях профессионального образования.

В обеспечении прав и законных интересов отдельной личности и государства в целом центральную роль играют органы внутренних дел Российской Федерации (далее – органы внутренних дел, ОВД).

Несомненно, важное место в достижении эффективных показателей деятельности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД) отводится уровню физической подготовленности. Становится очевидным, что вопросы развития физических качеств стоят достаточно остро в системе подготовки будущих сотрудников ГИБДД [1, с. 79]. К числу приоритетных задач в области профессиональной подготовки кадров для МВД России относятся:

развитие практико-ориентированной системы образования;

в системе подготовки, физическая подготовленность курсантов и слушателей МВД России, обучающихся по профилю ГИБДД, занимает приоритетное направление и является обязательным компонентом в уровне подготовленности, без которой невозможно осуществление правоохранительной деятельности;

уровень физической подготовки тесно связан с обеспечением личной безопасность будущих сотрудников ГИБДД в процессе выполнения оперативно-служебных задач, обусловленных специфическими характеристиками деятельности [2, с. 42].

По мнению Ю.М. Николаева, при характеристике выносливости как физического качества организма необходимо обращать внимание на факторы, определяющие выносливость. К ним ученый относит:

1. Состав мышц.

Все мышцы человеческого организма состоят из мышечных волокон различных типов. К основным типам мышечных волокон относятся медленные и быстрые волокна. По своему строению они являются абсолютными противоположностями. Медленные мышечные волокна применяют усилия небольшой степени для сокращения, а значит, медленно сокращаются, однако имеют активное кровоснабжение и используют молочную кислоту, содержащуюся в самих мышцах, для «питания», разлагая её на воду и углекислый газ. Утомление при физических нагрузках на эти мышцы развивается медленно ввиду перечисленных факторов. Быстрые мышечные волокна, напротив, сокращаются очень быстро, не имеют активного кровоснабжения и являются источником выделения молочной кислоты, при этом не имея возможности её разложения. Соответственно, такие волокна подвержены более быстрому утомлению.

Из всего сказанного можно сделать вывод, что для более эффективного проявления выносливости в физической деятельности организму необходимо значительное преобладание медленных волокон, для проявления выносливости в скоростных упражнениях – быстрых волокон. Исследования показывали, что в мышцах выдающихся спринтеров обнаруживалось до 80 % быстрых волокон, а в организмах известных стайеров до 80 % медленных волокон.

Камнем преткновения для использования указанных научных явлений будет являться научно доказанный факт того, что физические трени-

ровки не оказывают никакого влияния на проценты распределения мышечных волокон. Они формируются в организме под воздействием наследственности.

2. Механизм обеспечения мышц энергией.

Данный фактор является биологической предпосылкой проявления физической выносливости. Единственным источником энергии для питания мышц человеческого организма представляется аденозинтрифосфат (далее – АТФ) – органическое соединение, синтезирующееся внутри тела. АТФ содержится в тканях в ограниченном количестве, которого хватает, как правило, на несколько минут физического напряжения. При этом особым свойством человеческого организма будет являться не только поглощение АТФ, но и его ресинтез (пересоздание), который происходит на клеточном уровне. Существуют два основных пути выработки АТФ: аэробный (с использованием кислорода) – тканевое дыхание; анаэробный (с использованием внутренних веществ организма). Таким образом, выносливость будет определяться двумя взаимосвязанными системами: емкостью и мощностью энергетических систем организма [3, с. 51]. Емкость будет определяться количеством АТФ, который производится клетками за все время работы (напряжения), а мощность – количеством созданных АТФ за единицу времени (секунда, минута и т.д.).

3. Кислородный долг.

Указанное понятие связано с физиологией дыхания человека. Под кислородным долгом следует понимать несоответствие получаемого количества кислорода количеству, нужному для выполнения определенной работы. Дыхание имеет важное значение при определении выносливости организма. Кислород как важнейший продукт, необходимый для жизнедеятельности организмов, должен поступать в организм непрерывно. При увеличении нагрузки на организм необходимо и увеличение количества поступаемого кислорода. Однако когда физическая нагрузка на организм достигает определенных пределов, становится невозможным поступление достаточного для этого уровня количества кислорода. Это обуславливается вентиляционными способностями легких. Именно в этот момент и возникает кислородный долг: организм откладывает вещества, которые необходимо окислять кислородом до момента, когда он начнет поступать в достаточном количестве. И естественно, дефицит кислорода отрицательно сказывается на работоспособности организма: проявление выносливости спадает, человек перестает выдерживать данную нагрузку.

4. Устойчивость организма к нагрузке.

С биолого-физиологической точки зрения любая нагрузка на организм является определенного рода стрессом, способствующим возникновению негативных факторов. Тренировка выносливости, как правило, позволяет сдвинуть границу возможностей человека, давая шанс отсро-

чить (не избежать) указанных негативных факторов, при наступлении которых следует снижение работоспособности, возникновение усталости.

К подобным факторам, по мнению А.Г. Семёнова и В.И. Криличевского, относятся:

повышение температуры тела;

замедление процесса возбуждения клеток вследствие нарушения водно-солевого баланса организма;

изменение водородного показателя (pH) в сторону кислотности – даже небольшой сдвиг в сторону кислотности будет способствовать затруднению работы клеток организма, в особенности это касается центральной нервной системы (далее – ЦНС);

истощение энергетических ресурсов. Как говорилось ранее, при работе мышцам необходимо большое количество энергии, получаемой из АТФ. При получении АТФ анаэробным путем происходит активное расщепление углеводов, что приводит к их дальнейшему дефициту. Это является довольно негативным явлением, если учитывать тот факт, что некоторые системы человеческого организма не могут расщеплять ничего, кроме углеводов, для получения аминокислот.

5. Техника движений.

Одним из важнейших факторов, определяющих выносливость человеческого организма, является техника движений, которая должна соответствовать двум основным принципам: эффективности и экономичности. Иными словами, при выполнении работы нужно прилагать как можно меньше сил, при этом получая достаточный результат. Для достижения подобного необходимо в процессе выполнения работы выполнять ряд правил:

1) при выполнении работы задействовать строго определенные мышцы, при этом добиваясь расслабления незадействованных мышц;

2) при длительной работе необходимо добиваться рекрутирования (переподключения) мышечных волокон – выполняя определенное действие, необходимо задействовать часть волокон, при их утомлении – перенести нагрузку на свободные волокна;

3) стараться выполнять усилия мышц всего тела синхронно, поскольку именно так достигается их эффективное использование;

4) уделять значительное внимание «немышечным факторам»: силе инерции, упругости и т.п.

6. Эффективность системы терморегуляции.

В ходе научных исследований физических возможностей человеческого организма было установлено, что при занятии физическими упражнениями количество используемой энергии от общего числа энергии вырабатываемой составляет 30-40 %. Соответственно, остальная часть энергии отдается организмом в виде тепла. Терморегуляция организма занимающегося играет значительную роль, учитывая тот факт, что при повы-

шении нагрузки на организм количество выделяемого тепла увеличивается и может достигать критических отметок. При длительных физических нагрузках организм отдает предпочтение 3-му способу теплоотдачи, при небольших нагрузках или на их начальном этапе – 1-му способу.

7. Психологические особенности человека.

Утомление, которое развивается под действием физических нагрузок, оказывает влияние не только на физиологические процессы, протекающие в организме, но и на психологические. Работу организма при выполнении физических упражнений условно можно разделить на две фазы: 1) работа до появления чувства усталости; 2) работа после появления чувства усталости, с задействованием волевых качеств человека. Особенностью данного фактора будет являться то, что соотношение перечисленных фаз в работе человека будет отличаться в зависимости от степени тренированности организма и особенностей ЦНС. В деятельности профессиональных спортсменов и лиц с устойчивой ЦНС в основном преобладает вторая фаза.

Немаловажную роль при работе организма уделяется и мотивации занимающегося. Для профессиональных спортсменов это может быть соревновательный мотив, для курсантов и слушателей, обучающихся по профилю ГИБДД, – «образовательный» мотив (желание получить наивысший бал).

Таким образом, выносливость – это способность организма в течение заданного промежутка времени выполнять определённую работу без снижения интенсивности. Существуют психологические и физиологические предпосылки формирования и развития выносливости организма. Самым важным фактором будут являться множественные изменения, происходящие при выполнении упражнений. Существует 2 вида выносливости: общая и специальная. Скоростная выносливость – подвид выносливости специальной, характеризующийся возможностью сохранения относительно высокой скорости передвижения в течение максимального промежутка времени. Изученные теоретические основы позволяют проанализировать существующие методики развития скоростной выносливости.

Скоростно-силовые способности можно определить как способность обучающегося к непредельным напряжениям мышц, которые выполняются с максимальной скоростью и высокой мощностью, то есть в тех упражнениях, в которых важна как сила, так и скорость выполнения (сюда относят: метания, спурты, прыжки, броски партнёра в единоборствах). В специальной литературе, изучающей физические качества, скоростно-силовые способности также называют «взрывной» силой. «Взрывной» силой также объясняют способность спортсмена достигать максимальных усилий, во время выполнения упражнения, за минимальное время (для оценки применяется специальный скоростно-силовой ин-

декс, представляющий собой отношение максимального показателя силы ко времени достижения силового максимума в каком-либо упражнении).

Из вышесказанного можно сделать вывод, что скоростно-силовые способности включают в себя как силовые, так и скоростные способности. Главные направления методики развития скоростно-силовых качеств базируются на трёх основных аспектах физиологии человека:

уровня и специфики межмышечной координации;

уровня и специфики внутримышечной координации;

реактивности самих мышц.

Сила – это способность преодолевать внешнее сопротивление за счет мышечных усилий. Еще в раннем возрасте необходимо развивать силу ног, но также большое внимание уделять развитию мышц шеи, плечевого пояса, туловища, спины, живота. В будущем курсант (слушатель) должен обладать такой силой, чтобы свободно осуществлять ускорения [4, с. 148].

Итак, основными методами скоростно-силовых качеств у курсантов и слушателей, обучающихся по профилю ГИБДД, являются:

1. Повторное выполнение упражнений без отягощений.

2. Повторное выполнение упражнений с отягощениями и среднего и малого веса.

3. Упражнение, выполняемое при смешанном режиме работы мышц.

4. Однократное выполнение силового упражнения с предельным и околопредельным весом [5, с. 46].

Таким образом, следует констатировать факт, что постановка процесса физической подготовки, построенной на учете организации жизнедеятельности сотрудников ГИБДД и индивидуальных особенностей проявления характера и темперамента в сочетании с определенными условиями внешней среды, способствует повышению физической и умственной работоспособности сотрудников. Адаптационный процесс является реальной основой целенаправленной активизации резервных возможностей, творческих способностей, а также преодоления трудностей и психологических барьеров, возникающих в процессе служебной деятельности сотрудников ГИБДД.

---

1. Баркалов С.Н., Макеева В.С., Махов С.Ю., Струганов С.М., Бакин А.В. Теоретические аспекты дифференциации физической подготовки курсантов образовательных организаций МВД России, обучающихся по профилю ГИБДД // Обзор педагогических исследований. 2022. Т. 4. № 3. С. 79–87.

2. Кузнецов М.Б., Маркин Э.В., Самойлова Т.В., Смирнов В.Н. Совершенствование физической подготовки сотрудников полиции методом круговой тренировки // Известия Тульского государственного университета. Физическая культура. Спорт. 2022. № 1. С. 42–50.

3. Моськин С.А., Демидова А.В. Место физической культуры и спорта в подготовке сотрудников органов внутренних дел // Наука-2020. 2022. № 2 (56). С. 51–56.
4. Подрезов И.Н. Роль физической подготовки в развитии профессионально-значимых физических и личностных качеств курсантов // Автономия личности. 2022. № 1 (27). С. 148–153.
5. Губенков А.О. Мотивация как неотъемлемый элемент физической подготовки // Наука-2020. 2022. № 1(55). С. 42–48.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Алдошин Андрей Витальевич, кандидат педагогических наук, доцент, профессор кафедры физической подготовки и спорта.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: физические качества, физическая подготовка, работоспособность, курсанты и слушатели.

Амелин Н.В.

БОКОВОЙ ИНТЕРВАЛ КАК БЕЗОПАСНОЕ РАССТОЯНИЕ ПРИ ДВИЖЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В статье затрагиваются актуальные проблемы, связанные с соблюдением безопасного бокового интервала при участии в дорожном движении. Приводится анализ дорожных ситуаций, создающих угрозу участникам дружного движения при несоблюдении бокового интервала, и статистика дорожно-транспортных происшествий по вине водителей со стажем менее 2 лет. Выявляются причины необходимости определения и введения численных характеристик бокового интервала.

Выбор водителем правильного расположения транспортного средства (далее – ТС) при движении по дороге играет значительную роль в обеспечении безопасности дорожного движения. Одним из основных положений является боковой интервал. Несмотря на снижение, по сравнению с 2021 г., количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) по причине несоблюдения водителями безопасного бокового интервала (-15,13 % АППГ), тяжесть их последствий остается высокой (6,5), что является одной из проблем безопасности дорожного движения.

Боковой интервал – это промежуток или расстояние (свободное пространство) между боковыми габаритами транспортного средства и другими объектами или участниками дорожного движения. Согласно Правилам дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД) водитель должен соблюдать такой необходимый боковой интервал, который позволяет избежать столкновения и обеспечивает безопасность дорожного движения. Данная норма призвана обеспечивать безопасность движения всех участников дорожного движения. ПДД не устанавливают численные значения бокового интервала, предоставляя водителю самостоятельно определять, на каком расстоянии от объекта или другого участника дорожного движения (далее – УДД) безопасно двигаться на ТС. Расчет расстояния бокового интервала имеет субъективный характер, каждый водитель, в зависимости от своего личного опыта (стажа вождения), навыков управления ТС и с учетом соблюдения других требований ПДД, располагает ТС на проезжей части по своему усмотрению. Но при совершении действий и выборе расположения он должен учитывать также безопасность других УДД, например пешеходов или велосипедистов, так как одно и то же расстояние может быть безопасно, по мнению водителя автомобиля, но ставить под угрозу жизнь и здоровье мотоциклиста. Это одна из причин необходимости определения численного значения бокового интервала.

Можно сказать, что навык определения безопасного расстояния водитель получает из личного опыта управления ТС. Но первоначально знания о нем водитель получает при обучении в автошколе. Преподаватель и инструктор, обучая кандидата в водители методам определения безопасного расстояния от габаритов ТС до других объектов, зачастую также основываются на субъективном мнении и личном опыте.

Далее, при проведении практического экзамена экзаменатор должен оценить навыки кандидата в водители по управлению ТС, в частности по соблюдению расположения ТС на проезжей части, одним из критериев которого является соблюдение безопасного бокового интервала. И в этом случае недостатком является отсутствие его численных характеристик, так как оценивается его соблюдение с учетом субъективного мнения экзаменатора, что зачастую приводит к несогласию с результатами такой оценки со стороны кандидата в водители.

На практике нарушение бокового интервала фиксируется только в случае дорожно-транспортного происшествия, так как достоверно подтвердить создание опасности в движении, угрозу причинения вреда здоровью или гибели человека, а также повреждения ТС от несоблюдения бокового интервала невозможно, если такого события не произошло.

Рассмотрим статистику ДТП при несоблюдении бокового интервала в движении. К данному виду нарушения более склонны как раз водители со стажем управления ТС менее 2 лет (см. рисунок 1).

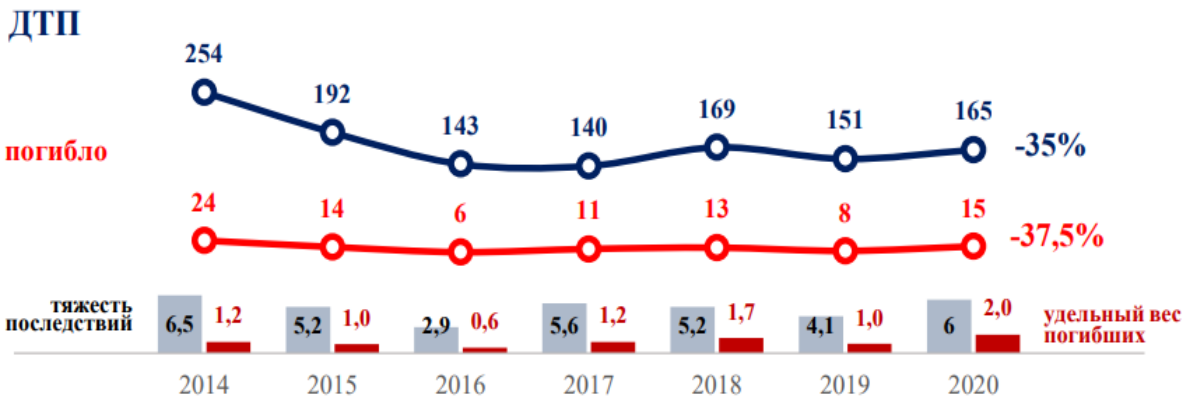


Рис. 1. Основные показатели аварийности из-за несоблюдения бокового интервала водителями со стажем управления ТС менее 2 лет.

С 2014-го по 2020 г. складывалась устойчивая тенденция к снижению основных показателей аварийности водителей со стажем управления ТС до 2 лет по причине несоблюдения бокового интервала (рисунок 1). Количество ДТП сократилось на 35 %, число погибших – на 37,5 %, тяжесть последствий – на 7,7 %. Несмотря на это, увеличилась доля погибших в ДТП и составила 2 % от общего числа погибших по вине водителей со стажем управления ТС менее 2 лет [1].

В связи с перечисленными причинами и недостатками, а также для профилактики данного вида нарушений было бы целесообразно рассчитать минимальные значения расстояния бокового интервала и законодательно их установить.

Для начала стоит проанализировать, в каких случаях боковой интервал в большей степени влияет на безопасность дорожного движения.

К основным ситуациям можно отнести проезд рядом с неподвижным объектом или движущимся УДД. Например, движение по дороге вдоль припаркованных автомобилей или маршрутных ТС, стоящих на остановке, рядом с пешеходами или лицами, управляющими двухколесным транспортом, в том числе средствами индивидуальной мобильности, обгон или опережение других УДД, а также встречный разъезд.

Для определения критериев расчёта безопасного расстояния необходимо обозначить угрозы, которые представляет несоблюдение бокового интервала. Основной угрозой является вероятность ДТП в результате изменения траектории движения УДД из-за воздействия воздушного потока от движущегося ТС или ответных действий, вызванных опасностью столкновения.

При движении вдоль припаркованных ТС, остановившихся перед пешеходным переходом или на остановке маршрутных ТС, опасно не только столкновение с ними, но и вероятность наезда на пешеходов, вышедших на проезжую часть из-за них.

При обгоне или опережении большое влияние оказывают воздушные потоки. Пешеходы и двухколесные ТС менее устойчивы на поверхности дороги, а также на их дальнейшее поведение влияет эффект неожиданности от проезжающего близко ТС.

В случаях приближения к крупногабаритным ТС (грузовик и автобус), аэродинамическое сопротивление которых хуже, чем у легковых ТС, воздушные потоки от них больше воздействуют на опережающего, что может привести к опасному изменению траектории движения, особенно при встречном разъезде. Согласно законам аэродинамики, при увеличении расстояния от движущегося объекта сила воздействия воздушных потоков, исходящих от его лобового сопротивления, уменьшается [2].

Определить точные численные значения безопасного бокового интервала практически невозможно в силу многообразия дорожных условий, но установить минимальные значения, после которых увеличивается риск наступления опасных последствий, возможно.

Например, для минимизации риска столкновения с:

пешеходом, вышедшим на проезжую часть между припаркованными автомобилями расстояние должно обеспечивать возможность ему остановиться, не пересекая траекторию движения ТС;

внезапно открывшейся дверью остановившегося ТС – расстояние должно быть не меньше ширины ее открытия;

пассажиром, выходящим из-за остановившегося на остановке автобуса – расстояние должно быть таким, чтобы угол обзора позволял вовремя заметить его появление.

Также расстояние должно быть увеличено для минимизации воздействия воздушного потока при сближении с двухколесным или крупногабаритным ТС.

Конечно, при определении безопасного бокового интервала немаловажную роль играет и скорость движения ТС. При минимальных значениях скорости расстояние до объекта может изменяться в меньшую сторону, например при парковке или остановке.

В любом случае в данной статье невозможно определить численные значения безопасного бокового интервала. Для этого необходимо проводить отдельное научное исследование с проведением практических экспериментов, но можно обратиться к зарубежному опыту законодательного утверждения минимального бокового интервала.

Например, законодательством Республики Германия установлены минимальные значения для расстояний безопасного бокового интервала:

до стоящих школьных или «общественных» автобусов – не менее 2 м;

до велосипедистов и пешеходов – не менее 1.5 метра (в населенном пункте) и не менее 2 м (за городом);

до двухколесных ТС – 1,5 м;

до легкового или грузового ТС – 1 метр (при опережении), не менее 0,5 м от припаркованных [3].

Статьей R414-4 Правил дорожного движения Французской Республики установлены требования к минимальному расстоянию между ТС и обгоняемым. Так, водитель не должен приближаться сбоку к обгоняемому двух – или трехколесному ТС, пешеходу или животному ближе чем на 1 м в населенных пунктах и на 1,5 м за их пределами [4].

Законодатель, устанавливая минимальные значения для бокового интервала, обеспечивает взаимную безопасность всех УДД. В основном она направлена на обеспечение прав на безопасное передвижение и защиту жизни и здоровья наиболее уязвимых УДД, таких как пешеходы и велосипедисты. За нарушение требований законодательства, касающегося соблюдения безопасного бокового интервала, предусмотрена административная ответственность.

Вместе с тем наличие четко обозначенных расстояний бокового интервала способствует снижению субъективного мнения при определении факта нарушения, а ответственность является одним из методов профилактики нарушений.

В заключение можно сделать выводы о том, что наличие численных характеристик бокового интервала повышает объективность оценки безопасного расстояния при обеспечении безопасности дорожного движения, в частности при обучении вождению, проведении практических экзаменов, определении нарушения и контроле за дорожным движением. Учитывая зарубежный опыт, целесообразно провести научное исследование по определению численных характеристик минимальных размеров бокового интервала, обеспечивающих безопасность дорожного движения, и внести их в законодательство Российской Федерации, что в целом будет способствовать повышению защищенности участников дорожного движения, дисциплинированности водителей и повышению уровня профессионализма лиц с небольшим стажем управления ТС, а также положительно повлияет на снижение аварийности.

1. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022.
2. Королев Е.В., Жамалов Р.Р. Аэродинамическое сопротивление плохо обтекаемых тел // Вестник НГИЭИ. 2011. № 1 (2). С. 67–77.
3. Закон о дорожном движении Федеративной Республики Германия (StVO) [Электронный ресурс]: от 6 марта 2013 г. Доступ из портала Закона о дорожном движении (StVO).
4. Правила дорожного движения Французской Республики (Code de la route) [Электронный ресурс] // Сайт законодательства Французской Республики.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Амелин Николай Владимирович, заместитель начальника отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения.

ФКУ «НЦ БДД МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, боковой интервал, безопасное расстояние, дорожно-транспортное происшествие, ДТП, транспортное средство.

Андреев П.Г.

ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ МЕР ПРЕСЕЧЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

В данной статье рассматриваются отдельные виды мер пресечения административных правонарушений. Указывается на наличие отдельных пробелов в законодательстве, устранение которых позволит более качественно реализовывать процесс повышения уровня безопасности дорожного движения.

Административное законодательство в целях предотвращения вероятного совершения дорожно-транспортного происшествия предусматривает ряд запрещающих мер, таких как отстранение водителя от управления транспортным средством или задержание транспортного средства. Соответственно центральное место среди нормативных правовых актов в данной сфере отводится КоАП РФ.

Ст. 27.12 КоАП РФ прямо указывает на право должностных лиц отстранить лицо, которое управляет транспортным средством в состоянии опьянения, от данного процесса [1]. Однако норма данной статьи, как и другие нормативные источники, не дают конкретного разъяснения, что собой представляет такая процедура. Указывается на необходимость присутствия двух понятых, а также строгая реализация процесса исключительно должностными лицами.

Стоит отметить, что Административный регламент 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 в п. 224 также не дает понятия отстранению от права уп-

равления, но устанавливает способ его реализации – запрещение управления [2].

Из вышесказанного следует, что механического процесса осуществления отстранения от права управления транспортным средством не производится – процедура остается формализованной: выносится письменный запрет, не дающий гарантий, что правонарушитель не продолжит управлять транспортным средством. В данном случае произойдет нарушение ст. 19.3 КоАП РФ, что даст возможность сотрудникам полиции преследовать транспортное средство с дальнейшим задержанием. При этом остается нерешенным вопрос, каким образом обеспечить безопасность как и для самого нарушителя, так и для других участников дорожного движения, с момента игнорирования письменного предписания водителем и его решением продолжить движение до момента задержания. Соответственно, требуется законодательно оформить понятие отстранения водителя от права управления транспортным средством с четким перечнем процедур его реализации в целях недопущения усугубления последствиями совершенное правонарушение.

В отличие от отстранения, процесс задержания транспортного средства более детально регламентирован на правовом уровне. В ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ говорится о том, что в случае невозможности перемещения транспортного средства на специализированную стоянку по техническим причинам задержание осуществляется на месте при помощи блокирующих устройств. Однако вновь прослеживается пробел в законодательстве – в КоАП РФ отсутствует определение блокирующего устройства, а также не разграничен процесс его применения. Нормативная составляющая в правовых актах различного уровня детально рассматривает способ перемещения задержанного транспортного средства на стоянку путем использования эвакуатора. Следовательно использование блокирующих устройств теряет свою актуальность.

Запрещение эксплуатации транспортного средства также является одной из мер, принимаемых сотрудниками полиции в целях недопущения дальнейшего совершения правонарушения. В настоящее время данный процесс учитывается федеральными законами от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», Правилами дорожного движения РФ, Административным регламентом. При этом в них отсутствует определение понятия указанной меры, процессуальное ее оформление не регламентируется.

Согласно статье 19 ФЗ «О безопасности дорожного движения» запрещается эксплуатация транспортного средства, если лицо, управляющее им, находится в состоянии опьянения, владелец не заключил договор ОСАГО либо выявлены технические неисправности, создающие угрозу безопасности дорожного движения [3]. Так, при наличии определенных технических неисправностей сотрудник полиции «требует прекратить

движение транспортного средства» или предлагает «прекратить движение до устранения соответствующих неисправностей». Соответственно, вновь обнаруживается, по нашему мнению, недоработка в законодательных нормах. Запрет передвижения на транспортном средстве носит исключительно устный характер, что дает возможность правонарушителю поверхностно отнестись к предписанию. Кроме того, водитель может передвигаться на данном транспорте до места, где будут устранены выявленные неисправности. Исключение составляют случаи, связанные с неисправностями тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), световых приборов (фар и задних габаритных огней) в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, стеклоочистителя со стороны водителя во время дождя или снегопада.

Таким образом, указанные правовые меры пресечения требуют своей доработки. Необходимо четко определить понятия и последовательность реализации данных мер в целях недопущения в дальнейшем усугубления последствий от уже совершенных противоправных деяний.

1. Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: с изм. от 27 января 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Административный регламент 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 «КонсультантПлюс».
3. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 дек. 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Андреев Петр Геннадьевич, старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: административное правонарушение, административное наказание, ответственность, правонарушения в области реализации дорожного движения.

Афонин В.В.

СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ КАК УЧАСТНИКИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье рассматривается новое для ПДД понятие – «средства индивидуальной мобильности», анализируется действующее в России законодательство, регулирующее вопросы участия гироскутеров, моноколес и электросамокатов в дорожном движении. Определены пределы административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, где одним из участников является средство индивидуальной мобильности.

В последние годы активно стали использоваться новые средства передвижения. На электросамокатах и гироскутерах передвигаются в повседневной жизни люди разных возрастных групп. Сейчас они уже не только используются в качестве развлечения, но и с целью повседневного перемещения от одного пункта назначения к другому, например от дома до места работы и обратно. В связи с этим возрастает необходимость обеспечения безопасности при использовании новых видов транспортных средств в местах, где это разрешено. Президент Российской Федерации В.В. Путин неоднократно обращался к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, обозначая при этом нестабильную обстановку в данной сфере [1].

Необходимо отметить, что участились случаи дорожно-транспортных происшествий с участием электросамокатов и гироскутеров, это позволяет сделать вывод, что многие граждане, управляющие рассматриваемыми средствами передвижения, не знают и не соблюдают правила дорожного движения [2]. При этом последствия столкновений с водителями средств индивидуальной мобильности вполне серьезны, достаточно часто страдают дети, пожилые люди, сами водители, которые зачастую – несовершеннолетние. Однако на сегодняшний день существует ряд неурегулированных действующим законодательством вопросов, касающихся порядка использования средств индивидуальной мобильности, а также, например, отсутствует порядок привлечения данных лиц к ответственности за нарушение установленных правил и за причинение вреда жизни или здоровью. При этом необходимо отметить, что с марта 2023 г. электросамокаты, моноколёса и гидроскутеры официально получили статус средств индивидуальной мобильности, то есть водители подобного транспорта заняли промежуточное положение между пешеходами и велосипедистами. По новым правилам скорость самоката не должна превышать 25 км/ч, а для того чтобы ездить по тротуарам и дорожкам, его вес не должен превышать 35 кг. Приоритет на тротуарах по-прежнему

останется у пешеходов, а для перехода дороги водителям электросамокатов придется спешиться. Лицам старше 14 лет разрешили ездить на дорогах вместе с велосипедистами по правому краю проезжей части, но только той, где разрешенная скорость – не более 60 км/ч. На тех улицах, где допустимая скорость – выше 80 км/ч, проезд самокатов запрещен. Кроме того, будет запрещена перевозка пассажиров на мопедах и скутерах.

Можно ли отнести средства индивидуальной мобильности к источникам повышенной опасности? По мнению А.М. Беляковой, под источниками повышенной опасности следует понимать отдельные предметы материального мира. Особенность этих предметов состоит в том, что они не могут в полном объеме быть под контролем человека, и, соответственно, взаимодействие с ними создает опасность. Причем опасность распространяется не только на лицо, непосредственно осуществляющее деятельность с этим предметом, но и на иных лиц [3].

Хотя конкретный перечень источников повышенной опасности отсутствует, на практике суды не признают электросамокаты и иные средства индивидуальной мобильности в качестве таковых. В данном контексте представляется логичным рассмотреть понятие механических транспортных средств. В данном случае это понятие включает в себя автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадроциклы, мопеды и иные транспортные средства, управление которыми осуществляется только при получении специального права. При этом к этой категории следует отнести тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины.

В рамках рассмотрения указанного вопроса целесообразно обратить внимание на Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [4], в котором содержится положение, где сказано, что электрические самокаты относятся к двухколесному транспортному средству, которое приводится в движение электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 4 кВт, имеющиммаксимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч.

При более детальном изучении технических возможностей рассматриваемых средств передвижения можно отметить, что они имеют достаточно серьезные различия. Кроме того, некоторые из них имеют принципиальное значение для установления ответственности. Так, достаточно большое количество производителей индивидуальных средств передвижения создают возможность развивать скорость свыше 50 км/ч, а некоторые модели при передвижении достигают скорости до 90 км/ч. При этом отдельные электродвигатели имеют предельную мощность более 8 кВт [5].

Исходя из этого, вполне обосновано сделать вывод, что средства индивидуальной мобильности могут причинить достаточно серьезный ущерб человеку. При столкновении с данными средствами передвижения

человек может получить вред здоровью, а в отдельных случаях может повлечь и более серьезный исход. Кроме того, существует опасность для лиц, непосредственно управляющих такими средствами передвижения.

Следует привести в пример имеющийся зарубежный опыт. Так, в некоторых странах законодатели указывают на то, что управление электросамокатом, а также иными средствами индивидуальной мобильности не менее опасно, чем автомобилем. Например, в Израиле уже имеется опыт привлечения лица, управляющего электровелосипедом, к уголовной ответственности за наезд на пешехода, в результате которого им были получены травмы, не совместимые с жизнью. Об этом свидетельствует практика, когда участник дорожного движения, проезжая по улице со скоростью 24 км/ч, сбил на пешеходном переходе мужчину, который получил тяжелые травмы черепа и через две недели скончался в больнице [6].

Также приведем некоторые требования, которые установлены различными странами для лиц, использующих данные средства передвижения.

Например, во Франции при перемещении на средствах индивидуальной мобильности запрещена езда по тротуарам (кроме специально отведенных мест). При перемещении запрещается находиться в наушниках, а максимальная скорость для них не должна превышать 25 км/ч. В случае нарушения установленных требований лицам грозит штраф в размере 135 евро (почти 12 тысяч рублей). В Швейцарии установлено аналогичное требование, которое запрещает электросамокатчикам пользоваться тротуарами в процессе передвижения.

Представляет интерес требование, установленное в законодательстве Бельгии. Так, для жителей данной страны управление электросамокатом возможно только после 18 лет.

В США, а именно в штате Калифорния, существует запрет на передвижение на электросамокатах, которые могут развивать скорость свыше 20 км/ч.

Наиболее перспективным для отечественного законодательства является требование, установленное в Индиане. Оно заключается в необходимости иметь водительское удостоверение для управления средствами индивидуальной мобильности. Однако целесообразно вводить данное требование не на все электросамокаты или гироскутеры, а лишь на те, которые имеют конкретные характеристики. В первую очередь речь идет о скоростных возможностях рассматриваемых средств передвижения.

Настоящим законодательством об административных правонарушениях предусмотрена административная ответственность для управляющих средствами индивидуальной мобильности за нарушение ПДД, например за то, что не спешились перед пешеходным переходом. Статьей 12.29 КоАП предусмотрено административное наказание в виде административного штрафа. В случае совершения правонарушения лицом, находящимся в состоянии опьянения при управлении электросамокатом, моно-

колесом или гироскутером, ответственность предусмотрена частью 3 статьи 12.29 КоАП РФ. За создание помех движению транспортных средств лицу, передвигающемуся на одном из средств индивидуальной мобильности, грозит административный штраф в соответствии с частью 1 статьи 12.30 КоАП РФ. В случае, если произошло столкновение, например, электросамоката с пешеходом, то в соответствии с законодательством об административных правонарушениях, действующим в России, правонарушитель должен быть привлечен к административной ответственности по части 2 статьи 12.30 КоАП РФ, но только в случае причинения пешеходу вреда легкой или средней тяжести.

На сегодняшний день привлечь лиц, управляющих электросамокатом или гиросутером, к уголовной ответственности весьма проблематично. Тем не менее, как показывает практика, случаев причинения вреда здоровью от использования данных средств передвижения на дорогах становится достаточно много, что не может оставаться незамеченным.

В связи с этим вполне обоснованно предложить расширить перечень предметов преступления, содержащихся в статье 264 УК РФ, а также внести дополнения в диспозицию данной нормы, включив в нее «транспортные средства, приводимые в движение электродвигателем».

---

1. Елагин А.Г., Афонина Е.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.
2. Число ДТП с самокатами в России выросло на 35 % [Электронный ресурс]. URL: https://www.rbc.ru/rbcfreenews/62ba92859a7947711673ad84 (дата обращения: 22.02.2023).
3. Белякова А.М. Гражданско-правовая ответственность за причинение вреда. М., 1986. 149 с.
4. О безопасности колесных транспортных средств [Электронный ресурс]: Технический регламент Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Технические характеристики электросамокатов [Электронный ресурс]. URL: https://e-samokat.com/top-5-samyh-moschnyh-elektrosamokatov (дата обращения: 22.02.2023).
6. Зарубежная судебная практика. Израиль, 2019 [Электронный ресурс]. URL: https://detaly.co.il/v-iz-raile-vpervye-sudyat-voditelya-elektrovelosipeda-sbivshego-peshehoda-nasmert (дата обращения: 22.02.2023).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Афонин Вадим Вячеславович, кандидат юридических наук, доцент кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: ответственность, средства индивидуальной мобильности, электросамокат, гироскутер, участники дорожного движения.

Афонина Е.Г.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ (НАДЗОР) В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

Автор определяет, что деятельность полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма представляет собой важное направление, реализация которого требует аккумулирования сил и средств задействованных органов, подразделений, организаций, общественных объединений. Эта деятельность включает в себя осуществление государственного контроля (надзора) за соблюдением правил дорожного движения в данной области. Делается вывод о том, что требуется совершенствование административного законодательства об ответственности за правонарушения с участием детей на дорогах.

Законодательство Российской Федерации предоставляет функции соответствующим органам государственной власти, их должностным лицам по осуществлению контроля и надзора за соблюдением нормативных актов [1]. Так, деятельность полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма реализуется посредством осуществления различных функций, одной из которых является осуществление государственного надзора (контроля), осуществляемого специальными уполномоченными государственными органами и должностными лицами. При этом происходит их взаимодействие с другими контролирующими субъектами [2], а именно:

социальный контроль обеспечивает общество, этот вид контроля ярко выражен в настоящее время в фиксировании правонарушений в области дорожного движения гражданами;

педагогический контроль, который осуществляется учителями, воспитателями; на таком уровне контроля происходит процесс определения

знаний правил дорожного движения и оказывается помощь по формированию умений детей различных возрастов в области детской дорожной безопасности;

родительский контроль, в котором участвует семья.

Актуальность проблемы дорожно-транспортного травматизма, помимо ее географических, статистических, правовых, социальных масштабов и продолжающегося роста ДТП с пострадавшими, обусловлена тем, что многие случаи травматизма могут быть предупреждены в результате систематического проведения профилактических мероприятий различного характера всеми субъектами профилактики, в том числе с использованием социальной рекламы [6]. Пропаганда безопасности дорожного движения, безусловно, является необходимой мерой деятельности различных сфер общества, позволяющей снизить аварийность на дорогах страны и минимизировать последствия от дорожно-транспортных происшествий [7].

При этом решаются такие задачи, стоящие перед ОВД в области предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма, как обучение детей и формирование у них навыков безопасного поведения на дорогах, привлечение заинтересованных субъектов к участию и реализации профилактических мероприятий в данном направлении.

Итогом реализации этой функции в дошкольных организациях может стать открытое занятие по результатам изучения правил дорожного движения, в школах – тестирование на знание правил дорожного движения, а в старших классах контроль может быть произведен посредством принятия отдельного экзамена [3].

В России к настоящему моменту в этом направлении достигнуты некоторые успехи. Разработано большое количество материалов, которые позволяют проводить работу, направленную на вовлечение в тему дорожной безопасности, и, как следствие, формировать культуру у настоящих и будущих участников дорожного движения. На постоянной основе проводятся всероссийские кампании «Автокресло – детям!», «Пристегнись!». По словам начальника УГИБДД по Орловской области, на протяжении последних лет ситуация на дорогах Орловщины имеет устойчивую положительную динамику: с 2012 г. число погибших и раненых в ДТП сократилось практически на 37 % (по итогам 2019 г.). Несмотря на это, количество пострадавших на дорогах всё равно остаётся значительным. В текущем году зарегистрировано 663 ДТП, в которых погибло 97 человек.

Во исполнение поручения Президента РФ в 2018 г. сотрудники ГИБДД приступили к реализации Стратегии безопасности дорожного движения, важным аспектом которой является объединение всех институтов гражданского общества: полиции России, законодательной и исполнительной власти, общественных организаций, СМИ, граждан и др. Программа рассчитана до 2024 г. и будет реализовываться по следую-

щим направлениям: изменение поведения участников дорожного движения по соблюдению ПДД, совершенствование улично-дорожной сети, развитие оказания помощи и спасения пострадавших в результате ДТП, совершенствование системы управления безопасности дорожного движения и т.д.

По словам начальника Госавтоинспекции, несмотря на большую профилактическую работу (в 2018 г. проведено 960 мероприятий, из них 345 – с детьми), правосознание участников дорожного движения в регионе пока находится на низком уровне. Это подтверждают следующие цифры: в текущем году сотрудниками ГИБДД пресечено более 500 тысяч нарушений ПДД (управление ТС в состоянии опьянения лицами без права и лишёнными права управления, выезд на полосу встречного движения, нарушения ПДД пешеходами, нарушения на ж/д переездах и др.), 385 тысяч из них выявлено с помощью приборов фотовидеофиксации [4].

Для того чтобы население получало достоверную информацию, сотрудникам Госавтоинспекции необходимо постоянно поддерживать контакт и тесное взаимодействие со средствами массовой информации. Кроме того, реальной помощью в решении проблем с повсеместным использованием средств пассивной безопасности для детей может стать открытие пунктов проката в городах для семей, имеющих низкий доход, многодетных семей. Во многих субъектах нашей страны такие пункты уже открыты и успешно функционируют, но сложность ситуации заключается в том, чтобы найти спонсоров и меценатов, которые бы снабдили подобные пункты проката качественными, отвечающими всем требованиям детскими удерживающими устройствами, ведь, по данным Всемирной Организации Здравоохранения, использование удерживающих устройств снижает смертность среди детей-пассажиров на 54 %, а риск получения травм – на 70 % [5].

Подводя итог вышеизложенному, необходимо сделать вывод, что основная обязанность по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма ложится на органы внутренних дел, в частности на подразделения Госавтоинспекции.

Основными функциями органов внутренних дел по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма являются: функция профилактики, методического обеспечения и государственного надзора (контроля). Каждая из перечисленных и рассмотренных функций по своей сути важна в деле сохранения жизни и здоровья детей и при этом задействует множество субъектов.

Так, в осуществлении профилактической функции одна из главных ролей принадлежит средствам массовой информации, привлекаемым для освещения темы детского дорожно-транспортного травматизма, а также для пропаганды безопасности дорожного движения. Для реализации функции методического обеспечения привлекаются педагогические кол-

лективы различных образовательных организаций, что также немаловажно в деятельности, направленной на решение задач по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. В целях реализации функции государственного надзора (контроля) привлекаются общество (социальный контроль), педагоги образовательных организаций (педагогический контроль) и родители (родительский контроль), силы которых аккумулированы для своевременной реакции на выявление и устранение причин и условий, способствующих детскому травматизму на автодорогах. Важно, что представители Госавтоинспекции, осуществляя надзор (контроль) за обеспечением безопасности дорожного движения, имеют право применять меры принуждения и привлекать к ответственности нарушителей, но российским законодательством об административной ответственности в настоящее время не учитывается повторность правонарушения за перевозку детей без детского удерживающего устройства, а также не предусмотрена административная ответственность за неправильное использование детского удерживающего устройства, а это, как доказали краш-тесты, является смертельным для ребенка-пассажира. В этой связи предлагается ввести административную ответственность за повторное нарушение правил перевозки детей на территории Российской Федерации, дополнив статью 12.23 частью 3.1 следующего содержания: «Повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 3 настоящей статьи, влечет наложение административного штрафа на водителя в размере шести тысяч рублей; на должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; на юридических лиц – двухсот тысяч рублей».

Практическая реализация этого самостоятельного состава административного правонарушения будет иметь превентивное значение, создавая реальную возможность применения наказания для водителей, неоднократно нарушающих установленные правила перевозки детей, а также будет стимулировать участников дорожного движения к законопослушному поведению на дорогах.

---

1. Соболева Ю.В. Вопросы эффективности государственного контроля в отношении некоммерческих негосударственных организаций // Актуальные вопросы контроля и надзора в социально значимых сферах деятельности общества и государства: материалы III Всероссийской научно-практической конференции (Россия, г. Нижний Новгород, 29–30 июня 2017 г.) / отв. ред. д-р юрид. наук, доцент А.В. Мартынов. Н. Новгород: Изд-во Нижегородского государственного университета им. Н.И. Лобачевского, 2017. С. 300–306.

2. Соболева Ю.В. Субъекты административного права: подходы к классификации // Правовая политика и правовая жизнь. 2015. № 2 (59). С. 29–35.

3. Афонина Е.Г. Контрольное направление административной деятельности полиции по обеспечению детской дорожной безопасности // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2016. № 1 (31). С. 256–259.
4. URL: http://oreloblsovet.ru (дата обращения: 01.04.2023).
5. Безопасность маленьких пассажиров – наша обязанность // Аргументы и факты. 2020. 6 нояб.
6. Афонин В.В. Роль и значение социальной рекламы в профилактических мероприятиях по пропаганде безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 1 (70). С. 6–8.
7. Андреев П.Г. Субъекты реализации мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сборник статей. Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022. С. 13–17.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Афонина Евгения Григорьевна, преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: государственный контроль, надзор, детский дорожно-транспортный травматизм, участники дорожного движения, полиция, предупреждение.

Бадиков Д.А.

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ УЧАСТИЯ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ (БЕСПИЛОТНЫХ) ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

В данной статье рассматриваются некоторые вопросы участия высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств в дорожно-транспортных происшествиях.

С развитием компьютерных и коммуникационных технологий были достигнуты большие успехи в области высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств, которые в корне меняют традиционный

метод управления в системе «человек – транспортное средство – дорога», демонстрируют широкие перспективы применения и получения экономической выгоды.

Под высокоавтоматизированным транспортным средством понимается транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения и допущенное к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации [1].

Данные транспортные средства воспринимают окружающую среду на основе бортовых датчиков и принимают решения на основе технологии искусственного интеллекта, могут автономно перемещаться и добираться до места назначения без ручного управления. Транснациональная корпорация Google взяла на себя инициативу в исследовании высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств и провела серию дорожных испытаний в Калифорнии в 2010 г. В 2015 г. Tesla разработала систему вождения с автопилотом, включающую автоматическое удержание полосы движения, автоматическую смену полосы движения и автоматическую парковку. Однако уже в мае 2016 г. произошла авария с высокоавтоматизированными транспортными средствами, в которой автомобиль Tesla не смог распознать белый трейлер и столкнулся с ним при прохождении перекрестка [2]. Этот тип столкновений указывает на то, что появление указанных транспортных средств может привести к новым и нестандартным дорожно-транспортным происшествиям. Кроме того, в Российской Федерации постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств» [3] установило проведение на территории Москвы и Республики Татарстан эксперимента с высокоавтоматизированными транспортными средствами с 1 декабря 2018 г. по 1 марта 2022 г.

Данные транспортные средства могут осуществлять автономное вождение на основе ряда встроенных интеллектуальных аппаратных средств. В 2014 г. Общество автомобильных инженеров (SAE) классифицировало автоматические транспортные средства на шесть уровней, в зависимости от степени автоматизации:

1) уровень 0 – отсутствие автоматизации – водитель осуществляет управление транспортным средством, а также использует систему уведомлений;

2) уровень 1 – система помощи водителю – в зависимости от режима вождения автоматически выполняется управление рулем или ускорение/замедление, путем использования информации об условиях вождения водитель-человек выполняет все остальные задачи динамического вождения;

3) уровень 2 – частично автоматизированный – выполнение одной или несколькими системами помощи водителю в управлении рулем, при

ускорении/замедлении водитель производит мониторинг окружающей среды и экстренно реагирует в зависимости от ситуации;

4) уровень 3 – условно автоматизированный – автоматизированная система вождения выполняет все аспекты динамической задачи вождения с ожиданием, что водитель-человек отреагирует соответствующим образом на просьбу вмешаться;

5) уровень 4 – высоко автоматизированный – автоматизированная система вождения; осуществляется даже в случаях, когда водитель-человек не реагирует должным образом на просьбу вмешаться в управление;

6) уровень 5 – абсолютно автоматизированный – автоматизированная система выполняет задачи вождения в любых дорожных условиях и условиях окружающей среды без вмешательства водителя-человека [4].

Эта классификация способствует анализу причин аварии и определению виновника до того, как высокоавтоматизированные транспортные средства будут полностью автоматизированы.

Особенностью в данном случае будет являться наличие большого объема информации о дорожно-транспортном происшествии (далее – ДТП) благодаря использованию камер, радаров и интеллектуальных систем, а именно:

1. Поведение водителя перед ДТП. Подробно записывается, правильно ли водитель управляет транспортным средством в соответствии с инструкциями, и последовательность действий после принятия управления интеллектуальным транспортным средством.

2. Состояние движения участников до совершения ДТП. Подробно записываются состояния движения каждого участника аварии, такие как траектория движения, время и интенсивность ускорения/замедления, время и степень поворота и т.д.

3. Визуальные препятствия, такие как движущиеся транспортные средства и транспортные средства, временно припаркованные на обочине, которые зачастую игнорируются из-за отсутствия информации до возникновения аварийной ситуации.

4. Окружающая дорожная обстановка перед ДТП, информация о погодных условиях, освещении и светофорах, записывается в деталях.

Традиционная идентификация дорожно-транспортных происшествий в основном фокусируется на последствиях столкновения, таких как повреждение автомобиля и телесные повреждения. Информация о предварительном столкновении получается путем разумного расчета на основе последствий столкновения (таких как конечное положение, повреждения транспортного средства, дорожные следы и разбросанные предметы). Следовательно, результаты идентификации часто отклоняются от реальной ситуации.

В отличие от традиционного расследования ДТП, здесь больше внимания уделяется тому, может ли высокоавтоматизированное транс-

портное средство правильно работать до столкновения и может ли взаимодействие человека и компьютера осуществляться нормально.

Несмотря на это, формирование законодательной базы и правил эксплуатации данных транспортных средств, а также мер ответственности за действия, совершенные высокоавтоматизированными (беспилотными) транспортными средствами**,** во многих странах все еще не завершено, что вызывает достаточно много проблем.

Дискуссионным в настоящее время является вопрос, касающийся субъектов уголовной ответственности за ДТП с участием высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств. В научном поле мнения по этому поводу разделяются в зависимости от степени автоматизации данных транспортных средств.

Так, например, в случае автономного движения высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств без непосредственного присутствия водителя-человека в салоне автомобиля и, следовательно, при невозможности его вмешательства в процесс движения для предотвращения ДТП ответственность несет разработчик.

Аналогично будет оцениваться ситуация, в которой водитель-человек присутствовал в салоне транспортного средства и имел возможность вмешаться в работу автоматизированной системы управления, однако в силу обстоятельств не предвидел возможности наступления общественно опасных последствий и не должен или не мог их предвидеть.

В данном случае речь идет о возникновении сбоев в системе (в том числе в результате кибератак) или несовершенстве программного обеспечения автоматизированной системы управления (несвоевременное обновление информации о состоянии дорожного движения, дорожных знаках; невозможность распознавания датчиками окружающей среды ввиду внешних факторов, таких как погодные условия, недостаточность освещения, препятствия вблизи сооружений дорожно-транспортной сети).

При этом стоит учитывать, что указанное деяние заключается не в нарушении правил дорожного движения, а в создании некачественного программного обеспечения для функционирования автоматизированных систем управления транспортным средством, то есть в нарушении его пассивной безопасности. Это связано, прежде всего, с тем, что разработчику как лицу, ответственному за правильную работу данных интеллектуальных процессов, необходимо предусмотреть своевременное обновление программного обеспечения в соответствии с реальной обстановкой, систему защиты от возможных угроз и атак, а также способы их быстрого устранения [5]. В случае, если произошел сбой, но водитель не предпринял должных мер по предотвращению ДТП в связи с тем, что не следил за ситуацией на дороге, ответственность несет водитель [6].

Таким образом, мы рассмотрели некоторые проблемные аспекты участия высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств

в ДТП, а также в дорожном движении в целом. Исходя из их анализа, можно сказать, что в настоящее время необходимо совершенствовать законодательство в этой сфере, в том числе путем внесения в Уголовный кодекс Российской Федерации поправок, касающихся уголовной ответственности субъектов управления данными транспортными средствами, разработчиков программ для автоматизированных систем управления, а также лиц, совершающих кибератаки и создающих угрозу безопасности дорожного движения.

1. О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: проект Федерального закона. URL: https://zakon.ru/blog/2021/06/11/proekt_federalnogo_zakona_o_vysokoavtomatizirovannyh_transportnyh_sredstvah_obzor_osnovnyh_polozheni (дата обращения: 01.04.2023).
2. Юань К., Гао Ю., Цю К. Будущее расследование риска дорожно-транспортных происшествий на основе факторов человеко-машинного окружения // Журнал системного моделирования. 2019. Т. 31. № 3. С. 75.
3. О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 26 ноября 2018 г. № 1415. URL: http://www.pravo.gov.ru. (дата обращения: 27.11.2018).
4. Нам нужно менять законодательство для беспилотных авто [Электронный ресурс]. URL: https://rb.ru/opinion/bespilotnoe-pravo/ (дата обращения: 20.02.2023).
5. Чучаев А.И., Маликов С.В. Механизм дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотника: постановка проблемы [Электронный ресурс] // Актуальные проблемы российского права. 2020. № 6 (115). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/mehanizm-dorozhno-transportnogo-proisshestviya-s-uchastiem-bespilotnika-postanovka-problemy (дата обращения: 20.02.2023).
6. Цирит О.А., Татьянина А.Н. О некоторых вопросах уголовной ответственности за ДТП с участием беспилотного автомобиля [Электронный ресурс] // Вопросы российской юстиции. 2019. № 4. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/o-nekotoryh-voprosah-ugolovnoy-otvetstvennosti-za-dtp-s-uchastiem-bespilotnogo-avtomobilya (дата обращения: 20.02.2023).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Бадиков Дмитрий Алексеевич, кандидат юридических наук, доцент кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

Ключевые слова: высокоавтоматизированные (беспилотные) транспортные средства, интеллектуальные транспортные средства, автономное управление транспортными средствами.

Баранчикова М.В.

КВАЛИФИКАЦИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ ЛИЦАМИ, УПРАВЛЯЮЩИМИ СРЕДСТВАМИ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

В статье раскрываются особенности понимания средств индивидуальной мобильности, а также лиц, ими управляющих с позиций их значения для уголовно-правовой оценки происшествий в сфере дорожного движения. С учетом последних изменений Правил дорожного движения обосновывается необходимость единообразной квалификации дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими средствами индивидуальной мобильности.

В современной практике привлечения к уголовной ответственности за дорожно-транспортные происшествия с участием средств индивидуальной мобильности наблюдаются новые тенденции квалификации действий лиц, виновных в их совершении.

Анализ правоприменения за 2020–2022 гг. свидетельствует о том, что уголовно-правовая оценка лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности (далее – СИМ), как субъектов преступлений характеризовалась противоречивостью, отсутствовало единообразие в признании их конкретным видом участника дорожного движения.

За девять месяцев 2022 г. произошло 838 ДТП с участием СИМ, в которых 19 человек погибли и 870 получили ранения. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года основные показатели аварийности увеличились в два раза [1, с. 25–26]. При этом на заседании комиссии Совета по правам человека «Правовое регулирование эксплуатации средств индивидуальной мобильности» отмечалось, что официальные данные касаются лишь аварий на дорожно-уличной сети [2].

Соответственно реальный уровень дорожно-транспортного травматизма значительно выше зарегистрированных в рамках статистического учета данных. Такая ситуация приводит к недооценке реальных угроз и

тяжести возможных последствий. Неопределенность правового статуса средств индивидуальной мобильности приводит к латентным правонарушениям в данной сфере, снижению ее защищенности [3, с. 409]. Латентность повышает не всегда верная квалификация дорожно-транспортных происшествий с участием данных средств.

В последние годы квалификация действий лиц, управляющих СИМ, осуществлялась двояко, альтернативно: по специальным статьям для участников дорожного движения (ст. 264, 268 УК РФ) или общим нормам о преступлениях против жизни и здоровья (ст. 109, 118 УК РФ). При этом идентичные случаи наездов и столкновений с участием СИМ квалифицировались в разных российских регионах по смежным, конкурентным нормам уголовного закона. Складывалась практика, когда лицо, управляющее электросамокатом, могло признаваться пешеходом. В решениях судов отмечалось, что по совокупности своих технических характеристик он не может быть отнесен к механическим транспортным средствам, мопедам или велосипедам. Действия его пользователя по причинению тяжкого вреда здоровью пешеходам квалифицировались по ст. 118 УК РФ или ст. 268 УК РФ.

Однако в других случаях аналогичное лицо признавалось водителем транспортного средства и подлежало ответственности по ст. 264 УК РФ. Такую квалификацию усилило решение Верховного Суда РФ от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66, где было признано, что «технические характеристики средств индивидуальной мобильности в ряде случаев находятся в пределах пороговых значений для мопеда или мотоцикла» [4]. Была обозначена возможность признания отдельных СИМ транспортным средством на основании соответствующих технических характеристик и судебного усмотрения.

Противоречивые позиции основывались на «отсутствии прямого указания в нормативных актах на статус электросамоката как соответствующего вида транспортного средства, а также на соответствующий статус участника дорожного движения как лица, им управляющего» [5]. В ситуации, когда законодательно закрепленных определений или эксклюзивных правил эксплуатации для таких СИМ не применялось, это негативно сказывалось на судебно-следственной практике [6, с. 114] .

Разрешение квалификационных противоречий специалисты связывают с разработкой правил дорожного движения для средств индивидуальной мобильности, что позволит правоприменителю выработать единый подход в реализации норм ответственности в сфере безопасности дорожного движения [7].

Признание судами различных инстанций лиц, управляющих электросамокатами, разными видами участников дорожного движения порождает проблемы их разноплановой наказуемости. Отнесение пользователей СИМ к пешеходам, велосипедистам, водителям мопеда обуславливает со-

ответствующие конкретному участнику уровень и объем их ответственности. При одинаковом характере и степени общественной опасности дорожно-транспортных преступлений, совершенных лицами, управляющими СИМ, квалификация и наказуемость их действий должны быть единообразны. Этого требует принцип справедливости уголовной ответственности, закрепляющий соответствие наказания общественной опасности преступления.

Существующее в российском уголовном законе дифференцирование ответственности за дорожно-транспортные преступления разных видов участников дорожного движения в самостоятельных статьях уголовного закона обуславливает их разнопорядковую, кардинально отличающуюся наказуемость. Для лиц, управляющих транспортными средствами, предусмотрены более строгие санкции, а также дополнительные квалифицирующие признаки в ст. 264 УК РФ. Соответственно признание средства индивидуальной мобильности предметом данного преступления значимо повышает ответственность его пользователя. Это подтверждает практика, складывающаяся в отдельных российских регионах, где лицам, управляющим таким средством, виновным в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП), назначались более строгие наказания.

Проблемы признания отдельных СИМ транспортными средствами, а их пользователей – водителями мопедов, при привлечении последних к ответственности сохранялись на протяжении ряда лет. Они были связаны с неурегулированностью четких технических и правовых характеристик, при которых конкретный вид средства «превращался» из «индивидуального мобильного» в «транспортное» средство. Критериями разграничения становились мощность двигателя устройства, его масса, максимально развиваемая им скорость.

Однако существовали противоположные решения, где аргументом непризнания пользователя СИМ водителем выступал правовой критерий в виде отсутствия его понятия в законодательстве. Это обуславливало его приравнивание к пешеходу и наказуемость, соответствующую данному субъекту.

Постановлением Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 внесены изменения, вступившие в силу с 1 марта 2023 г., согласно которым законодательно закреплено понятие средств индивидуальной мобильности как транспортных средств, имеющих одно или несколько колес (роликов), предназначенных для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя. Соответственно указан новый участник дорожного движения – лицо, использующее его для передвижения. Данная категория является самостоятельным участником дорожного движения с присущими ему особенностями эксплуатации. При этом нормативно уточнено, что термин «механические транспортные средства» не распространяется на средства индивидуальной мобильности и велосипеды.

Представляется, что такое уточнение четко отграничивает лиц, управляющих данными средствами, от «традиционных водителей». Упоминание же их в одном ряду с велосипедами фактически говорит об однопорядковости статуса этих средств передвижения.

Согласно данным официальной статистики в 56,3 % ДТП участвующие СИМ имели электродвигатель мощностью от 0,25 до 4 кВт, на эти происшествия приходилось 89,5 % погибших. С участием СИМ, имеющих электродвигатель мощностью до 0,25 кВт, было совершено 43,6 % ДТП, на которые пришлось 10,5 % погибших [1].

В официальных обзорах аварийности с участием СИМ ранее указывалось на то, что в зависимости от их характеристик складывается специфика оценки действий их пользователей. Однако с признанием лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, самостоятельными участниками дорожного движения, технические параметры таких средств, близкие к мопедам, могут влиять лишь на режим их использования. В Правилах дорожного движения характер их передвижения обозначен как зависящий от массы. В частности при ее значении до 35 кг разрешено движение СИМ по тротуарам, вело- и пешеходным дорожкам. На электросамокатах большей массы разрешено движение по правому краю проезжей части, при соблюдении ряда возрастных и иных требований. Такой двойственный режим использования СИМ, схожий с аналогичным для велосипедистов, обосновывает специфику их статуса.

Поскольку более 75 % ДТП с участием СИМ приходится на их столкновения с пешеходами, важным является правильная и единообразная квалификация действий их пользователей с учетом вида допускаемых ими нарушений. При этом важно, чтобы регистрационная практика учитывала аварийные ситуации с участием СИМ как дорожно-транспортные происшествия, а не обычные противоправные деяния, посягающие на жизнь и здоровье граждан.

Таким образом, в ситуации законодательно закрепленного указания о нераспространении на средства индивидуальной мобильности термина «механические транспортные средства» специфика квалификации и степень ответственности их пользователей должна быть определена их конкретной ролью в дорожном движении. Это позволяет реализовать действующий нормативный подход к лицам, управляющим СИМ, как самостоятельным участникам дорожного движения. В соответствии с ним практика уголовно-правовой оценки дорожно-транспортных преступлений с их участием должна быть приведена к единообразию.

---

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2022 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 40 с.

2. Дептранс Москвы сообщил, где происходит больше всего ДТП с электросамокатами [Электронный ресурс]. URL: https://www.interfax.ru/moscow/849027.
3. Баранчикова М.В. Лица, управляющие средствами индивидуальной мобильности как субъекты и потерпевшие в криминальных дорожно-транспортных происшествиях // Виктимология. 2022. Т. 9. № 4. С. 408–416.
4. Об отказе в удовлетворении заявления о признании недействующими абзацев восемнадцатого, сорокового и пятьдесят восьмого пункта 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утв. постановлением Правительства Рос. Федерации от 23 ноября 1993 г. № 1090 [Электронный ресурс]: решение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда Рос. Федерации от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Брунер Р.А. Проблемные вопросы юридической ответственности новых участников дорожного движения // Административное право и процесс. 2022. № 5. С. 34–37.
6. Трофимов Е.В. Особенности привлечения к уголовной ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 4 (93). С. 111–117.
7. Иванов А.Ю. К вопросу о допуске колесных транспортных средств к эксплуатации по автомобильным дорогам // Административное право и процесс. 2022. № 8. С. 20–23.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

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

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

302027, Росийская Федерация, г. Орел, ул Игнатова, 2.

Ключевые слова: средства индивидуальной мобильности, электросамокаты, дорожно-транспортные преступления, лица, управляющие транспортными средствами, квалификация дорожно-транспортных происшествий.

Барышников М.В.

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ЭТАПА РАССЛЕДОВАНИЯ И ПРОВЕДЕНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

В статье рассматриваются некоторые особенности производства отдельных следственных действий, осуществляемых на первоначальном этапе расследования уголовных дел, возбужденных по факту нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Были изучены наиболее важные тактические и процессуальные приемы, используемые при расследовании данного вида преступлений.

В настоящее время в нашем государстве на дорогах сформировалась довольно сложная ситуация, для разрешения которой необходимо реализовывать радикальные меры [1, с. 122]. В сформировавшихся экономических и общественных условиях социум должен быть полностью подготовлен к профессиональным действиям, которые будут нацелены на противодействие антизаконной деятельности, последовательному формированию и реализации фактических мероприятий, направленных на осуществление контроля в сфере исполнения действующего законодательства, регулирующего дорожно-транспортные отношения.

Одним из самых опасных проявлений в вышеупомянутой сфере является дорожно-транспортное происшествие, определение которого закреплено в Федеральном законе от 10 декабря 1996 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». В соответствии с данным законом дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб [2, ст. 2]. Автором наибольшее внимание уделяется действиям, которые образуют уголовно-правовые отношения и порождают ответственность за совершение преступления, установленной нормой статьи 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». В практической деятельности при квалификации указанного преступления по данной статье возникают некоторые проблемы, так как содержание рассматриваемой нормы содержит следующие различные составные части – автомобиль, водитель, дорога, окружение. Ввиду того, что необходимо изучить все вышеназванные элементы, возникают вопросы при производстве отдельных следственных действий на первоначальном этапе расследования.

Как известно, стадия возбуждения уголовного дела регламентируется разделом VII УПК РФ «Возбуждение уголовного дела», именно в нем закреплены поводы, основания и порядок данного этапа расследования. У разных видов преступлений есть свои особенности на этой стадии, это обусловлено спецификой составов, а также иными обстоятельствами, которые являются значимыми. Главной особенностью возбуждения уголовного дела по ст. 264 УК РФ является то, что производство по делу начинается не в отношении определенного лица, а по факту случившегося дорожно-транспортного происшествия. Данное положение обуславливается тем, что изначально сотрудникам неизвестно, есть ли в деяниях того или иного человека нарушение ПДД и состав преступления. Все это становится известно после полноценного анализа сведений, которые будут собраны на месте ДТП (берется во внимание скорость движения автомобиля, длина тормозного пути, оцениваются погодные условия и условия видимости, определяется техническая возможность водителя предотвратить ДТП и другие обстоятельства). Поэтому на первоначальном этапе расследования водитель, как правило, допрашивается в качестве свидетеля, а подозреваемым он становится лишь на этапе последующих стадий.

Для определения тактики расследования и процессуального порядка проведения следственных действий огромное значение имеет собранная информация о месте, времени, условиях и последствиях дорожно-транспортного происшествия.

На практике выделяется достаточно много следственных ситуаций, складывающихся в результате расследования ДТП. Мы же рассмотрим три исходных типа ситуаций, таких как:

1. Водитель, транспортное средство и потерпевший находятся непосредственно в пределах места происшествия, или лица отсутствуют на месте происшествия, но есть достоверные сведения о том, что они находятся, например, в медицинском учреждении.

2. Потерпевший находится на месте происшествия, а водитель и транспортное средство отсутствуют, при этом достоверной информации о них нет. В данной ситуации необходимо опросить свидетелей-очевидцев и потерпевшего для того, чтобы получить информацию о направлении движения водителя и по возможности о месте его нахождения.

3. Потерпевший и транспортное средство находятся на месте происшествия, но отсутствует водитель транспортного средства. В такой ситуации потерпевшие и очевидцы с высокой вероятностью могли наблюдать самого водителя, так как для того, чтобы скрыться, он сначала должен был выйти из машины. Как показывает практика, в сложившейся ситуации водитель нередко заявляет в полицию об угоне своего транспортного средства, для того, чтобы создать себе алиби. Благодаря показаниям свидетелей и заключению медицинского эксперта, где будут отражены

полученные водителем в результате ДТП телесные повреждения, можно установить факт его нахождения за рулем автомобиля [3, с. 404].

При расследовании дорожно-транспортных происшествий обычно проводят такие первоначальные следственные действия, как осмотр места происшествия, допрос водителя, допрос свидетелей, допрос потерпевшего, назначение судебно-медицинской экспертизы.

Осмотр места происшествия регламентируется главой 26 УПК РФ «Осмотр. Освидетельствование. Следственный эсперимент» и занимает первоначальное место в порядке расследования почти всех составов преступления. Данное следственное действие весьма важно и специфично, ведь именно благодаря его проведению осуществляется визуальное восприятие результата происшествия и именно на этом этапе возможно задержать преступника «по горячим следам». Для уголовных дел, возбужденных по факту совершения ДТП, производство осмотра места происшествия решает следующие задачи: 1) выяснение обстановки происшествия; 2) обнаружение, фиксация и изъятие криминалистически значимых следов и вещественных доказательств; 3) установление причин и условий совершения ДТП.

Если брать во внимание названные задачи, то можно выделить несколько стадий проведения данного следственного действия:

1. Подготовительная стадия осмотра места происшествия. Цель этой части следственного действия – организация и планирование эффективной работы сотрудников правоохранительных органов на месте ДТП. На данной стадии сотрудникам необходимо позаботиться о технических средствах осмотра (криминалистический чемодан и т.д.) и о выборе сотрудников в следственно-оперативную группу (далее – СОГ). Что касается СОГ, то ее состав зависит от конкретных обстоятельств совершенного ДТП (возможно, привлечение эксперта-криминалиста, оперативного сотрудника, кинолога и иных специалистов).

2. Рабочая стадия осмотра места происшествия. На этом этапе сотрудниками производится изначально общий осмотр (осмотр без изменения положения объектов места ДТП, именно в ходе него устанавливается взаимное расположение значимых предметов и фиксация вмятин, царапин и разрушения деталей), а после него – детальный (уделяется внимание каждому предмету в отдельности – анализируется длина пути торможения, следы протектора шин, и на какие-либо другие части транспортного средства). Если ДТП сопряжено со смертью лица, то при осмотре места происшествия производится осмотр трупа, при котором сначала производится фиксация трупа по отношению к другим элементам, а позже осматриваются ложе трупа, телесные повреждения и т.д.

3. Заключительная стадия осмотра места происшествия. Здесь происходит процессуальное закрепление всех результатов, которые были получены при производстве следственного действия. Составляется про-

токол осмотра места происшествия, в котором отражается ход следственного действия и специфика его проведения. Иные материалы, полученные в ходе осмотра, приобщаются к протоколу (схемы, чертежи, фототаблицы).

После проведения осмотра места происшествия и сбора необходимой информации о ДТП целесообразно провести допрос как водителя с потерпевшим (по возможности), так и свидетелей. Сам по себе допрос – это следственное действие, при котором происходит получение информации у допрашиваемого лица о фактах и событиях преступления. Порядок и особенности проведения допроса закреплены главой 26 УПК РФ «Допрос. Очная ставка. Опознание. Проверка показаний».

Что касается допроса свидетелей, то ведущим аспектом на сегодняшний день является круг обстоятельств, которые нужно выяснить при допросе. Выясняемые обстоятельства разделяют на 4 группы: об условиях восприятия события; о дорожных условиях и дорожной обстановке; об обстоятельствах совершения ДТП; о действиях водителя и других лиц после происшествия. Чтобы показания были объективны и правдивы, выясняется состояние свидетеля или потерпевшего (не был ли болен, не находился ли в состоянии опьянения, что привлекло его внимание к дорожно-транспортному происшествию и т.д.). Также необходимо установить, какие погодные условия были на момент совершения ДТП. При производстве данного следственного действия нужно установить, с какой скоростью двигался водитель, стаж его нахождения за рулем, привлекался ли он ранее к административной ответственности за нарушение ПДД или нет. Также при допросе водителя необходимо выяснить, какие действия он предпринимал для предотвращения ДТП (торможение, объезд, подача звукового или светового сигнала). Кроме всего вышеперечисленного, обязательно нужно установить то, как передвигался пешеход, ведь именно полный анализ действий водителя и пешехода помогает определить правомерность действий одного из них.

После допроса водителя целесообразнее допросить лиц, которые могут дать какую-либо характеристику участникам ДТП, такой информацией чаще всего владеют свидетели: это могут быть медицинские работники, которые оказывали помощь пострадавшим, сотрудники полиции, сотрудники дорожных служб и т.д. Медицинских специалистов обычно допрашивают при условии, когда потерпевший погиб при его доставке или в медицинском учреждении, они могут предоставить информацию, которую, возможно, им успел сообщить сам потерпевший по поводу произошедшего ДТП. Также целесообразно допросить сотрудников полиции, которые оказались первыми на месте ДТП и которые предоставят информацию о первоначальной ситуации на месте происшествия.

На следующем этапе расследования уголовного дела важно произвести автотехническую и трасологическую экспертизы. Автотехническая

экспертиза назначается для определения исправности механизмов транспортного средства и механической возможности предотвращения ДТП. Трасологическая экспертиза, в свою очередь, направлена на выяснение процесса проявления следов, взаимного расположения транспортных средств во время удара и на опознание личности по следам рук, которые остались на рычагах управления и прочих поверхностях автомобиля.

В заключение хотелось бы отметить, что смысл производства всех следственных действий зависит от сложившейся ситуации. Также многое определяет объем собранных доказательств и результаты проведенных экспертиз.

1. Барышников М.В., Вдовиченко В.В. Сравнительный анализ организации дорожного движения в Российской Федерации и Республике Беларусь: проблемы и способы решения // 2022. № 3 (63). С. 122–128.
2. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Криминалистика: учебник / под ред. А.Г. Филиппова. М.: Высшее образование, 2007. 441 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Барышников Максим Валерьевич, кандидат юридических наук, доцент кафедры специальной подготовки.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: следственные действия, дорожно-транспортные происшествия, допрос, судебная экспертиза.

Бекмурзинова К.К.

ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ

В статье рассматриваются некоторые проблемы, встречающиеся в правоприменительной деятельности при применении специальных технических средств, в том числе имеющих функции автоматической фиксации.

Применение технических средств автоматической фиксации правонарушений стало широко и повсеместно применяться, в результате научно-технического прогресса, создания и совершенствования новых технологий также увеличивается количество составов административных правонарушений, выявляемых с помощью камер автоматической фиксаций административных правонарушений. В современных условиях, в связи с развитием технических средств, в качестве доказательств используют цифровую информацию, полученную при помощи фиксации специальными средствами, с помощью которых получают фото и видеоматериалы. Большинство ученых и практиков в области административного права, считают использование данных методов, инструментом повышения эффективности охраны общественного порядка и обеспечения безопасности дорожного движения.

Отмечается увеличивающаяся тенденция нарушений правил дорожного движения из года в год (согласно статистическим данным в период с 2018-го по 2022 г. количество выявленных нарушений ПДД возросло с 82 514 423 до 115 522 693 соответственно). Статистика 2020 г. немного отличается от привычных показателей, а связано это с распространением коронавирусной инфекции COVID-19, так как, из-за введения ограничительных мер в нашей стране, количество водителей на дорогах существенно снизилось. «Так, количество ДТП сократилось на 33,3 %, число погибших на 16,6 %, раненых на 33,4 %» [1]. Ввиду существенного снижения доли участников дорожного движения, снизились и основные показатели аварийности в целом.

Анализируя нормативно-правовые акты, регулирующие использование специальных технических средств в сфере дорожного движения с функциями фотосъемки, видеосъемки и видеозаписи, можно с уверенностью сказать об отсутствии последовательности в структуре нормативно-правового регулирования.

Серьезной проблемой является ярко выраженная фискальная направленность использования устройств автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения. Учитывая обозначенную фискальную направленность действия систем контроля, то можно отметить еще одну проблемы вытекающую из этого, а именно разграничение полномочий. Сказывается такой аспект на путанице в выборе подрядчика, так как это прерогатива муниципальных органов, а не МВД, а также при определении мест установления камер автоматической фиксации. В первом случае орган власти, выбирая подрядчика не всегда находит компетентного специалиста, готового обслуживать сложные технические средства на должном уровне, что впоследствии приводит к быстрому выходу их из строя и последующей блокировки [2, с. 115]. Другой же проблемный аспект, которые возникает из-за отсутствия разграничения функциональных прав органов власти и МВД – это место

дислокации камер контроля. Органы власти, зачастую не согласуют место установки камер с Госавтоинспекцией, что не соответствует главным целям обеспечения государственной политики безопасности дорожного движения. Учитывая упомянутое обстоятельство в виде фискальной направленности, муниципальные органы, устанавливают камеры фиксации правонарушений в тех местах на дорогах, где присутствует интенсивное движение транспорта при низкой аварийности.

В ходе проведения проверок МВД России, зачастую выявляются неработающие многомиллионные установки, вышедшие из строя ввиду ненадлежащего обслуживания подрядчиком, некомпетентное их обслуживание приводит к блокировке таких установок.

Многие эксперты по установке и изучению специальных средств контроля неоднократно обращали внимание на такое несоответствие. «Обозначая, что именно отсутствие единого подхода к выбору средств и их техническим характеристикам приводит к путанице в понятии и реализации показателей, которые в одинаковых ситуациях различны» [3, с. 31].

На основании изложенного и исследованного материала, можем прийти к выводу, что современное правовое регулирование деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения с применением специальных технических средств фиксации административных правонарушений является неотъемлемым элементом практического применения органами внутренних дел и требует совершенствования.

Система источников правового регулирования данного института, довольно многообразна и представляет собой сложную структуру, корреспондирующую к другим источникам, что позволяет не только эффективно регулировать общественные отношения, но и предупреждать нарушения дорожного движения в целом.

Другой же, немаловажной проблемой при использовании специальных технических средств, имеющим функции фото-, киносъемки и видеозаписи является отсутствие технических характеристик для такого оборудования, что может привести к выбору ненадлежащего средства, что в дальнейшем повлечет проблему в реализации прав граждан.

Также одним немаловажным аспектом с начала применения систем автоматического контроля, соблюдения ПДД, является то, что сотрудники полиции столкнулись с рядом проблем, связанных с привлечением к административной ответственности специальных субъектов (судьи, прокуроры) [4, с. 69–77]. Первоначально, при анализе материалов, полученных с помощью технических средств, которые фиксируют нарушения ПДД в автоматическом режиме, определить особый правовой статус субъекта административного правонарушения не представляется возможным, так как данной информации у сотрудников полиции нет. Поэтому постановления по делу об административном правонарушении выносятся без исключений. В данном случае было бы целесообразным

внести поправку в КоАП РФ о том, что в отношении таких спецсубъектов постановление об административном правонарушении не выносится, а собранный материал направляется по месту службы (работы) данного субъекта для дальнейшего осуществления ведомственной проверки и принятия решения [5, с. 267–270].

Таким образом, в деятельности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения с применением специальных технических средств фиксации административных правонарушений нуждается в дальнейшем совершенствовании.

1. Официальный сайт Госавтоинспекции: показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения 19.01.2022).
2. Еропкин М.И. Административно-правовая охрана общественного порядка. Л., 2016. С. 115.
3. Смоляков А.И. Административно-правовое принуждение и поощрение в системе государственно-правовых методов обеспечения безопасности дорожного движения. Орел, 2014. С . 31.
4. Майоров В.И., Дымберов А.Д., Молчанов П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 3 (37). С. 69–77.
5. Низаметдинов А.М., Клименко А.Б. О проблемах правоприменительной практики реализации привлечения к административной ответственности собственников (владельцев) транспортных средств // Вестник Московского университета МВД России. 2016. № 8. С. 267–270.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Бекмурзинова Камила Кайратовна, преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

Омская академия МВД России.

644092, Российская Федерация, г. Омск, ул. Комарова, 7.

Ключевые слова: административные правонарушения, область дорожного движения, специальные технические средства.

Белевский Р.А.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Условия информатизации общества предопределяют актуальность данной статьи. Автором акцентируется внимание на необходимости обеспечения информационной безопасности посредством определенной систем как комплекса соответствующих мероприятий при интеграции в правоохранительную сферу информационных технологий.

Федеральный закон «О полиции» в качестве одной из важнейшей составляющих деятельности представителей органов внутренних дел (далее по тексту – ОВД) провозгласил тенденцию на использование достижений науки и техники, информационных систем, сетей связи, наряду с информационно-коммуникационной инфраструктурой [1]. Подобное законодательное закрепление послужило стимулом для интеграции современных технических средств в привычную деятельность представителей ОВД, а также для генерации идей их оптимального использования в целях повышения качественной составляющей правоохранительных органов.

Несомненно, современные реалии требуют соответствующих манипуляций в деятельности ОВД. Использование информационно-телекоммуникационных технологий на сегодняшний день – характерная черта правоохранительной деятельности, наряду с инновационностью и модернизацией, оптимизацией и унификацией. Все эти черты в совокупности позволяют представителям ОВД, деятельность которых имеет различную направленность, своевременно получать необходимые сведения, лежащие в основе их функциональных обязанностей.

Вместе с тем внедрение информационных технологий требует и их надлежащего использования в рамках обеспечения информационной безопасности, исключающей потенциальную угрозу национальным интересам [2]. В связи с этим Министерство внутренних дел РФ (далее по тексту – МВД) акцентирует внимание на важности последнего и производит ряд комплексных мероприятий, направленных на защиту сведений, составляющих государственную тайну, и сведений, имеющих персональный характер.

Комплекс мер, обеспечивающих защищенность информации, реализуется посредством функционирования системы обеспечения информационной безопасности, которая представляет собой совокупность законодательных, организационных и технических мероприятий, осуществляемых уполномоченными органами и направленных на преду-

преждение угроз информационной безопасности, в частности на предотвращение нарушения целостности информационной составляющей путем искажения, модификации и подделки, дезорганизации принципа доступности посредством блокирования информации, а также невозможности нормального функционирования наиболее важного принципа конфиденциальности информации из-за несанкционированного доступа к ней.

В части обеспечения доступности, целостности и конфиденциальности важным условием является бесперебойное функционирование информационно-коммуникационных систем ОВД в совокупности с гарантированной стойкостью конфиденциальных каналов связи [3].

Реализация мер, имеющая своей первостепенной задачей информационную защиту, напрямую зависит от следования основным направлениям информационной безопасности, которые включают в себя как совершенствование нормативной базы, так и повышение квалификационной составляющей сотрудников ОВД, и последнее, в свою очередь, является не менее важным аспектом с точки зрения действующей системы информационной безопасности. В частности, применительно к деятельности по обеспечению дорожной безопасности в стране следует отметить, что даже Президент Российской Федерации В.В. Путин неоднократно обращался к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, обозначая при этом нестабильную обстановку в данной сфере [4].

В ситуации, когда техническая составляющая движется вперед, кадровый аспект системы обеспечения информационной безопасности в ряде случаев находится в заложниках некой стагнации, во избежание этого ключевым аспектом развития потенциала сотрудников ОВД является определение значимых направлений профессиональной подготовки (для некоторых – переподготовки) в соответствии с существующими актуальными угрозами безопасности ресурсам ОВД наряду с формированием цифровой компетентности.

В заключение изложенного можем сказать, что система обеспечения информационной безопасности подразумевает под собой ряд комплексных мероприятий, направленных на поддержание её нормального функционирования, при этом качественный показатель системы обеспечения информационной безопасности зависит от уровня реализации всех составляющих её направлений.

---

1. О полиции: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 8, ст. 876.

2. Васильев Ф.П., Филипенко С.А., Шашкарова М.В. Современные особенности обеспечения информационной безопасности и их правовое регулирование в России [Электронный ресурс] // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2015. № 5. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-osobennosti-obespecheniya-

informatsionnoy-bezopasnosti-i-ih-pravovoe-regulirovanie-v-rossii (дата обращения: 08.12.2022).
3. Завгородний Е.Н. Развитие системы обеспечения информационной безопасности в органах внутренних дел [Электронный ресурс] // StudNet. 2021. № 7. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-sistemy-obespecheniya-informatsionnoy-bezopasnosti-v-organah-vnutrennih-del (дата обращения: 08.12.2022).
4. Елагин А.Г., Афонина Е.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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Белевский Роман Александрович, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры информационных технологий в деятельности ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: органы внутренних дел, информационная безопасность, система обеспечения информационной безопасности.

Белый А.Г.

К ВОПРОСУ О ПРОФИЛАКТИКЕ ДТП С УЧАСТИЕМ ВОДИТЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ И ДРУГИХ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

В статье рассматривается причинный комплекс обстоятельств, влияющих на массовое использование гражданами России электросамокатов в качестве технических средств передвижения, а также комментарии дополнений и изменений в правила дорожного движения по их использованию при передвижении. Описаны проблемы профилактики ДТП с участием водителей электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности. Предложены меры по профилактике и предотвращению ДТП с участием электросамокатов и других аналогичных им средств индивидуальной мобильности.

С каждым годом на дорогах России растёт количество людей, использующих электросамокаты и другие средства мобильности в качестве технических средств передвижения. Всё возрастающая популярность различных средств мобильности и особенно электросамокатов объясняется рядом факторов, согласно которым большинство граждан делают свой выбор в их пользу, а не в пользу автомобиля.

Во-первых, электросамокат или велосипед легко управляется и не требует особой подготовки. Все, что необходимо уметь их владельцу, это координировать положение своего тела в пространстве, и знать технику управления. В отличие от автомобилей и мотоциклов, для управления которых необходимо пройти специальное обучение, сдать экзамен для получения прав и получить медицинское разрешение на управление транспортом, для управления электросамокатом или другим средством индивидуальной мобильности таких ограничений нет. В итоге, электросамокат, велосипед и иные средства мобильности подходят абсолютно для всех возрастов – от детей до пожилых людей.

Во-вторых, электросамокаты и велосипеды по своему строению имеют малые размер и вес, что их позволяет хранить в любом месте и не требует наличия у владельца специального помещения или стояночного места. Этим объясняется популярность различных средств мобильности в больших городах, где жители испытывают сложности с поиском парковочных мест и свободного пространства в общем. Кроме того, их легко переносить при движении в общественном транспорте.

В-третьих, электросамокаты и другие средства мобильности вызывают низкий уровень загрязнения окружающей среды. Это становится все более важным в условиях растущей экологической проблемы. Здесь же можно отметить, что управление отдельными средствами мобильности, например, велосипедами, оказывает положительное воздействие на организм человека вследствие высокого уровня физической активности. Данный фактор является одним из ведущих в вопросе повышения популярности данных транспортных средств в условиях постоянного «сидячего» образа жизни современного человека.

В-четвертых, электросамокаты и велосипеды более доступны, чем многие другие транспортные средства. Автомобили или мотоциклы требуют страхования или специальных разрешительных документов. Не слишком высокая цена и отсутствие больших расходов на содержание только повышает популярность электросамокатов и других средств мобильности у населения России. Более того, достаточно популярен и распространён на улицах городов нашей страны прокат различных средств индивидуальной мобильности (услуга каршеринга). Таким образом, человек удовлетворяет свою потребность в передвижении на транспорте и при этом тратит минимальное количество денег и собственных сил на приобретение СИМ.

Таким образом, мы видим, что популярность электросамокатов и других средств мобильности в больших городах обусловлена рядом объективных факторов. Однако необходимо отметить, что развитие транспортной инфраструктуры, которое стало доступно благодаря техническому прогрессу современного общества, также представляет собой и криминогенный фактор.

Использование электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности совсем недавно получило законодательное закрепление одновременно с установлением конкретных правил их использования при передвижении. Об этом прямо указано в новой редакции постановления Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» от 6 октября 2022 г. [1]

В Правилах дорожного движения новый термин – «средства индивидуальной мобильности» (далее – СИМ) – был введён с 1 марта 2023 г. В действующей редакции под СИМ предлагается понимать не только электросамокаты, но и сигвеи, гироскутеры, электроскейтборды, моноколёса и иные аналогичные средства. В то же время не совсем ясно, что законодатель понимает под «иными аналогичными средствами». По нашему мнению, такое расплывчатое определение может послужить в дальнейшем причиной возникновения различных споров по поводу законности использования иных устройств в качестве средства передвижения. Следует отметить, что велосипеды не указаны в перечне СИМ, так как правила их использования давно регламентированы в ПДД.

Согласно внесённым изменениям на СИМ разрешается передвигаться по тротуарам, пешеходным зонам, велодорожкам и велопешеходным местам, при их отсутствии – можно ехать по обочине, а если отсутствует и обочина – допускается движение в один ряд с правого края автомобильной дороги. При этом мы наблюдаем двойственное отношение законодателя к водителям СИМ – с одной стороны, где водителями в законном понимании данного термина они не являются. С другой стороны, в силу того, что СИМ можно управлять на проезжей части, они становятся полноправными участниками дорожного движения наравне с водителями автомобилей. Основное отличие заключается в том, регистрировать электросамокаты и другие СИМ в Госавтоинспекции не нужно, как и проходить обучение на право управлять ими. Также на пользователей СИМ не распространяется требование оставаться на месте ДТП, что создаёт трудности при его регистрации и расследовании.

Наиболее важным, по нашему мнению, является ограничение скорости передвижения на электросамокате и других СИМ – не более 25 км/ч, а в отдельных людных зонах, где действуют ограничения, – 15 км/ч. В условиях того, что отдельные модели СИМ уже могут развивать скорость более 100 км/ч, поэтому они крайне опасны для всех участников движения и могут создавать аварийные ситуации на дорогах.

Двойственное отношение к владельцам и пользователям СИМ выражается также и в правилах перехода дороги, прослеживается ясная параллель с использованием велосипедов в качестве средства передвижения: пересекать дорогу можно только по пешеходным переходам, при подъезде к которым СИМ необходимо перевести и пройти переход пешком.

Установление на законодательном уровне правил использования СИМ в качестве средства передвижения является большим достижением и вкладом в развитие безопасности движения. Однако, как мы видим, внесённые изменения не лишены недостатков и пробелов. Также не утешительны и данные статистики.

По данным РБК, «за пять месяцев 2022 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года число ДТП с участием средств индивидуальной мобильности (СИМ): электросамокатов, гироскутеров, моноколес, сигвеев и т.д. – выросло на 35 %, пишут «Известия» со ссылкой на статистику МВД» [2]. Всего за 2022 г. произошло 838 ДТП, за аналогичный 2021 г. – 672. Такая ситуация повышает уровень актуальности проблемы профилактики ДТП с участием водителей электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности.

Для того чтобы разработка мер профилактики ДТП была эффективной, она должна быть обеспечена соответствующим уровнем научной разработанности. Анализ отечественных и зарубежных литературных источников, рассматривающих проблемы использования СИМ и профилактики ДТП с их участием, а также изменений в российских нормативно-правовых актах позволили нам сформулировать собственные выводы, касающиеся эффективности мер профилактики совершения ДТП владельцами и пользователями средств индивидуальной мобильности.

Отметим, что любая профилактическая работа начинается с наличия чётко разработанной системы правового регулирования. В условиях неоднозначности правового положения владельцев электросамокатов и других средств мобильности, возникает проблема различных казусов в самом законодательстве. В данном аспекте заслуживает внимания позиция, высказанная О.И. Вислогубовой: «…в вопросах правовой регламентации участия в дорожном движении новых видов транспортных средств нам представляется возможным избрать путь не введения дополнительных дефиниций, а максимальной адаптации и правового соотнесения с действующими ПДД. Не кардинальные изменения, а точечная адаптация законодательства (возможно, даже за счет пленумов судебной системы) позволит в кратчайшие сроки нивелировать возникающие казуистические проблемы в правоприменении. А при столь массовом появлении новых видов транспортных средств разъяснительную работу по применении действующего законодательства в первую очередь следует проводить с самими правоприменителями» [3].

Действительно, эффективная профилактика ДТП с участием электросамокатчиков и других пользователей средств индивидуальной мобильности возможна в полной мере только в условиях, когда лица, применяющие административное законодательство, будут ориентироваться исключительно на букву закона, а не на собственные предположения. При этом важна разработка самих мер, которые отвечали бы требованиям достаточности для обеспечения безопасности дорожного движения, обоснованности и законности.

Анализ состояния аварийности на дорогах показал, что наиболее частыми причинами ДТП с участием электросамокатов являются нарушение правил дорожного движения, недостаточная видимость участников движения, а также отсутствие знаний и навыков управления индивидуальными средствами мобильности. Для того чтобы уменьшить количество аварий, необходима комплексная работа по предотвращению ДТП с участием электросамокатов и других аналогичных им индивидуальных транспортных средств.

Одним из недостатков существующей системы безопасности движения на дорогах является отсутствие обязательных требований к экипировке и оснащению электросамоката. Для снижения риска травмирования при аварии необходимо обязать пользователей СИМ использовать защитный шлем, а также светоотражающие элементы на одежде и самом электросамокате, а для увеличения видимости на дороге – специальные световые фонари, которые должны крепиться к электросамокату. Это позволяет увеличить видимость электросамоката и его владельца в темное время суток, что является особенно важным для безопасности на дорогах.

Другой важной мерой по профилактике ДТП для пользователей средств индивидуальной мобильности является обучение. Несмотря на то, что формально оно не требуется для использования электросамокатов и других СИМ как средства передвижения, по нашему мнению, требования безопасности должны быть обеспечены специальным обучением: технике вождения, безопасности на дорогах и правилам дорожного движения. Так как профилактика ДТП с участием пользователей средств индивидуальной мобильности является остро социальной проблемой, необходимо проводить профилактические занятия в школах, вузах. Это позволит сформировать у молодого поколения адекватного отношения к собственной безопасности на дороге и уважение к другим участникам движения. А взаимное уважение – главный ключ к обеспечению безопасности, следовательно, основное средство профилактики ДТП.

Особо следует подчеркнуть, что законодатель дозволяет пользователям электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности передвигаться по пешеходным зонам и тротуарам при условии, что скоростной режим на данных участках совпадает с режимом передвижения на дороге – не более 25 км/ч. В сравнении с движением автомобиля дан-

ная скорость является низкой, но для пешехода, столкнувшегося с электросамокатом такая скорость может стать причиной тяжёлых травм и даже летального исхода. В связи с этим считаем, что одной из мер профилактики ДТП с данными участниками дорожного движения является установление законодателем скоростного ограничения для передвижения по зонам пешехода.

Таким образом, основой программы профилактики дорожно-транспортных происшествий должны являться следующие аспекты:

1) экипировка пользователя СИМ средствами безопасности;

2) оснащение электросамоката и других средств индивидуальной мобильности средствами подачи сигналов, увеличения видимости на дороге;

3) проведение специализированного обучения с пользователями средств индивидуальной мобильности;

4) проведение просветительской работы среди населения, особенно, среди молодёжи, направленного на повышение взаимной вежливости и уважения на дороге;

5) законодательное регулирование передвижения средств индивидуальной мобильности в зонах пешеходов.

Кроме того, главным условием профилактики ДТП с участием водителей электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности является чёткое соблюдение всеми участниками дорожного движения установленных ПДД. Рассматривая в качестве меры профилактики повышение ответственности за совершение ДТП, важно отметить, что проблема ужесточения наказания в качестве профилактического средства является проблемой дискуссионной и неоднозначной, поэтому мы не изучали её в контексте данной работы.

Таким образом, профилактика ДТП с участием водителей электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности предусматривает соблюдение правил дорожного движения, использование защитного снаряжения, знание особенностей управления транспортным средством, его поддержание в исправности, а также внимательность и осторожность при движении на дорогах.

---

1. О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 6 октября 2022 г. № 1769. URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202210070049?index=5&rangeSize=1 (дата обращения: 15.03.2023).

2. Число ДТП с самокатами в России выросло на 35 % [Электронный ресурс]. URL: https://www.rbc.ru/rbcfreenews/62ba92859a7947711673ad84 (дата обращения: 15.03.2023).
3. Вислогубова О.И. К вопросу о правовой идентификации электросамокатов, гироскутеров и сегвеев [Электронный ресурс] // Вестник КРУ МВД России. 2021. № 4 (54). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-pravovoy-identifikatsii-elektrosamokatov-giroskuterov-i-segveev (дата обращения: 15.03.2023).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Белый Андрей Григорьевич, кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры безопасности дорожного движения.
Краснодарский университет МВД России.
350005, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Ярославская, 128.

Ключевые слова: безопасность движения, электросамокаты, средства индивидуальной мобильности, профилактика дорожно-транспортных правонарушений.

Беляева О.В.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ОСНОВА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВ И СВОБОД ГРАЖДАН

В данной статье рассматриваются проблемы обеспечения безопасности дорожного движения и комплекс целенаправленных мероприятий, направленных на оптимизацию контрольно-надзорной деятельности ГИБДД МВД Российской Федерации.

Актуальность рассматриваемой темы обусловлена тем, что основное предназначение современного социально ориентированного государства прежде всего заключается в создании эффективного механизма обеспечения безопасности населения, создании и поддержании благоприятных условий проживания, создании безопасных условий жизнедеятельности человека, а также специальных органов для реализации указанного направления, которые принимают меры к разработке и реализации государственной политики в различных направлениях деятельности государства. К одним из таких направлений можно отнести профилактическую работу в области дорожного движения, проводимую сотрудниками Госу-

дарственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации (далее – ГИБДД, Госавтоинспекция).

Как показывает статистика, львиная доля безвозвратных потерь, причинение вреда здоровью различной степени тяжести, травматизма в мирное время происходит именно в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД).

Если начать разбираться детально по каждому случаю ДТП, то становится очевидно, что результатом бездумного действия водителя либо пешехода становятся трупы либо искалеченные, поломанные судьбы окружающих его людей, а сам виновник часто остается невредимым. Эта «не объявленная война» ведется на дорогах нашей страны, в которой люди пока проигрывают, поэтому проведение профилактической работы в данном направлении просто жизненно необходимо [1, с. 5–10].

В органах безопасности указанную работу условно можно разделить на два направления: первое направление – это работа по профилактике ДТП соблюдению ПДД среди сотрудников, находящихся на должностях водителей служебного транспорта; второе направление – это работа по профилактике ДТП соблюдению ПДД среди сотрудников владельцев личного транспорта. Если по первому направлению работа должностными лицами подразделений проводится относительно эффективно, о чем говорит статистика ДТП на служебном транспорте, то по второму направлению имеются существенные упущения в работе должностных лиц. Не все в полной мере понимают важность проведения данной работы, хотя рассматриваемая категория является самой многочисленной, и с каждым годом численность ее растет [2, с. 37–42].

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения дорожным надзором со стороны сотрудников ГИБДД является актуальной для всего мирового сообщества. Российская Федерация активно сотрудничает с зарубежными странами, выступает инициатором многих мероприятий и вносит собственные предложения по обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном и региональном уровнях.

Профилактика ДТП является одной из главных направлений деятельности Госавтоинспекции. Профилактические мероприятия проводятся путем пропагандистской работы, прямого взаимодействия с разными категориями населения и привлечения внимания населения к вопросам, касающимся обеспечения безопасности дорожного движения [3, с. 77]. Чаще других с гражданами взаимодействуют сотрудники подразделений дорожно-патрульной службы, по итогам деятельности которых и проводится анализ взаимоотношений между гражданами и сотрудниками Госавтоинспекции [4].

Несмотря на то, что в целом по Российской Федерации удалось сократить количество ДТП, в отдельных регионах данные показатели еще

довольно большие, что побуждает к изучению более подробно специфики профилактики и предупреждения правонарушений в области безопасности дорожного движения, проводимых в исследуемых регионах.

Вид окровавленных тел и искорёженного металла, которые явились результатом нарушений ПДД и как следствием ДТП, надолго отпечатаются в сознании человека и, возможно, выпивая очередную рюмку алкоголя и садясь за руль либо опаздывая на какое-либо мероприятие, превышая скорость движения, обгоняя других участников движения, пытаясь проскочить на красный сигнал светофора, он подумает: а не окажется ли его окровавленное тело на следующей фотографии?

Неотъемлемой частью работы должностных лиц органа безопасности является проведение индивидуальных бесед с гражданами.

В ходе беседы необходимо уделять внимание такому вопросу, как приобретение автотранспорта гражданином, рекомендовать отказаться от покупки автомобиля с «сомнительным прошлым» по привлекательной цене, уделить особое внимание техническому состоянию автомобиля, влияющему на безопасность дорожного движения. Отдельно можно выделить такую категорию лиц, как владельцы мопедов и мотоциклов; представляется данную категорию взять на особый контроль. Некоторые граждане приобретают мотосредства, управляют ими, не имея на то водительского удостоверения соответствующей категории, тем самым нарушая законодательство и создавая аварийные ситуации на дорогах.

Большую эффективность имеет проводимая работа с детьми: проведение тематических мероприятий в игровой форме, викторин, конкурсов по решению ситуаций на дороге с привлечением детей.

Исходя из содержания умозаключений профессора В.Е. Чиркина относительно роли правовых регуляторов в обеспечении различных видов безопасности, исходной посылки относительно значения безопасности транспортного комплекса России в современных условиях, по результатам анализа работ представителей правовой науки раскрыты некоторые противоречия и пробелы законодательства, имеющие существенное теоретическое и практическое значение для обеспечения транспортной безопасности. Обоснован вывод о необходимости совершенствования нормативной правовой основы транспортной безопасности, сформулированы предложения по дальнейшему уточнению понятийно-категориального аппарата, сформулированы некоторые актуальные направления дальнейшего развития транспортно-правовой науки в указанной сфере.

В настоящее время, ввиду постоянных социально-политических и жизненных изменений контрольно-надзорная деятельность любого органа и ведомства нуждается в совершенствовании. Так, возникла необходимость исследования повышения эффективности дорожного надзора со стороны сотрудников ГИБДД.

На сегодняшний день имеются объективные проблемы по разделению контрольных и надзорных функций, что затрудняет благоприятное обеспечение безопасности дорожного движения, а решение данной проблемы – это прямой способ.

Для достижения указанной цели, полагаем, верным решением будет проведение комплекса целенаправленных мероприятий, направленных на:

создание, обеспечение и поддержание единой нормотворческой политики по обеспечению безопасности дорожно-транспортного движения ГИБДД;

совершенствование форм и методов контрольно-надзорной деятельности, нацеленной на соблюдение участниками дорожного движения установленных нормативов и правил;

осуществление пересмотра действующих структурных подразделений ГИБДД с целью ликвидации дублирования полномочий;

пересмотр законодательства о проведении квалификационных экзаменов на получение специального права;

ужесточение мер ответственности к участникам дорожного движения, осуществляющих передвижение в пешем порядке;

интеграцию передовых технических достижений для обеспечения контроля за дорожным движением и т.д.

В целом следует отметить, что в органах безопасности данную работу условно можно разделить на два направления: первое направление – это работа по профилактике ДТП соблюдению ПДД среди сотрудников, находящихся на должностях водителей служебного транспорта, второе направление – это работа по профилактике ДТП соблюдению ПДД среди сотрудников владельцев личного транспорта. Если по первому направлению работа должностными лицами подразделений проводится относительно эффективно, о чем говорит статистика ДТП на служебном транспорте, то по второму направлению имеются существенные упущения в работе должностных лиц. Не все в полной мере понимают важность проведения рассматриваемой работы, хотя данная категория является самой многочисленной и с каждым годом численность ее растет.

---

1. Новиков И.А. Оценка динамики аварийности на дорогах Российской Федерации и меры по её снижению // Техника и технологии строительства. 2015. № 4 (4). С. 5–10.

2. Ханин А.С. Обеспечение безопасности дорожного движения как основная задача ГИБДД в правоохранительной деятельности // Государственное и муниципальное управление в XXI веке: теория, методология, практика: сборник материалов XXVIII Международной научно-практической конференции / под общей редакцией С.С. Чернова, 2017. С. 37–42.

3. Семикопенко Ю.В., Шевцова А.Г., Дмитриев Д.В., Бахарев Г.А. Основные виды дорожно-транспортных происшествий в Российской Фе-

дерации // Успехи современной науки и образования. 2016. Т. 5. № 7. С. 77.
4. Афонин В.В. Практика взаимодействия сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения Российской Федерации с участниками дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 31–36.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

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

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, профилактика дорожно-транспортных происшествий.

Бессмертных А.Ю., Ложкин Д.С.

ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ИНЖЕНЕРНОМУ ОБУСТРОЙСТВУ И МОДЕРНИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

Статья посвящена вопросам реализации мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, выполняемых в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», и выявлению их влияния на уровень аварийности.

Безопасность дорожного движения является одним из основных условий комфортного и благополучного проживания граждан Российской Федерации. Без соблюдения этого условия невозможно ни демографическое, ни социальное, ни экономическое развитие страны.

Аварийность на улично-дорожной сети Российской Федерации наносит обществу большой моральный и материальный вред.

В процессе дорожного движения получают ранения и гибнут люди. Проблемы дорожного движения и состояния дорог приводят к снижению ключевых показателей экономики, а также к увеличению транспортных потерь.

По данным доклада Всемирной организации здравоохранения о состоянии безопасности дорожного движения, опубликованного в 2019 г., Российская Федерация занимает не лучшие позиции среди стран мира по показателям безопасности дорожного движения [4].

Вопросы обеспечения безопасности передвижения по дорогам относятся к полномочиям Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и владельцев частных автомобильных дорог [5].

Формирование и проведение на территории Российской Федерации единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения преследует цели, заключающиеся в улучшении качества транспортной инфраструктуры в России.

В 2019 г. на территории Российской Федерации завершился первый год реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (в 2021 г. документ приведен в соответствие с Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» и утвержден обновленный паспорт национального проекта – «Безопасные качественные дороги»), предусмотренного Указом Президента Российской Федерации [1] и направленного на достижение указанной цели.

Первой задачей входящего в структуру национального проекта «Безопасные качественные дороги» Федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» (предыдущее название – «Дорожная сеть») является реализация программ дорожной деятельности (региональных проектов) в отношении автомобильных дорог общего пользования, объектов улично-дорожной сети в целях приведения их в нормативное состояние и ликвидации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий [6] (далее – ДТП), что предполагает внедрение мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, направленных на снижение дорожно-транспортной аварийности.

Необходимо отметить, что в дорожной отрасли распространено ошибочное мнение, что приведение дорог в нормативное состояние заключается в выполнении работ, направленных на достижение установленной ровности и устранение дефектов дорожного покрытия. Указанное мнение нашло свое отражение в ходе разработки программ дорожной деятельности рядом субъектов Российской Федерации.

Вместе с тем приведение автомобильной дороги (участка автомобильной дороги) в нормативное состояние означает приведение ее эксплуатационного состояния в соответствие с установленными требованиями [2].

Министерством транспорта Российской Федерации было направлено соответствующее письмо главам субъектов Российской Федерации [3], которое содержало поручение ответственным исполнителям провести корректировку ранее разработанных программ дорожной деятельности

субъектов Российской Федерации, имея в виду формирование на их основе регионального проекта (региональных проектов).

Данные обстоятельства диктуют необходимость оценки инженерных мероприятий с точки зрения их влияния на уровень аварийности в целях последующего выбора мероприятий, показавших наибольший эффект от реализации, для возможного включения в ежегодные программы дорожной деятельности субъектов Российской Федерации.

Для решения указанной задачи в ноябре 2019 г. в подразделения Госавтоинспекции территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации был направлен опросный лист.

По результатам опроса подразделений территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации наиболее объективными методами оценки эффекта от реализации мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог (в ходе опроса имелась возможность одновременного выбора нескольких вариантов ответа) являются снижение количества погибших и снижение общего количества ДТП на участке улично-дорожной сети (см. рис. 1).

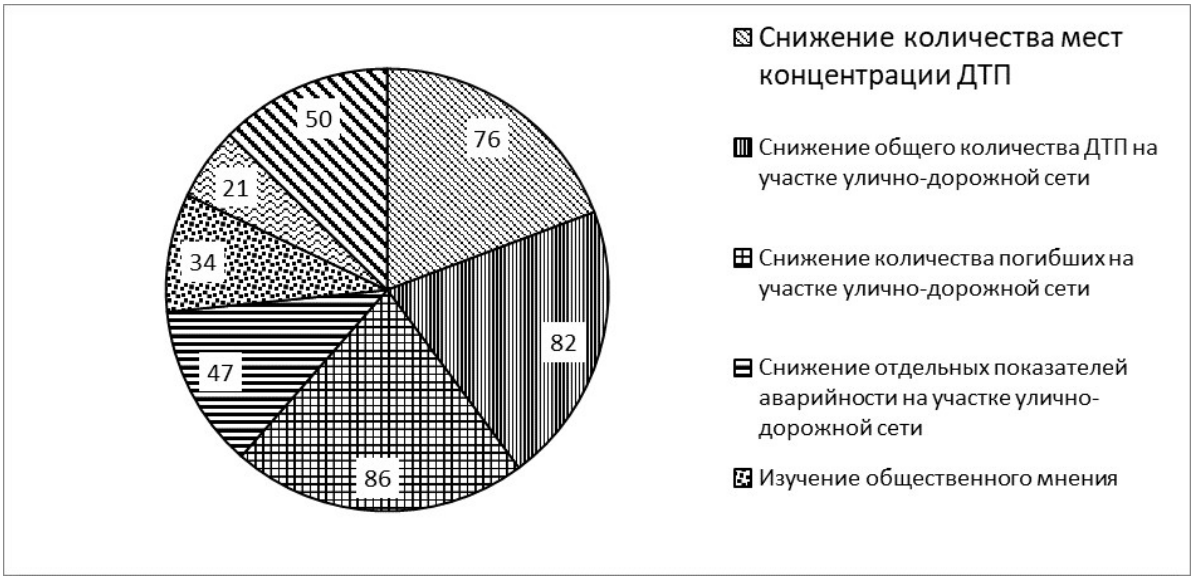


Рис. 1. Наиболее объективные методы оценки эффекта от реализации мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог (% от числа респондентов, принявших участие в опросе).

Степень реализации мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, свидетельствующая о корректности результатов проводимой оценки, с точки зрения подразделений ГИБДД МВД России по субъектам Российской Федерации, имеет следующий вид (см. рис. 2).



Рис. 2. Степень реализации основных мероприятий субъектами Российской Федерации в рамках работ по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог в 2019 г.

Вместе с тем ни одно из мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, не отнесено подразделениями Госавтоинспекции к мероприятиям с высокой степенью эффективности (см. рисунок 3).

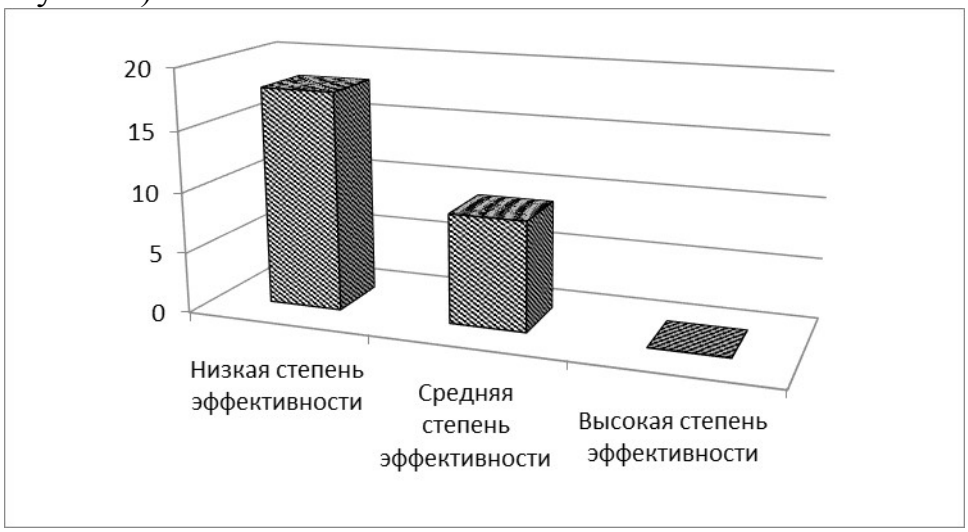


Рисунок 3. Оценка подразделениями ГИБДД МВД России по субъектам Российской Федерации эффективности инженерных мероприятий с точки зрения влияния на безопасность дорожного движения.

В результате изучения рассматриваемого вопроса в рамках научно-исследовательской работы сотрудниками ФКУ «НЦ БДД МВД России» в 2021 г. сделаны выводы о том, что эффект от реализации мероприятий по инженерному обустройству и модернизации автомобильных дорог во многом зависит от места и условий их реализации, например особенностей (вида) характерного участка (геометрических параметров, интенсив-

ности движения, состава транспортного потока, условий видимости и т.д.) и организации дорожного движения на таком участке, а также наличия (отсутствия) в границах аварийно-опасного участка и на смежных с ним участках характерных опасных участков дорог и улиц с высоким риском возникновения ДТП и прочих факторов.

Из полученных сведений приходится констатировать, что виды реализованных в 2019 г. в рамках Федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» мероприятий, составляющих сводный план мероприятий по реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», не всегда эффективны и во многих случаях не связаны с причинами возникновения ДТП, на устранение которых они направлены, что указывает на необходимость дальнейшего изучения вопросов, связанных с их реализацией.

1. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: Указ Президента Рос. Федерации от 7 мая 2018 г. № 204: в ред. указов Президента Рос. Федерации от 19 июля 2018 г. № 444, от 21 июля 2020 г. № 474 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2018. № 20, ст. 2817.
2. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля: ГОСТ Р 50597-2017 [Электронный ресурс]. URL: http://docs.cntd.ru/document/1200147085 (дата обращения: 28.02.2023).
3. О проведении корректировки ранее разработанных программ дорожной деятельности субъектов РФ [Электронный ресурс]: письмо Министерства транспорта Рос. Федерации от 16 ноября 2018 г. № ИА-24/17053. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
4. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Европейском регионе ВОЗ [Электронный ресурс] // Официальный интернет-портал Всемирная организация здравоохранения. URL: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44122/9789244563847_rus.pdf?sequence=2 (дата обращения: 28.02.2023).
5. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: с изм. от 27 октября 2022 г. Ст. 6. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Безопасные и качественные автомобильные дороги [Электронный ресурс]: Паспорт национального проекта, утв. президиумом Совета при Президенте Рос. Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 15) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: http://static.government.ru/media/files/rBdyoIr3S9IDP8Q87lXXYaktpKWGc0NY.pdf (дата обращения: 28.02.2023).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Бессмертных Алексей Юрьевич, научный сотрудник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности.
ФКУ «НЦ БДД МВД России».
121170, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ложкин Дмитрий Сергеевич, заместитель начальника отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности.
ФКУ «НЦ БДД МВД России».
121170, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: национальный проект, безопасность дорожного движения, автомобильные дороги, инженерное обустройство, дорожная сеть, дорожное хозяйство.

Былинин И.А.

СИСТЕМА ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Не так давно научная литература рассматривала в качестве субъектов административного надзора (в настоящее время используется термин «федеральный государственный контроль (надзор)») «специальные органы исполнительной власти [1, с. 411]», государственные инспекции [2, с. 113], органы милиции [3, с. 88]. Сейчас в действующем законодательстве таковыми органами стали федеральные органы исполнительной власти (федеральные службы и инспекции в федеральных министерствах).

Специальные органы исполнительной власти ранее называли органы исполнительной власти специальной компетенции, которые осуществляли функции разрешительные, контрольные, надзорные и регулятивные в различных областях управленческой деятельности. Государственные органы представляли собой специальные контрольные органы, которые, как правило входили в состав центральных отраслевых органов управления (например министерств, государственных комитетов) и действовали на основе специальных положений, утвержденных Советом Министров. Государственные инспекции создавались для контроля и надзора за исполнением законодательства и соблюдением специальных правил, регулирующих деятельность общегосударственного значения (например,

оздоровление условий труда, обеспечение техники безопасности, соблюдение правил торговли). Надзорные и контрольные полномочия государственных инспекций распространялись на все организации и предприятия независимо от их ведомственной принадлежности, а в некоторых случаях и на граждан. Это было отличием государственных инспекций от ведомственных, которые осуществляли контроль и проверку (надзор) на территории одного ведомства (министерства). Органы милиции входили в систему государственных органов исполнительной власти, призванных защищать здоровье, жизнь, права и свободы граждан, имущество, общественные интересы, интересы государства от преступных и иных посягательств, наделенных правом применения мер принуждения, в пределах установленного законодательством. Милиция осуществляла деятельность как органы государственного управления по контролю за неуклонным исполнением специальных правил и требований, устанавливаемых законами, постановлениями правительства, ведомственными нормативными актами, а также действующих инструкций органов управления в разных областях государственной и общественной жизни. Контролю подлежала деятельность министерств, различных ведомств, предприятий и учреждений, независимо от их ведомственной подчиненности, а также деятельность граждан и общественных организаций.

Так, С.М. Зырянов в рамках государственного контроля выделяет административный надзор [4, с. 178].

Необходимо отметить, что административный надзор в советское время подразумевался как специфическая правовая форма деятельности органов управления существующего государства. Рассматривая административный надзор в процессуально-юридическом смысле, отметим, что это деятельность государственных органов и должностных лиц для поддержания действующего режима социалистической законности. Хотя, данная деятельность подразумевает спланированное наблюдение квалифицированными лицами, чтобы работа государственных органов и должностных лиц соответствовала положениям закона и максимально обеспечивала охрану правового порядка, интересов общества, свобод и прав граждан.

Важно указать, что в существующих концепциях административного надзора того времени отсутствовало четкое разграничение контроля и административного надзора. В существующих реалиях советского времени надзор отождествлялся с контролем и являлся разновидностью специфической формы деятельности специальных органов власти. Возникшая в теоретическом смысле двойственность не воспринималась правотворчеством и на долгие годы тенденцией слияния понятий как в советском, так и в российском законодательстве.

К сожалению, но это факт, что и современное административное право не разрешает проблемы сложившегося противоречия, то есть адми-

нистративный надзор предполагает в своей основе многофункциональное правовое явление, которое сходно с контрольными процессами, осуществляемыми субъектами контроля и надзора [5, с. 28].

Так, профессор В.П. Беляев пытался определить сходные признаки административного надзора с прокурорским надзором и сделать вывод, что по мере своего научного осмысления административный надзор должен стать частью учения о надзорной деятельности [6, с. 132], следовательно, из этого вывода можно предположить, что административный надзор – несамостоятельная форма деятельности.

По мнению Д.Г. Домрачева, административный надзор представляет собой деятельность, урегулированную нормами административного права по осуществлению должностными лицами властных полномочий посредством административных форм и методов в поднадзорной сфере объектов и пресечения, предупреждения нарушений правил, требований и технико-правовых норм, устранения их последствий [7, с. 35].

Таким образом, в своем историческом выражении субъекты административного надзора представляли собой органы надведомственного контроля, осуществляющие деятельность в форме активного наблюдения, с применением при необходимости мер административно-властного характера и не связанного с вмешательством в деятельность поднадзорного объекта и органов управления. Если же имеет место такое вмешательство, то субъект надзора уступает место контролирующим органам [8, с. 12].

Следует отметить, что рассматриваемый в нашей работе федеральный государственный контроль (надзор) в прошлые годы осуществляли специальные государственные органы и государственные инспекции в порядке административного надзора, образуя систему органов государственного надзора, на которые также возлагали функции управления.

В науке под понятием «управление» рассматривается целенаправленное воздействие субъекта на объект, в содержание которого входит упорядочение системы, обеспечение ее нормального функционирования. Можно выделить признаки для характеристики управления как понятия «управления»:

выполняет роль функции для всех организационных систем для обеспечения ее целостности, жизнедятельности и выполнения поставленных задач;

обеспечивает взаимодействие элементов системы;

имеет внутреннюю структуру, одним из главных элементов является субъект и объект управления, содержание управления есть взаимодействие между субъектом и объектом управления, но при этом обладать правом воздействия может субъект управления (также в качестве примера такого взаимодействия можно привести взаимодействие сотрудника Госавтоинспекции с участниками дорожного движения. Чаще других с гражданами взаимодействуют сотрудники подразделений дорожно-патрульной

службы, по итогам деятельности которых и проводится анализ взаимоотношений между гражданами и сотрудниками Госавтоинспекции [9];

объект всегда подчиняется субъекту управления, взаимодействие между субъектом и объектом происходит посредством информационных потоков;

система управления предполагает не только внутрисистемное взаимодействие, но и межсистемное взаимодействие, так как существует много систем различного иерархического уровня, система высшего управления выступает в роли управляющего субъекта к системе низшего порядка;

система может присутствовать в структуре органов государственного надзора.

Таким образом, под системой государственного надзора необходимо понимать воздействие на все или отдельные сферы общественных отношений. Система государственного надзора осуществляет управление в лице субъекта, а объектом выступают складывающиеся общественные отношения, обеспечивает упорядочивающее воздействие, регулирует воздействие для достижения поставленных задач.

Управление всегда подразумевает властно-волевой характерный признак, воплощает в себе субъекты управления, а объекты управления представляют совокупность взаимосвязанных прав и обязанностей. Система государственного управления занимает особое место в структуре управления.

Деятельность государственных органов надзора можно рассматривать, с одной стороны, как целостную систему, а с другой – как непрерывный процесс. Система органов государственного надзора состоит из организационной структуры государственного аппарата, государственных служащих, реализуемых функций, методов, средств, ресурсов. Система органов государственного надзора представлена сознательной и целенаправленной деятельностью органов исполнительной власти, осуществляющих систематическое наблюдение во исполнение требований законодательства.

---

1. Козлова Ю.М. Административное право, 2002. 697 с.
2. Студеникина М.С. Государственные инспекции в СССР. М.: Юридическая литература, 1987. 108 с.
3. Еропкин М.И. Управление в области охраны общественного порядка. М.: Юридическая литература, 1965. 215 с.
4. Зырянов С.М. Административный надзор в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, 2001. 178 с.
5. Горшенев В.М., Шахов И.Б. Контроль как правовая форма деятельности. М., 1987. С. 29–30.
6. Беляев В.П. Контроль и надзор в Российском государстве: монография / науч. ред. А.В. Малько. М., 2005. С. 126–142.

7. Домрачев Д.Г. Дорожный надзор государственной инспекции безопасности дорожного движения. Челябинск, 2009. 35 с.
8. Кармолицкий А.А. Правовое регулирование полномочий государственных инспекций, 1976. 21 с.
9. Афонин В.В. Практика взаимодействия сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения Российской Федерации с участниками дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 31–36.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Былинин Игорь Александрович, старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: система государственного надзора, федеральный контроль (надзор), органы управления, обеспечение безопасности дорожного движения.

Васюков В.Ф., Чаплыгина В.Н.

ОТДЕЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ УСТАНОВЛЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В статье рассматриваются отдельные вопросы установления ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств.

Развитие высокоавтоматизированных транспортных средств (далее – ВАТС) имеет большое значение для совершенствования транспортной инфраструктуры и улучшения безопасности дорожного движения. Они представляют собой новое поколение транспортных средств, способных улучшить повседневную жизнь людей. Одним из главных преимуществ высокоавтоматизированных транспортных средств является их более точное взаимодействие с системой навигации, что позволяет снизить вероятность возникновения опасных ситуаций при эксплуатации ВАТС [1].

Высокоавтоматизированным транспортным средством принято считать автомобиль, который может самостоятельно выполнять отдельные функции вождения без участия человека [2]. Такие автомобили обычно оснащены датчиками и камерами, которые собирают информацию об окружающей среде, а также компьютерной системой, которая обрабатывает эту информацию и принимает решения по управлению автомобилем. Среди таких автомобилей можно выделить Tesla Autopilot, Mercedes-Benz Drive Pilot, Audi Traffic Jam Assist, Cadillac Super Cruise и другие.

Компьютерная система автомобиля с высокоавтоматизированной функцией вождения обрабатывает данные, полученные от датчиков и камер, чтобы определить своё местоположение и окружающую обстановку [3]. Затем система использует эти данные, чтобы принимать решения по управлению автомобилем, такие как изменение скорости, повороты, остановки и т.д. Например, если система обнаруживает препятствия на дороге или другие автомобили, она может автоматически замедлить скорость автомобиля, чтобы избежать столкновения [4]. Также система может изменять скорость автомобиля в соответствии с дорожной обстановкой, сохраняя безопасную дистанцию между автомобилями и экономя топливо. В целом она предназначена для обеспечения максимальной безопасности и комфорта вождения, используя информацию, полученную от различных источников [5]. Некоторые системы также могут взаимодействовать с другими устройствами на дороге, такими как светофоры и дорожные знаки, чтобы более точно определять своё местоположение и принимать эффективные решения [6].

Российские компании активно занимаются разработкой программного обеспечения для автоматизации транспортных систем. Например, компания Cognitive Technologies [7] разрабатывает системы компьютерного зрения и искусственного интеллекта для автономных транспортных средств, а корпорация Ростех создала интеллектуальную систему управления транспортом, которая объединяет в себе множество разнообразных систем [8].

Кроме того, в России успешно работает ряд компаний, занимающихся разработкой технологий для автономных транспортных средств, в том числе: Yandex, Cognitive Pilot, Сбер и другие. Также стоит отметить, что ряд вузов и научно-исследовательских центров занимаются исследованием и разработкой технологий для автономных транспортных средств в России.

С развитием технологий автономных высокоавтоматизированных транспортных средств сформировалась проблема – ответственность за правонарушения, связанные с их эксплуатацией. Главный вопрос – кто будет нести ответственность, если происходит дорожно-транспортное происшествие из-за ошибки ВАТС? Кто несет ответственность, если автономное транспортное средство нарушает ПДД? К сожалению, в насто-

ящее время не существует единой международной практики относительно вопросов ответственности в области безопасности дорожного движения при эксплуатации ВАТС.

Создание правовой базы, которая будет учитывать все возможные ситуации, связанные с эксплуатацией автономных транспортных средств, является очень важным вопросом, который необходимо решить для обеспечения безопасности на дорогах. Некоторые государства уже приняли законы, регулирующие эксплуатацию автономных транспортных средств. Например, Закон о дорожном движении ФРГ устанавливает права и обязанности водителя транспортного средства при использовании высокоавтоматизированных или полностью автоматизированных функций вождения (§ 1b StVG) [9].

В соответствии с положениями закона водитель транспортного средства может отвлекаться от движения и управления транспортным средством во время движения с помощью высокоавтоматизированных или полностью автоматизированных функций управления, но при этом он должен оставаться достаточно внимательным, чтобы в любое время выполнить надлежащие предписания.

В свою очередь, водитель транспортного средства обязан немедленно взять на себя управление транспортным средством при уведомлении об этом системы ТС, а также в случае возникновения обстоятельств, когда использовать такие системы технически невозможно.

Заслуживает особого внимания тот факт, что в соответствии с § 63a StVG транспортные средства должны сохранять информацию о местоположении и времени, определенную спутниковой навигационной системой, когда происходит переключение управления транспортным средством между водителем транспортного средства и высокоавтоматизированной или полностью автоматизированной системой. Информация фиксируется и в ситуациях, когда система ТС сигнализирует о необходимости принятия водителем управления или возникает техническая неисправность системы.

Между тем, согласно положениям п. 2 § 63a указанные данные могут быть переданы органам, ответственным в соответствии с законодательством земель за наказание за нарушение правил дорожного движения, по их запросу. При этом переданные данные могут храниться и использоваться правоохранительными органами.

Заслуживает внимания и тот факт, что владелец транспортного средства должен организовать передачу сохраняемых ТС данных, хранящихся в соответствии третьим лицам, если (1) данные необходимы для предъявления, удовлетворения или защиты юридических требований, связанных с событием (2) соответствующий автомобиль с функцией автоматического вождения был вовлечен в это событие.

Данные, хранящиеся в ТС, могут удаляться только через шесть месяцев, если только транспортное средство не стало участником ДТП – в этом случае данные подлежат удалению только через три года. Также указанные данные могут быть переданы третьим лицам в анонимной форме в целях расследования несчастных случаев [10].

В свою очередь, хотелось бы особо отметить, что главным вызовом в настоящее время является создание правовой базы, которая будет учитывать все возможные ситуации, связанные с эксплуатацией автономных транспортных средств. Важно предусмотреть интересы всех участников дорожного движения и разработать четкие правила, регулирующие ответственность за возможные правонарушения, связанные с эксплуатацией высокоавтоматизированных транспортных средств [11].

Создание правовой базы для автономных транспортных средств может включать в себя различные аспекты, такие как (1) определение степени автономности автомобилей и требования для принятия ответственности при возникновении аварий (2) обязательство производителей автономных транспортных средств устанавливать системы безопасности, которые будут предотвращать аварии (3) установление процедур лицензирования и обучения водителей, которые будут управлять автономными транспортными средствами (4) определение правил для получения и использования данных, которые собираются автономными транспортными средствами во время их работы [12].

В целом правовая система автономизации транспортных средств стала актуальной проблемой, поскольку при ее создании формируется необходимость в определении:

уровней автономности транспортных средств в соответствии со стандартами SAE International [13];

установлении требований по безопасности и надежности автономных транспортных средств, а также требования к сбору, хранению и использованию данных, получаемых транспортными средствами;

определении особенностей автономного управления на дорогах и установление соответствующих правил;

правил для определения ответственности в различных ситуациях, в том числе в случае нарушения правил движения или неисправности автономных систем;

требований к обслуживанию и техническому обслуживанию автономных транспортных средств. Здесь могут вводиться правила для отслеживания работы систем автоматического управления, контроля за общим состоянием автомобиля и техническими характеристиками, а также сроки проведения обязательных технических обслуживаний.

Следует отметить, что при эксплуатации ВАТС вопросы ответственности за правонарушения связанные с безопасностью дорожного движения могут возникнуть как относительно оператора системы (для са-

моуправляемых ВАТС) или водителя (для направляемых ВАТС), так и производителя транспортного средства или его компонентов [14].

Оператор системы ВАТС, являющийся владельцем транспортного средства, несет ответственность за обеспечение безопасности дорожного движения при эксплуатации ВАТС. Он должен обеспечить правильную настройку и наладку системы автоматизации, проводить такое обслуживание транспортного средства, которое гарантирует его безопасность при эксплуатации, а также обучать водителей управлению высокоавтоматизированными транспортными средствами.

Водитель направляемых ВАТС имеет возможность влиять на безопасность дорожного движения в определенных случаях, например, когда транспортное средство переключается в режим контроля полосы из-за непредвиденных обстоятельств (например, отключения систем автоматизации). В этом случае водитель будет нести ответственность за правонарушения, связанные с безопасностью дорожного движения [15; 16].

Производитель транспортного средства или его компонентов несет ответственность за эффективность системы автоматизации транспортного средства и ее соответствие техническим стандартам безопасности. Если производитель нарушил технические стандарты безопасности или допустил нарушения в процессе проектирования, изготовления или тестирования транспортного средства, то он несет ответственность за возможные правонарушения связанные с безопасностью дорожного движения, которые могут произойти при эксплуатации транспортного средства.

Таким образом, распределение ответственности при эксплуатации ВАТС – важный вопрос, требующий серьезного осмысления и разработки соответствующего нормативного регулирования. Возможны различные варианты изменения законодательства и правил дорожного движения, которые были бы адаптированы к новой технологии. Однако все эти изменения должны быть тщательно обдуманы и протестированы на практике, чтобы гарантировать безопасность дорожного движения. Кроме того, необходимо учитывать различия в законодательстве и правилах дорожного движения в разных странах, чтобы обеспечить совместимость и безопасную эксплуатацию беспилотных транспортных средств в международном масштабе.

---

1. Коробеев А.И., Чучаев А.И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности // Lex russica (Русский закон). 2019. № 2. С. 9–28.

2. Milakis D. Long-term implications of automated vehicles: An introduction // Transport Reviews. 2019. Т. 39. № 1. С. 1–8.

3. Open AI [Электронный ресурс]. URL: https://www.openai.com/blog/chatgpt.

4. Minond D.G. Liability Issues with Autonomous Vehicles: Current Uncertainty and Future Solutions. 2023.
5. Abraham K.S., Rabin R.L. Automated Vehicles and Manufacturer Responsibility for Accidents: A New Legal Regime for a New Era // Virginia Law Review. 2019. Vol .105. Issue 1.
6. Землин А.И., Матвеева М.А., Гоц Е.В., Торшин А.А. Проблемные вопросы правового регулирования использования автомобилей с автоматизированной системой вождения. Мир транспорта. 2022;20(4):117-122.
7. Cognitive Technologies [Электронный ресурс]. URL: https://www. cognitivelot.ru/about.
8. Интеллектуальная транспортная система: «умный» город в движении [Электронный ресурс]. URL: https://www.rostec.ru/news/-palma-prikroet-boevye-korabli.
9. Kriebitz A., Max R., Lütge C. The German Act on Autonomous Driving: Why Ethics Still Matters // Philos. Technol. 2022. № 35. C. 29.
10. Giannini A., Kwik J. Negligence Failures And Negligence Fixes. A Comparative Analysis Of Criminal Regulation Of AI And Autonomous Vehicles. Crim Law Forum. 2023.
11. Manoharan S. et al. An improved safety algorithm for artificial intelligence enabled processors in self driving cars // Journal of artificial intelligence. 2019. T. 1. № 02. C. 95–104.
12. Yaqoob I. et al. Autonomous driving cars in smart cities: Recent advances, requirements, and challenges // IEEE Network. 2019. T. 34. № 1. C. 174–181.
13. Inagaki T., Sheridan T. B. A critique of the SAE conditional driving automation definition, and analyses of options for improvement // Cognition, technology & work. 2019. T. 21. C. 569–578.
14. Parekh D. et al. A review on autonomous vehicles: Progress, methods and challenges // Electronics. 2022. T. 11. № 14. C. 2162.
15. Bai Z. et al. Infrastructure-based object detection and tracking for cooperative driving automation: A survey // IEEE Intelligent Vehicles Symposium (IV). 2022. C. 1366–1373.
16. Wishart J. et al. Literature review of verification and validation activities of automated driving systems // SAE Int. J. Connect. Autom. Veh. 2020. T. 3. C. 267–323.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Васюков Виталий Федорович, доктор юридических наук, доцент, главный научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.

ФКУ «НЦ БДД МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Чаплыгина Виктория Николаевна, кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

Орловский юридический институт МВД России В.В. Лукьянова.

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: ответственность, правонарушение, безопасность дорожного движения, транспортные средства.

Выходов А.А.

ДОСТИЖЕНИЕ НУЛЕВОЙ СМЕРТНОСТИ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ В КОНТЕКСТЕ ИСТОРИЧЕСКОГО ОПЫТА СТАНОВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ФОРМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Действующая Стратегия повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. ставит перспективную цель в достижении нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 г. Обозначенная цель амбициозна и требует, помимо стандартных методов и приемов повышения безопасности дорожного движения, выполнения целого комплекса мероприятий как правового, так и организационного характера. Целеполагание стремления к абсолюту не представляется избыточным, а напротив, показывает необходимый ориентир для современного правоохранительного органа на долгие годы, явно выходящие за обозначенный период действия стратегии. Постановка претензионных целей и их последующее достижение часто встречается в отечественной истории организации, реформирования и последующего функционирования органов государства, в том числе и органов, выполняющих государственную функцию по обеспечению безопасности дорожного движения. В связи с этим представляется перспективным при определении реальности достижения основных направлений преобразования системы обеспечения безопасности дорожного движения обращаться к историческому опыту становления организационно-правовых форм деятельности профессиональных органов по обеспечению безопасности дорожного движения.

Одной из основополагающих функций современного российского государства, оказывающих значительное влияние на устойчивое демографическое и социально-экономическое развитие, является повышение

уровня безопасности дорожного движения, заключающееся в сохранении здоровья, жизни и имущества граждан [1, с. 111]. На её реализацию направлена действующая Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг., которая является базисом формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях [1, с. 93]. Принципиально важно понимать, что закрепленную в ней цель – достижение нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях – необходимо рассматривать с позиций диалектического подхода как окончательной точки предшествующих эволюционных преобразований и последующего за ними функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения. Этот факт подтверждается тем, что Президент Российской Федерации В.В. Путин неоднократно обращался к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, обозначая при этом нестабильную обстановку в данной сфере [3]. В этом аспекте образование 3 июля 1936 г. Государственной автомобильной инспекции также следует рассматривать как промежуточный этап становления органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, но никак не точку отсчета.

Несмотря на выполнение отдельными должностными лицами Российской империи функций, задач и правомочий в области обеспечения дорожного движения, все-таки серьезные шаги по направлению создания профессионального органа в данной сфере были сделаны после Февральской и Октябрьской революций 1917 г., которые коренным образом изменили не только существовавший ранее государственный строй, но и весь образ и уклад жизни России, предоставив возможность новым, созданным отчасти по подобию предыдущих, но функционирующих на иных принципах, государственным органам взвалить на себя ответственность за управление народным хозяйством и осуществление масштабных преобразований в Отечестве.

Между тем сами исторические события начала XX в. происходили в тот период, когда процесс автомобилизации и, как следствие, изменение всей архитектуры дорожного движения и обеспечения его безопасности набирал значительные обороты, а прежние порядки, его регулирующие, теряли свою актуальность. Только лишь по некоторым подсчетам к началу XX в. в Российской империи насчитывалось свыше трех с половиной тысяч автомобилей, однако рост автопарка в России всё же значительно уступал схожим процессам в европейских странах [2, с. 18].

В этой связи, несмотря на те вызовы, которые стояли перед государством, указанный фактор влиял на необходимость создания и последующей оптимизации деятельности государственных органов в данной сфере и создания первых единых для всей территории государства правил уличного движения.

Временное Правительство, взявшее на себя властные полномочия по итогам Февральской революции, предпринимало попытки по осмыслению данной проблемы и её итоговому оформлению, результатом которых к осени 1917 г. стал проект «Правила уличного движения», согласно которому предполагалось, помимо установления прав и обязанностей участников дорожного движения, в том числе отдельно для каждого вида транспорта, использование прообразов современных контрольных и надзорных функций народной милицией Временного Правительства и агентами надзора за автомобильным транспортом.

Оставшийся нереализованным в свою историческую эпоху, наряду с содержащейся в проекте идеей о необходимости регистрации всех автотранспортных средств номерными знаками, он фактически определил те основные принципы организации уличного и дорожного движения, которые будут реализованы спустя годы. Опередив своё время, само осмысление необходимости конструирования такой системы безопасности было амбициозным вызовом сложившейся на практике ситуации, которая пусть и не с помощью конкретно этого проекта, но была решена во многом по обозначенным в нём направлениям. В этой связи, отдавая себе отчёт в вероятном недостижении к 2030 г. в реальной действительности статистической числовой нулевой смертности на дорогах, само её определение как цели во многом опережает время и, вполне вероятно, не выглядит не возможным к достижению в последующие исторические периоды.

Важно понимать, что сам факт Октябрьской революции и глубинная перестройка всего государственного механизма не отменяли саму автомобилизацию, появление новых форм и видов уличного движения и, как следствие, нарождающихся в связи с этим проблем, которые государство должно было решать в данной сфере.

Созданная в первые дни молодого советского государства милиция, комплектующаяся на принципе повинности, осуществляла сторожевую службу и наблюдала за порядком движения пешеходов и транспорта, однако в таком виде ввиду относительной неэффективности она просуществовала только до весны–лета 1918 г., когда был изменен сам подход к кадровой работе в милиции и произошло её оформление как постоянно действующего профессионального органа. Вместе с тем создание отдельного органа внутренних дел в сфере безопасности дорожного движения в этот период даже не рассматривалось.

В начале 1918 г. в составе Всероссийского совета народного хозяйства была образована Центральная автоинспекция, в рамках которой действовал Автомобильный Совет. Он осуществлял контроль за рациональным использованием автотранспортных средств (например, проводился учет автомототранспортных средств, контролировалась выдача пропусков и номерных знаков, наказание виновных в нарушении правил уличного движения и т.п.).

Множество документов 1919 г. (приказы Реввоенсовета, ВЧК, Совнархозов) были посвящены вопросам учета и контроля за передвижными средствами. Например, было принято постановление Военного Совета Петроградского укрепленного района «О регистрации автомобилей», которое требовало, в частности, от владельцев наличия целого комплекта документов. Это был первый из законодательных актов в Советской России, определявших действия властей по вопросу контроля за использованием автотранспорта и его движением.

Вместе с тем вполне очевидно, что происходившая в тот период гражданская война акцентировала на себе не только все внимание молодого государства, но и ресурсы финансового, трудового и организационного характера. В этой связи усиление работы милиции по обеспечению безопасности дорожного движения началось ближе к её окончанию, а именно – ознаменовался принятием 10 июня 1920 г. Декрета СНК РСФСР «Об автовождении по городу Москве и ее окрестностям», который, несмотря на своё название, содержащее конкретную территорию действия, за неимением иных и аналогичных нормативных правовых актов имел общероссийское значение.

Анализ данного акта позволяет сделать вывод о его содержании, в котором следует выделить три основных блока:

1) правила движения транспорта в крупных городах, в том числе определение предельной скорости движения автомобилей в дневное и ночное время;

2) условия создания автоинспекции транспортного отдела Московского городского Совета;

3) обязательства милиции по отношению к автоинспекторам (оказание всесторонней помощи).

В целом следует солидаризоваться с теми исследователями, которые рассматривают начало 20-х гг. XX в. как ранний этап создания системы обеспечения безопасности дорожного движения, на практике выразившийся в тесном взаимодействии Центральной автоинспекции Всероссийского совета народного хозяйства и рабоче-крестьянской милиции.

Однако фактическое отставание правового регулирования от общественных отношений, складывающихся в области дорожного движения, приводила к неопределённости правового статуса милиционера в данной сфере. В этой связи логичным следующим шагом стало правовое осмысление роли и места постового милиционера в обеспечении безопасности дорожного движения, которое напрямую выразилось в принятой в 1923 г. «Инструкции постовому милиционеру», содержащей наряду с раскрытием общих положений постовой службы милиции обязанности милиционера в форме наблюдения за порядком и обеспечением безопасности уличного движения.

Определенно до начала индустриализации, при относительном росте автотранспортных средств, не приходится говорить об их резком кратном увеличении, в связи чем выделение из строевых постовых подразделений обособленной милицейской службы если и рассматривалось, то не воспринималось необходимым.

Должность инспектора по регулированию уличного движения появилась в 1928 г. Среди прочего они отвечали за разработку рационального размещения транспортных линий в центре Москвы, установление стоянок такси, непосредственное наблюдение за уличным движением.

Реализация в 1930-е гг. политики коллективизации и индустриализации не только значительным образом изменила облик советского государства и общества, предопределила фактически иной характер функционирования СССР, требующего отличный подход к решению общесоциальных и государственных задач, но и перестраивала всю систему правоохранительных органов, в том числе в области безопасности дорожного движения.

В 1932 г. в составе Главного управления рабоче-крестьянской милиции при СНК СССР был создан специальный общесоюзный орган – Отдел по регулированию уличного движения. Подобные отделы и отделения были созданы при управлениях милиции союзных и автономных республик, краях и областях Советского Союза. Они занимались учетом, анализом и изучением причин дорожно-транспортных происшествий, вели по ним расследования. ОРУД состоял из технического отделения, отделения движения, административно-следственного отделения, группы статистики, дежурной части и отдельного отряда регулирования уличного движения.

Введение в 1930-е гг. автоматического управления дорожного движения светофорами значительно повысило пропускную способность перекрестков, способствовало более четкому регулированию уличного движения, высвобождало часть регулировщиков для выполнения других функций.

В то же время компетенция ОРУД не охватывала всю проблематику правовых отношений, складывающихся в вопросах обеспечения дорожного движения, прежде всего в вопросах подготовки шоферов, состояния автопарка и борьбы с причинами аварийности.

В этой связи исторически предопределенным выглядит создание в 1935 г. в составе Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта государственной автомобильной инспекции, которая в марте 1936 г. постановлением СНК СССР была передана в ведение Главного управления рабоче-крестьянской милиции. Однако днём создания профессионального милицейского органа по обеспечению безопасности дорожного движения считается день утверждения Совнарком СССР Положения о Государственной автомобильной инспекции в составе Главного управления милиции НКВД СССР – 3 июля 1936 г.

Таким образом, на примере рассмотренного в статье пройденного эволюционного исторического пути от осмысления проблемы необходимости до непосредственного создания в государстве профессионального милицейского органа в области обеспечения безопасности дорожного движения можно сделать вывод о материализации идей, опередивших свое время, и их последующем воплощении, зависящем, прежде всего, от изменяющихся внутренних обстоятельств и условий развития общества и государства. В связи с этим представляется весьма допустимым утверждение о том, что заявленная перспективная цель достижения нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях в ближайшие годы будет являться необходимым ориентиром для функционирования всей системы обеспечения безопасности дорожного движения.

1. Афонин В.В. О роли органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения на современном этапе // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 109–113.
2. Булыжкин А.В. Исследование причин дорожно-транспортной аварийности – ключ к коренному изменению ситуации на дорогах // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 92–96.
3. Елагин А.Г., Афонина Е.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.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Выходов Александр Александрович, кандидат юридических наук, доцент кафедры государственно-правовых дисциплин.

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

302027, Российская Федерация, г.Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: ГАИ МВД СССР, ОРУД, безопасность дорожного движения, стратегия.

Галустян А.Г.

К ПРОБЛЕМЕ ДОСМОТРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В ПРАКТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГИБДД МВД РОССИИ

Продолжающаяся специальная военная операция, нестабильная военно-политическая обстановка вблизи границ Российской Федерации ставит перед правоохранительными органами непростую задачу: повышение внимания при несении службы, в особенности при проведении различных служебных мероприятий. Теракты, заказные убийства, повышение количества преступлений, связанных с незаконным использованием предметов, изъятых из гражданского оборота, заостряют внимание личного состава органов внутренних дел Российской Федерации на необходимости повышения эффективности превентивных мер гражданского, административного, уголовного и конституционного права.

Складывающаяся в настоящее время криминогенная обстановка в стране и за рубежом ставит перед правоохранительными органами непростую задачу: повышение внимания при несении службы, в особенности при проведении различных служебных мероприятий. Теракты, заказные убийства, повышение количества преступлений, связанных с незаконным использованием предметов, изъятых из гражданского оборота, заостряют внимание личного состава органов внутренних дел Российской Федерации на необходимости повышения эффективности превентивных мер гражданского, административного, уголовного и конституционного права. Ввиду активного разрастания политических конфликтов, автомашины являются средством достижения цели.

Указом Президента РФ от 31 января 2023 г. № 48 «О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 14 июня 2012 г. № 851 «О порядке установления уровней террористической опасности, предусматривающих принятие дополнительных мер по обеспечению безопасности личности, общества и государства» и в Порядок, утвержденный этим Указом» [1] была определена своего рода инструкция для водителей транспортных средств, в которой содержится перечень действий водителя транспортного средства при досмотре его движимого имущества сотрудником дорожно-патрульной службы.

В дополнение к этой информации, данный документ ужесточает контроль за передвижением транспортных средств через границы субъектов Российской Федерации, вводит дополнительный перечень возможностей для их досмотра с помощью технических средств, обеспечивающих визуальную ориентацию для обнаружения незаконного провоза товара, наркотиков, оружия, взрывчатки.

Для получения доказательств по делу об административном правонарушении в деятельности Госавтоинспекции допускается применение технических средств с целью [2]:

измерения скорости движения транспортных средств;

измерения концентрации этилового спирта в выдыхаемом воздухе;

диагностики технического состояния и параметров автотранспортных средств;

диагностики состояния автомобильных дорог.

В части, касаемой вопроса о досмотре, существует классификация досмотровых устройств [3]:

Стационарные:

Могут давать точные варианты изображений. Чаще всего их применяют на местах пропуска морских и автомобильных грузов. Такое оборудование предназначено для досмотра грузовых и легковых автомобилей, автофургонов и различных типов контейнеров. К ним можно отнести устройства «Портал-Бета» и «Портал-авто» – стационарные инспекционно-досмотровые комплексы, предназначенные для круглогодичной эксплуатации.

Перебазируемые (мобильные):

Их используют для проверки крупногабаритных грузов, автотранспортных средств, железнодорожных и морских контейнеров. Устройство быстро и точно дает оператору комплекса визуальную информацию о внутреннем содержимом объекта. Ярким примером устройств данного типа является мобильный досмотровой комплекс «МИДК 9232».

Портативные и ручные:

Данные варианты досмотровых устройств используют рентгеновские установки для проверки почтовой корреспонденции, багажа, мебели, бытовых предметов на наличие взрывных устройств и контейнеров с опасным содержимым. Портативная рентгенотелевизионная установка «Норка» при слабом радиационном воздействии на окружающих обеспечивает высокую производительность и хорошую выявляющую способность.

Все эти дополнительные технические средства осмотра существуют и оптимизируются лишь для одной общей цели: предотвращение и пресечение преступных действий. Многим известно, что в Российской Федерации виды и уровни преступности базируются по субъектам. Места, где проходит государственная граница, требуют повышенного внимания со стороны сотрудников ОВД и Таможенной службы.

Речь идёт о регионах, где введён высокий (жёлтый) уровень опасности. На момент написания данной статьи в их число входят [4]:

Курская область;

Белгородская область;

Брянская область;

Севастополь;

некоторые части Крыма (в особенности при СВО).

В России можно вводить повышенный (синий), высокий (желтый) и критический (красный) уровни опасности. Досмотр транспорта раньше был прописан только при красном уровне угрозы, но вышеуказанные поправки изменяют ход дела.

Стоит обратить внимание на разграничение осмотра и досмотра транспортных средств:

Осмотр – визуальное обследование машины и груза.

Основания:

1) имеется ориентировка или информация, что машину используют как средство достижения преступного умысла;

2) желание инспектора сверить документы и маркировку машины

3) есть основание полагать, что проводимый груз не соответствует документации.

Средства фиксации: понятые и фото/видеосъемка не обязательны.

Результат: составления акта после осмотра транспортного средства в свободной форме с указанием известной информации.

Отказ от осмотра влечет за собой производство досмотра – более строгой процедуры, требующей тщательной фиксации.

Досмотр – обследование транспортного средства, проводимое без нарушения его конструктивной целостности (статья 27.9 КоАП РФ) [2]:

Основания:

1) наличие пленки тонирования или шторок – повод полагать, что в транспортном средстве «есть что скрывать». Перечня предметов для поиска в нормативно-правовых актах нет, но сотрудник ДПС будет заинтересован в подтверждении отсутствия предметов, изъятых из гражданского оборота;

2) имеется основание полагать, что в машине перевозят лиц, скрывающихся от правосудия.

Средства фиксации:

Обязательно присутствие 2 понятых или видеофиксация всего процесса. Присутствие водителя, в чьем распоряжении на данный момент находится машина также является неотъемлемым обстоятельством. Досмотр проводится исключительно после составления протокола досмотра

Результат: составленный протокол является важнейшим документом при производстве данного действия.

Отказ от досмотра влечет за собой штраф в размере 1000 рублей (статья 19.3 КоАП РФ) [2]:

Если в транспортном средстве не выявляется нарушений – водитель продолжает путь следования. В случае выявления нарушений – отправляется на освидетельствование с изъятием запрещенных предметов.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что сотруднику дорожно-патрульной службы необходимо быть технически подготовленным и эрудированным в данном вопросе, видеть тонкую грань между двумя, казалось бы, схожими визуальными мероприятиями и всегда быть внимательным.

Данная статья отражает в себе необходимую минимальную информацию, которая впоследствии может являться своего рода «шпаргалкой» для молодых сотрудников.

1. О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 14 июня 2012 г. № 851 «О порядке установления уровней террористической опасности, предусматривающих принятие дополнительных мер по обеспечению безопасности личности, общества и государства» и в Порядок, утвержденный этим Указом [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 31 января 2023 г. № 48. URL: http://ivo.garant.ru/#/document/406264487/paragraph/1/doclist/4547/showentries/0/highlight/Указом%20Президента%20РФ%20от%2031.01.2023%20№48:1.
2. Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: с изм. от 27 января 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности [Электронный ресурс]: приказ Министерства транспорта Рос. Федерации от 23 июля 2015 г. № 227. URL: https://docs.cntd.ru/document/420314779.
4. О порядке установления уровней террористической опасности, предусматривающих принятие дополнительных мер по обеспечению безопасности личности, общества и государства [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 14 июня 2012 г. № 851. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Галустян Андраник Гайкович, старший преподаватель кафедры безопасности дорожного движения.

Краснодарский университет МВД России

350005, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Ярославская, 128.

Ключевые слова: досмотр вещей, законность, транспортное средство, водитель, правонарушение, оружие, взрывчатое вещество, протокол, меры личной безопасности.

Гарина О.В.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 29 ДЕКАБРЯ 2022 г. № 580-ФЗ «ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОТДЕЛЬНЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ АКТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И О ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМИ СИЛУ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛОЖЕНИЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» КАК НАЧАЛО НОВОГО ЭТАПА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАКСОМОТОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В Российской Федерации организационно-правовые основы деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси предусматривают комплекс нормативных правовых документов. До 29 декабря 2022 г. основным документом в исследуемой сфере был Федеральный закон от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [1]; его содержание в условиях современной действительности не отвечало требованиям отрасли и нуждалось не просто в корректировке, а в новом подходе к регламентированию отношений между участниками таксомоторной деятельности. В статье проанализированы отдельные новеллы организации деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, сформулирован вывод о начале нового этапа в данной сфере.

Принятие Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ [2] ознаменовало начало нового этапа в развитии правовых основ деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. Необходимость его принятия назрела давно, длительное время указанная отрасль регулировалась отдельной статьей федерального закона, содержавшего нормы, вносившие изменения в другие нормативные правовые акты. Отложенное вступление в силу Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ позволяет его адресатам подготовиться к выполнению предъявляемых требований и получить разъяснение компетентных органов.

Несомненным плюсом нового акта является расширение перечня лиц, которые могут получить разрешение на осуществление таксомоторной деятельности. Это юридическое лицо, индивидуальный предприниматель и самозанятый граждан.

К новеллам относятся требования к водителю транспортного средства, используемого в качестве легкового такси. Помимо соблюдения цензов возраста, стажа управления транспортным средством, наличия разрешения на осуществление исследуемой деятельности и категории водительского удостоверения, законодатель указал, что управлять легковым

такси может лицо, заключившее трудовой договор с перевозчиком; самозанятый, у которого заключен договор со службой заказа. Последняя представлена агрегаторами и диспетчерскими службами. Обоснован уход законодателя от устаревающей терминологии и введение общего их обозначения – «служба заказа такси».

Что касается разрешения, то оно оформляется в форме электронного документа. Такой подход предполагает, что службы заказа такси, сотрудники ГИБДД и страховые компании будут иметь доступ к реестру, включающему сведения о транспортном средстве и оформленном разрешении, что позволит каждому субъекту осуществлять свои полномочия оперативно. Так, служба заказа такси, проводя сверку с реестром, избежит фактов передачи информации о заказе легкового такси транспортному средству, на которое не оформлен разрешительный документ. Это актуально и для сотрудников, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Страхователю необходимо при оказании услуг оформления полиса страхования автомобильной гражданской ответственности проверять транспортное средство для определения цели его использования в качестве легкового такси. Примечательно, что законодатель уравнял всех субъектов получения разрешения, указав его безвозмездный характер оформления.

Авторы закона, предусмотрев категории лиц, выступающих в качестве водителей легкового такси и субъектов получения разрешения, попытались нормативно регламентировать практику сдачи машины в аренду ее собственником для занятия деятельностью по перевозке пассажиров и багажа легковым такси путем введения договора об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Еще одной новеллой является создание трех реестров. Общим для них выступает территориальный характер их формирования, они составляются в рамках региона. Каждый реестр имеет свой предмет учета: перевозчики легковых такси, легковые такси и службы заказа легковых такси. Исходя из предметов учета реестров, в них вносятся следующие данные: о перевозчиках легковым такси; о транспортных средствах, используемых в качестве легковых такси; о праве служб заказа легкового такси осуществлять деятельность по приему и передаче заказов легкового такси.

Несомненно, положительным моментом принятого закона является установление запрета на управление автомобилем, оказывающим услуги по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, при наличии у водителя трех неуплаченных административных штрафов за совершение административных правонарушений в области дорожного движения за период, предшествующий дню осуществления перевозки пассажиров и багажа легковым такси. Авторы закона предусмотрели невозможность осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси лицом, которое повторно подвергнуто административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством и (или) в

виде административного ареста за административные правонарушения в области дорожного движения до истечения одного года со дня окончания предыдущего срока такого административного наказания, а также лицом, имеющим неснятую или непогашенную судимость за совершение преступлений, указанных в ст. 328.1 Трудового кодекса Российской Федерации, или подвергшемуся уголовному преследованию за эти преступления.

На водителя возлагается обязанность уведомления перевозчика об обстоятельствах, которые препятствуют осуществлению деятельности водителя легкового такси, последний должен предпринять действия по недопущению такого субъекта к управлению легковым такси. Возникает сложная ситуация, так как за невыполнение обязанности следует ответственность. Какая же санкция грозит лицу, которое управляет легковым такси и не уведомляет перевозчика, например, о возбуждении в отношении первого уголовного дела? При этом про уведомление службы заказа такси перевозчиком или водителем о появлении указанного обстоятельства законодатель умалчивает.

Законодатель закрепил положение об аннулировании разрешения на осуществление перевозок легковым такси при наличии несоответствия физического лица требованию п. 1 ч. 1 или п. 3 ч. 2 ст. 12 Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ. В этой ситуации наблюдается нарушение презумпции невиновности. Согласимся с авторами закона, что при наличии судимости по преступлениям, указанным в ст. 328.1 Трудового кодекса Российской Федерации, разрешение должно быть аннулировано, но вина субъекта, в отношении которого только реализуется уголовное преследование, еще не установлена судом, и если в отношении него не выбрана мера пресечения, связанная с лишением свободы, то целесообразно приостановить действие разрешения на перевозку пассажиров багажа и легковым такси и предусмотреть возможность продления срока приостановления.

Установление вышеуказанных положений уполномоченными сотрудниками возможно в процессе осуществления ими своей профессиональной деятельности. Вместе с тем на уровне субъектов Российской Федерации необходимо разработать механизм прохождения аттестации на знание расположения на территории субъекта Российской Федерации объектов транспортной инфраструктуры, объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) (при наличии), медицинских организаций, объектов образования, спорта, объектов, занимаемых органами государственной власти и органами местного самоуправления, а также путей подъезда к ним, действий в чрезвычайной ситуации, правил перевозки пассажиров и багажа легковым такси.

Законодатель передал регионам право определения обязательности и порядка проведения такой аттестации. Считаем целесообразным указать на комплексный характер проводимой проверки знаний, что позволяет сформулировать вывод о формировании межведомственной комиссии, которая

будет участвовать в оценке вышеназванных положений. В нормативном правовом акте не указывается периодичность проведения аттестации, возможно, этот вопрос должен быть урегулирован на уровне субъекта Российской Федерации. Отмечаем, что такое разрешение ситуации приведет к разной практике в пределах государства. Так, один субъект установит, что аттестация по этим вопросам должна проводиться только при оформлении разрешения на перевозку пассажиров и багажа легковым такси, другой – укажет периодичность, например – один раз в два года.

Таким образом, Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ ввел новые правила для участников перевозок пассажиров и багажа легковым такси. Были конкретизированы субъекты оформления разрешения и кто может управлять легковым такси. Указанный документ содержит и другие новшества. В целом, принятие Федерального закона от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ является шагом вперед, и его грамотное применение позволит ввести в рамки правового поля отношения между субъектами, которые задействованы в сфере оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

---

1. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ: в ред. от 21 декабря 2021 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 17, ст. 2310.
2. Об организации перевозок пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации, о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 29 декабря 2022 г. № 580-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 1 (часть I), ст. 27.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Гарина Оксана Вячеславовна, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры государственно-правовых дисциплин.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: легковое такси, правовое регулирование, безопасность дорожного движения, новаторство.

Горынина О.С.

К ВОПРОСУ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОБУЧЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ГИБДД МВД РОССИИ ОСНОВАМ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ

Снижение смертности и тяжести последствий травм у пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации в ряде стратегических и программных документов. Решение данной задачи невозможно без совершенствования процесса обучения сотрудников ГИБДД МВД России навыкам оказания первой помощи.

Среди экстренных служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий в нашей стране, наибольшую долю участия, а это 89 % от общего числа дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с пострадавшими, составляют подразделения Госавтоинспекции МВД России. Подразделения Минздрава России – бригады скорой медицинской помощи – прибывали на место автокатастроф в 67 % случаев. На долю подразделений МЧС России пришлось всего 14 % от общего числа выездов на место ДТП с пострадавшими [1, с. 39].

В соответствии с пунктом 1 статьи 31 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» первая помощь до оказания медицинской помощи оказывается гражданам при несчастных случаях, травмах, ранениях, поражениях, отравлениях, других состояниях и заболеваниях, угрожающих их жизни и здоровью, лицами, обязанными оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальными правилами и имеющими соответствующую подготовку, в том числе сотрудниками органов внутренних дел Российской Федерации, сотрудниками, военнослужащими и работниками Государственной противопожарной службы, спасателями аварийно-спасательных формирований и аварийно-спасательных служб, а также самим пострадавшим (самопомощь) или находящимися вблизи лицами (взаимопомощь) в случаях, предусмотренных федеральными законами [2].

Основным документом, регламентирующим оказание первой помощи, является приказ Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 4 мая 2012 г. № 477н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи». В приказе определены 8 состояний (приложение № 1), при которых оказывается первая помощь и 11 мероприятий по ее оказанию (приложение № 2) [3].

При оказании первой помощи пострадавшим в ДТП чрезвычайно важную роль играет временной фактор, так называемые «бриллиантовые минуты» и «золотой час»: проведение простейших мероприятий первой помощи в ближайшие минуты после аварии (обеспечение проходимости дыхательных путей, остановка жизнеугрожающего кровотечения) и передача пострадавших медицинским работникам для оказания квалифицированной помощи в условиях лечебного учреждения в течение первого часа после получения травм увеличивает шансы на выживание до 90 %. Именно поэтому организации обучения сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – ГИБДД, Госавтоинспекция) основам оказания первой помощи пострадавшим в ДТП, в том числе с использованием Укладок для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии сотрудниками ГИБДД МВД России [4] (далее – Укладка), поставляемых в рамках исполнения Федерального проекта «Безопасность дорожного движения», в настоящее время уделяется особое внимание [5].

По сведениям автоматизированной системы оперативного сбора, учёта и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения, ежегодно регистрируется более 1200 фактов оказания первой помощи сотрудниками Госавтоинспекции, в том числе более 2/3 из них – с применением Укладки (в рамках реализации Федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» в региональные подразделения Госавтоинспекции с 2019-го по 2022 г. поступило 12,5 тыс. комплектов Укладок).

Сотрудники ГИБДД МВД России, согласно действующему законодательству, оснащены табельными средствами для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП:

1. Аптечки для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП [6].

2. Укладка для оказания первой помощи пострадавшим в ДТП сотрудниками ГИБДД МВД России [4].

Первый заместитель министра МВД России генерал-полковник полиции А.В. Горовой в информационном письме МВД России «О совершенствовании навыков оказания первой помощи сотрудниками Госавтоинспекции» в июне 2022 г. обратил внимание на существующую потребность в обучении навыкам оказания первой помощи более 30 тысяч сотрудников Госавтоинспекции и потребовал проводить занятия с сотрудниками с использованием учебно-методических пособий Министерства здравоохранения России в территориальных органах МВД России на региональном и районном уровнях в рамках профессиональной служебной и физической подготовки.

В соответствии с Порядком организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел РФ подготовка сотрудников, в том числе и по первой помощи, осуществляется в рамках:

профессионального цикла основной программы профессионального обучения (профессиональной подготовки) первоначальной подготовки;

обучения по образовательным программам в образовательных организациях системы МВД России;

дополнительного профессионального образования (повышение квалификации 1 раз в 5 лет и профессиональная переподготовка).

Письмом ДГСК МВД России от 28 ноября 2020 г. № 21/11/961 рекомендован для использования в образовательном процессе разработанный Министерством здравоохранения России учебно-методический комплекс по учебной дисциплине «Первая помощь».

В соответствии с решением Коллегии МВД России с 1 сентября 2008 г. Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова является профильным ведомственным образовательным учреждением высшего профессионального образования по подготовке сотрудников подразделений ГИБДД территориальных органов МВД России. В программах обучения различных категорий сотрудников ГИБДД предусмотрены лекционные и практические занятия по первой помощи в специализированном классе «Первая помощь» и в ситуационно-тренинговом центре «Первая помощь при ДТП» межкафедрального многофункционального учебно-полигонного комплекса загородной учебной базы Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова.

При подготовке и проведении занятий у сотрудников ДПС ГИБДД субъектов Российской Федерации по дисциплине «Первая помощь» учитываются особенности их служебной деятельности [7]:

1. Оказание первой помощи сотрудниками ДПС ГИБДД часто происходит на фоне сохраняющегося интенсивного дорожного движения и угрозы повреждающего воздействия вторичных факторов (деформированные детали кузова и стекол автомобиля; возгорание; вероятность падения или опрокидывания аварийного транспортного средства; падение неустойчивых объектов, таких как плохо закрепленный груз, деревья, столбы; действие электрического тока), это сопряжено с риском для жизни и здоровья самих сотрудников и участников происшествия, а также очевидцев.

2. Необходимость одновременного выполнения алгоритма служебных обязанностей, связанных с обеспечением безопасного дорожного движения на месте ДТП, и мероприятий по оказанию первой помощи пострадавшим.

3. При ликвидации последствий автокатастроф сотрудники ДПС ГИБДД осуществляют взаимодействие с другими экстренными дежурными и диспетчерскими службами, аварийно-спасательными формированиями, участвующими в ликвидации последствий на месте происшествия с наличием пострадавших (оказание содействия в пределах своих компетенций сотрудникам подразделений МЧС России по деблокированию пострадавших, ликвидации локальных возгораний) [8].

За период с 2021 г. по 1-й квартал 2023 г. включительно проведено анкетирование 481 сотрудника ДПС ГИБДД субъектов Российской Федерации, обучавшихся в ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова по основным и дополнительным программам профессионального обучения (подготовки), включающим формирование и отработку навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП. Распределение анкетируемых по образовательным программам:

«Подготовка инспекторского состава строевых подразделений ДПС ГИБДД основам оказания первой помощи» – 172 сотрудника;

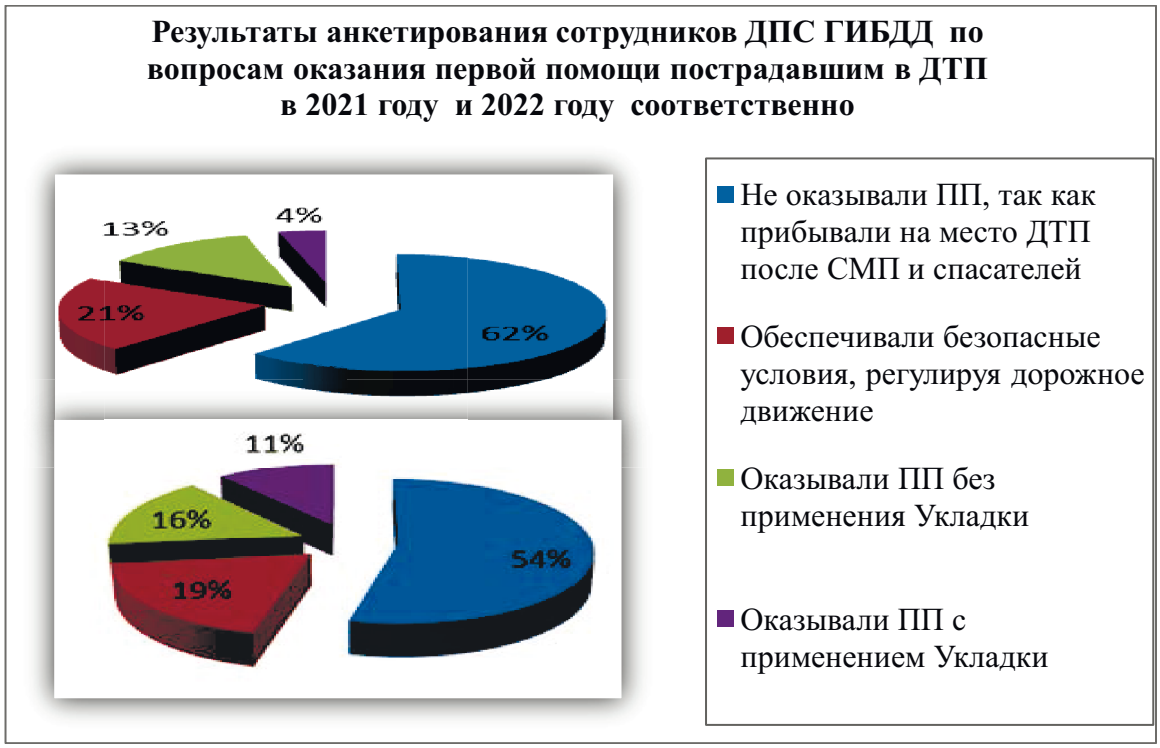
«Подготовка инструкторов по обучению основам оказания первой помощи» – 36 сотрудников;

«Контраварийная подготовка водителей» – 205 сотрудников;

«Профессиональное обучение (повышение квалификации) водителей транспортных средств категории «В» для управления транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов по профессии рабочего «Водитель автомобиля» – 68 сотрудников.

Сравнительные результаты анкетирования сотрудников ДПС ГИБДД субъектов РФ, которое проводилось в нашем институте с целью изучения вопросов, связанных с частотой оказания ими первой помощи и применения Укладок в 2021 и 2022 гг. (данные 2023 г. не включались в анализ ввиду маленькой выборки), представлены в диаграмме 1.

Диаграмма 1.



Небольшой процент оказания первой помощи пострадавшим в ДТП сотрудниками ГИБДД объясняется несколькими факторами:

в подавляющем большинстве случаев прибывали первыми на место аварии медицинские работники и спасатели, которых вызывали сами пострадавшие или очевидцы;

выполнение сотрудниками на месте происшествия своих служебных функций по организации безопасности дорожного движения, предусмотренных п. 7.3 Административного регламента, которые обеспечивают создание безопасных условий для оказания первой помощи пострадавшим – п. 7.4 Административного регламента [9].

Приведенные данные подтверждают положительную тенденцию в 2022 г., в сравнении с 2021 г. (рост на 3 %), частоты оказания первой помощи пострадавшим, а также увеличение в 2,75 раза фактов применения Укладок. Это результат активной совместной работы ведомств – МВД России и МЗ России – по совершенствованию обучения навыкам оказания первой помощи пострадавшим в ДТП сотрудниками Госавтоинспекции. Для обеспечения методической составляющей процесса обучения были разработаны авторскими коллективами и одобрены профильной комиссией по направлению «Первая помощь» Минздрава России: Атлас первой помощи: учебное пособие для сотрудников Госавтоинспекции [10]; Инструкция по оказанию первой помощи с применением Укладки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России и Общая последовательность действий на месте происшествия (универсальный алгоритм оказания первой помощи) [11].

Распределение анкетируемых сотрудников ГИБДД субъектов Российской Федерации по срокам службы в подразделениях ГИБДД: менее 2 лет – 22 % сотрудников; от 3 до 9 лет – 64 % сотрудников; более 10 лет – 14 % сотрудников. То есть большинство направленных на обучение сотрудников имеют достаточный опыт для мотивации к формированию устойчивых навыков оказания первой помощи пострадавшим.

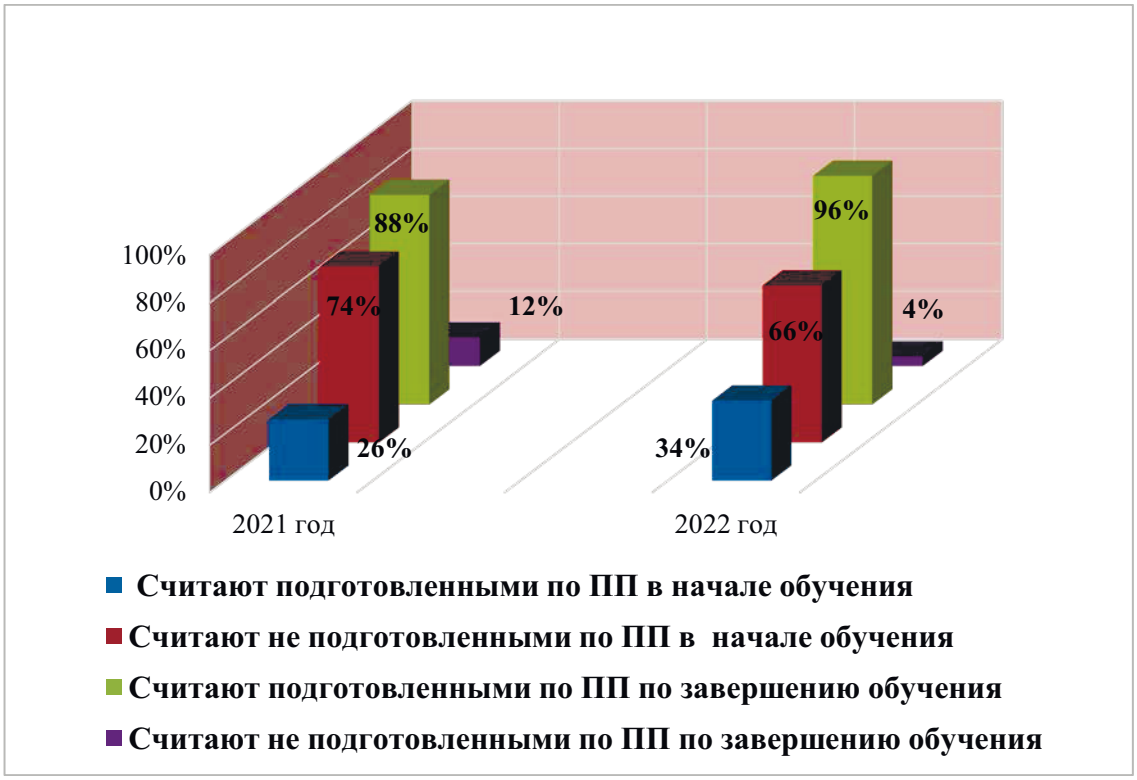
Доля сотрудников ГИБДД, обучающихся навыкам оказания первой помощи второй и более раз, составляет 46 % – это достаточно хороший показатель. Здесь учитывались курсы по первой помощи в рамках дополнительного профессионального образования в системе МВД России и региональных учреждениях Всероссийского центра медицины катастроф «Защита». А 54 % респондентов впервые проходили обучение по первой помощи. Среди данной категории были сотрудники (6 %), которые приобрели знания по первой помощи в 2020 г. с применением дистанционных образовательных технологий при прохождении профессионального цикла основной программы профессионального обучения (профессиональной подготовки) первоначальной подготовки. Дистанционное обучение по первой помощи не формирует умения и навыки у лиц, обязанных ее оказывать,

и допустимо, на наш взгляд, только с условием последующих практических занятий при снятии ограничительных мероприятий.

98 % опрошенных сотрудников ГИБДД считают, что обучение навыкам первой помощи необходимо для служебной деятельности сотрудника полиции, а 92 % анкетируемых в 2022 г. отмечают, что знания и навыки могут пригодиться для оказания помощи родным, близким, коллегам (в 2021 г. только 51 % опрошенных сотрудников в более широком смысле понимали свои возможности оказания первой помощи, не ограничиваясь исключительно служебной обязанностью). Здесь, действительно, мы наблюдаем принятие на себя ответственности сотрудниками ГИБДД как категории лиц, обученных навыкам оказания первой помощи, выполнять простые мероприятия пострадавшим, находящимся в жизнеугрожающем состоянии (внезапно возникшие опасные состояния и заболевания), а не только при травмах вследствие ДТП, встречающихся в их профессиональной деятельности.

Также задавался вопрос сотрудникам ГИБДД по прибытии на обучение и в завершении курса: «Считаете ли Вы себя подготовленным к оказанию первой помощи пострадавшим?». Ответы, полученные в 2021 и 2022 гг., приведем в диаграмме 2.

Диаграмма 2.



Снижение числа сотрудников, считающих себя не подготовленными к оказанию первой помощи, в 6 раз в 2021 г. и в 16,5 раз в 2022 г. убедительно демонстрирует:

достижение цели обучения в достаточно короткий срок (4-5 дней);

высокую мотивацию сотрудников к получению знаний и навыков по первой помощи;

успешное преодоление страха и неуверенности в своих умениях оказывать первую помощь пострадавшим;

значение материально-технической укомплектованности учебных аудиторий.

При анкетировании сотрудников предлагался перечень теоретических вопросов и практических навыков, которые слушатели отмечают как «трудные и необходимо им уделить дополнительное внимание». Результаты за исследуемые периоды примерно схожи и распределились так:

в 46 % случаев это недостаток знаний и отсутствие практических навыков оказания первой помощи;

в тех же 46 % – страх причинить страдание и вред пострадавшему в процессе оказания помощи (неумело или по неосторожности);

в 4 % – проведение сердечно-легочной реанимации взрослым, детям; также особенности при травмах грудной клетки и нижней челюсти от рулевого колеса у не пристегнутого ремнем водителя транспортного средства;

2 % – первая помощь при травмах;

2 % – первая помощь при ожогах, отморожениях и отравлениях.

Положительный момент – в анонимности опроса, что способствует преодолению психологической дистанции между преподавателем и обучающимся. Такой прием позволяет слушателям четко сформулировать проблемные моменты для себя в первой помощи, а преподавателю – правильно расставить акценты для данной группы сотрудников.

Кроме того, 11 % сотрудников ГИБДД отметили, что в их профессиональной деятельности имело место невыполнение мероприятий по первой помощи из-за страха причинить вред пострадавшему. Речь идет о невыполнении полного алгоритма действий по оказанию первой помощи. Например, неналожение повязок, неполная остановка сильного кровотечения и необеспечение иммобилизации при обширных повреждениях конечностей пострадавшего, неоказание психологической поддержки.

Особенно важным считаем «разбор» случаев оказания первой помощи самими сотрудниками ГИБДД или очевидцами с учетом полученных знаний и навыков. Имели место не только растерянность оказывающих помощь, но и непонимание необходимости строгого соблюдения алгоритма мероприятий первой помощи в соответствии с приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 4 мая 2012 г. № 477н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи».

Можно сделать вывод, что рассмотренные в статье вопросы обучения сотрудников ГИБДД оказанию первой помощи при ДТП имеют суще-

ственное значение для повышения уровня владения профессиональными знаниями, умениями и навыками по спасению жизни пострадавших.

Предложения для повышения эффективности данного направления деятельности:

1. Организовать проведение инструкторами по первой помощи, в том числе из числа сотрудников ГИБДД, прошедших инструкторские курсы по обучению основам оказания первой помощи, регулярные практические занятия с личным составом подразделений ГИБДД территориальных органов МВД России в рамках профессиональной служебной и физической подготовки с изучением состава укладки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии и инструкции по оказанию первой помощи с применением укладки. И особенно важно обучить тех сотрудников ГИБДД, кто по объективным причинам (ограничительные мероприятия 2020 г.) не смог сформировать навыки оказания первой помощи на практических занятиях.

2. Для эффективного обучения сотрудников ГИБДД навыкам оказания первой помощи, особенно инструкторов по обучению основам оказания первой помощи, целесообразно включать в методику четырехступенчатый метод обучения как один из самых эффективных, позволяющий за небольшой временной промежуток достичь максимальных практических результатов у слушателей, что подтверждено успешной подготовкой инструкторов по обучению основам оказания первой помощи в Орловском юридическом институте МВД России имени В.В. Лукьянова в течение 2021, 2022 гг. и 1-го квартала 2023 г.

---

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 126 с.

2. О внесении изменений в статью 17-1 Федерального закона «Об обороне» и статью 31 Федерального закона «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 11 июня 2022 г. № 166-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь и перечня мероприятий по оказанию первой помощи [Электронный ресурс]: приказ Минздравсоцразвития России от 4 мая 2012 г. № 477н. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Об утверждении требований к комплектации медицинскими изделиями укладки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: приказ Министерства здраво-

охранения Рос. Федерации от 15 декабря 2020 г. № 1328н. Доступ из справочно-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Об утверждении 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 «КонсультантПлюс».
6. Об утверждении требований к комплектации медицинскими изделиями аптечки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (автомобильной) [Электронный ресурс]: приказ Министерства здравоохранения Рос. Федерации от 8 октября 2020 г. № 1080н. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. Кулакова А.А., Горынина О.С. Правовое регулирование межведомственного взаимодействия по оказанию первой помощи при ликвидации последствий ДТП // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1 (4). С. 267–271.
8. Методические рекомендации территориальным органам МЧС России по повышению уровня взаимодействия экстренных служб, участвующих в ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий МЧС России [Электронный ресурс]: утв. МЧС России 17 марта 2015 г. № 2-4-87-19-18. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. 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 (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
10. Атлас первой помощи: учебное пособие для сотрудников Госавтоинспекции / Л.И. Дежурный [и др.]. М.: Национальный медико-хирургический Центр им. Н.И. Пирогова, 2022. 72 с.
11. Инструкция по оказанию первой помощи с применением Укладки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и Общая последовательность действий на месте происшествия (универсальный алгоритм оказания первой помощи) [Электронный ресурс] // Минздрав России, 13 сентября 2021. URL: https://minzdrav.gov.ru/documents.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Горынина Оксана Сергеевна, преподаватель кафедры специальной подготовки.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: первая помощь, дорожно-транспортные происшествия, обучение, сотрудники ГИБДД МВД России.

Гришин А.В., Ветрова О.А.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРОВЕДЕНИЯ АВТОТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПО ДЕЛАМ О ДТП

Статья посвящена рассмотрению проведения автотехнической экспертизы по делам о ДТП. В статье рассмотрены вопросы, связанные с назначением и производством этой экспертизы в уголовном судопроизводстве, анализируются соответствующие статьи УПК РФ, оценивается эффективность их применения и реализации, а также зарубежный опыт.

Значительный рост числа граждан, имеющих транспортное средство, порождает и рост уровня дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). Несмотря на тенденцию относительного снижения случаев ДТП, данная проблема остается острой и обсуждаемой на государственном уровне. Так, по статистическим данным показателей состояния безопасности дорожного движения, расположенных на сайте Госавтоинспекции, за 7 месяцев 2022 г. зафиксировано 66,2 тысячи ДТП: это на 6,5 % меньше, чем за тот же период 2021 г.

Риск возможного роста количества ДТП как по объективным, так и по субъективным причинам следует за собой необходимость оперативного и качественного расследования обстоятельств ДТП, установления виновных. Особенно это касается тех случаев, когда при таких происшествиях ранены или погибли люди.

Перечисленные и иные обстоятельства делают актуальной к проведению в настоящее время автотехническую экспертизу. В связи с тем, что дела о ДТП затрагивают огромное число прав и законных интересов граждан, требования к лицу, проводящему судебную автотехническую экспертизу, сформулированы в необходимости его абсолютной компетентности и профессионализма в области данной сферы знаний.

Как было отмечено выше, полномочия по проведению судебных экспертиз лежат как на государственных, так и негосударственных органах. В силу своей определенной специфики, рассмотрим проведение судебной автотехнической экспертизы, проводимой в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации в соответствии с п. 2 приложения № 2 приказа МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 [1].

Судебная автотехническая экспертиза относится к роду судебной инженерно-транспортной экспертизы, и ее актуальность была заявлена много лет назад, фактически с появлением транспортных средств и, как следствие ДТП. Предметом автотехнической экспертизы по делам о ДТП являются данные о техническом состоянии транспортного средства, о дорожной обстановке на месте ДТП, о механизме происшествия и как основное – об обстоятельствах, повлекших совершение преступления.

Эксперт-автотехник в процессе производства указанного экспертного исследования полагается на научные познания в сфере автомеханики, которые отличаются своей явной спецификой и сложностью. В первую очередь такая сложность заявлена тем фактом, что эксперт не имеет четко определенных исходных данных. Как отмечает М.Г. Петрова и Э.А. Мамонтова, из-за недостаточных сведений о деталях ДТП в постановлении о назначении судебной экспертизы эксперт-автомеханик сталкивается с проблемой невозможности полно разобраться в предмете и поставленных вопросах, что порождает за собой проведение дополнительных экспертиз и увеличение сроков [2, с. 296–297].

При выезде на ДТП (особенно с тяжелыми последствиями) сотрудники Госавтоинспекции, не имея специальных знаний, не учитывают при оценке обстановки такие важные факторы, как условия видимости, тормозной путь и контрольное торможение. Многие исследователи приходят к выводу, что именно такая причина служит некачественному проведению судебной автотехнической экспертизы, что может привести и к утрате доказательств. По их мнению, для предоставления эксперту полного объема данных для проведения исследования следователям требуется обладать базовыми знаниями и понятиями о механизме ДТП, а в необходимых случаях – вызывать эксперта-автомеханика на место происшествия.

Полнота и аутентичность экспертных выводов находится в прямой зависимости от качества исследования и его глубины. Но в противовес этому стоит отметить существенные недостатки, сложившиеся при собирании материалов на судебную автотехническую экспертизу. Перечислим:

схемы ДТП составляются непосредственно на его месте вручную, есть риск их упрощения сотрудником, и как следствие – плохая читаемость схемы;

наиболее важная информация о расстояниях на месте ДТП собирается при помощи примитивного оборудования, а также существует риск, что сотрудник, измеряющий их, не обратит внимание на наиболее важные;

масштаб выполненной вручную схемы также трудно читается экспертом-автомехаником, что может повлечь за собой ошибки при производстве экспертизы.

В этом смысле стоит обратиться к новейшим технологическим средствам, обеспечивающим точность проведения анализа предмета экспертизы. Наиболее перспективным и точным способом является применение лазерных 3D-сканеров для воспроизводства обстановки места ДТП. Принцип их действия заключается в сканировании несложных ДТП с разных точек для последующей передачи материала на экспертизу. Оценим неоспоримое преимущество использования таких технических средств:

во-первых, 3D-съемка при помощи лазерного сканера займет не более 15-20 минут, что обеспечивает разгрузку дороги от сложившейся в результате ДТП пробки;

во-вторых, такие сканеры способны передать трехмерный протокол, изменение которого запрещено;

в-третьих, среднее число проводимых сканирований составляет 15-20 ДТП, что отвечает принципу экономичности.

Таким образом, применение лазерного 3D-сканера с целью фиксации обстановки места ДТП в будущем должно обязательно стать нормой, особенно если собранные на месте происшествия материалы необходимы к передаче на проведение судебной автотехнической экспертизы.

Тенденция цифровизации судебной автотехнической экспертизы отмечается положительными результатами, так как графическое отображение места ДТП позволяет приблизиться к максимальной достоверности исходных данных. Программы по графическому построению отвечают мировым требованиям, включая в себя целый банк моделей автомобилей и возможных перекрестков. В случае если в перечне нет необходимой для эксперта-автомеханика модели транспортного средства, он вносит ее самостоятельно. Использование такой технологии также позволит усовершенствовать процесс проведения исследования до максимальной точности.

8 июня 2020 г. общественный резонанс вызвало серьезное ДТП, повлекшее смерть мужчины. Виновным в совершении преступления признали М.Е., выехавшего на встречную полосу движения на большой скорости и спровоцировавшего столкновение. По результатам назначенной судебной автотехнической экспертизы стало известно, что на момент аварии автомобиль М.Е. находился в исправном состоянии, однако на такое заключение эксперта от адвоката П. последовал отзыв. По его мнению, эксперт-автомеханик не учитывал при проведении экспертизы время прокладки асфальта, коэффициент сцепления, наличие колеи. Также П. ука-

зал на возможный факт влияния на транспортное средство через спутник, не исключая хакерскую деятельность. Независимый специалист также выступил против заключения эксперта, он заявил, что экспертное исследование по изучению электронного оборудования транспортного средства следовало провести в полном объеме. «Надо было с помощью современного оборудования проверить кто, где и когда вел техническое обслуживание этого джипа, кто его ремонтировал и где. Другое дело, что у ЭКЦ МВД, вероятно, нет таких возможностей», – заявил специалист. Иными словами, экспертное исследование и, что также важно, его оценка – это сложные процессы, требующие необходимых глубинных знаний, а не оценочных. Точность и компетентность эксперта-автомеханика по делам о ДТП стоит в прямой зависимости от объема представленных на экспертное исследование данных [3] .

Говоря о достоверности полученного заключения данной экспертизы, стоит отметить, что она непосредственно связана с отсутствием противоречий установленным обстоятельствам ДТП. Эксперт-автомеханик должен грамотно и чётко обосновать полученные выводы правильностью использованных методик, отсутствием расчётных ошибок. Сложность оценки заключения судебной автотехнической экспертизы, как и в общем понимании, состоит в отсутствии у оценивающего лица специальных познаний, которые применялись экспертом. Как отмечали многие авторы [4; 5; 6], они видят решение данной проблемы в привлечении специалиста для содействия.

Постоянная работа над развитием и усовершенствованием процесса проведения судебных экспертиз является важной частью работы государственных структур. Это связано в первую очередь с научно-техническим прогрессом. Открытия в научно-технических разработках оказывают значительное влияние на институт судебных экспертиз. При этом создание новых видов и методов судебных экспертиз – довольно сложный и трудоемкий процесс, вызванный, прежде всего, необходимостью судопроизводства. А.Р. Шляхов отмечал, что «судебные экспертизы подразделяются на области знания по совокупности трех существенных признаков: предмет, объект и методика экспертного исследования». Отсюда можно подтвердить тот факт, что необходимость в разработке новых видов экспертных исследований должна выражаться в новизне предмета, объекта и методики проведения исследования, их неурегулированности на теоретическом и практическом уровнях.

В связи с этим считаем обоснованным и необходимым внесение соответствующих изменений в УПК РФ, устранение противоречий и возможных разночтений среди правоприменителей [7, с. 32–35].

Таким образом, автотехническая экспертиза – это одна из наиболее востребованных экспертиз в настоящее время, особенно это связано с увеличением числа лиц, владеющих транспортным средством. Собранная

информация, направляющаяся на экспертное исследование, – это основа проведения всей экспертизы, так как именно на это при исследовании будет ссылаться эксперт-автомеханик. В связи с этим стоит отметить, что качественное и полное отображение обстоятельств ДТП стоит во главе над выводами эксперта в заключении, а что самое главное – решает дальнейший ход уголовного дела. Особенно важным это представляется в случае, если в ДТП имели место ранения или смерть.

Проведенные судебные экспертизы по конкретному делу имеют большую ценность ввиду использования заключения эксперта как доказательства. В этой связи при решении вопроса о виновности обвиняемого экспертиза играет особую роль.

1. Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Рос. Федерации: приказ МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 // Рос. газ. 2005. 30 авг. № 191.
2. Петрова М.Г., Мамонтова Э.А. Проблемы и несовершенство назначения и проведения автотехнической экспертизы // Новое слово в науке: перспективы развития. 2015. № 4. С. 296–297.
3. Эксперт: автотехническая экспертиза по делу Ефремова была проведена не в полном объеме [Электронный ресурс]. URL: https://tass.ru (дата обращения: 25.01.2022).
4. Гришин А.В., Гришина М.В. Актуальные проблемы, связанные с осуществлением расследования преступлений, совершенных коммерческими (торговыми) представителями либо контрагентами в случае злоупотреблений правом // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2016. № 3 (68). С. 40–42.
5. Гришин А.В., Гришина М.В. Уголовно-процессуальная политика государства по противодействию преступлениям в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности: современные проблемы реализации // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 3 (76). С. 32–35.
6. Гриненко А.В. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: постатейный научно-практический комментарий: учебное пособие. М.: Проспект, 2018. 1040 с.
7. Гришин А.В., Селютина О.Г. Актуальные проблемы совершенствования уголовно-процессуального права в Российской Федерации // Закон и право. 2020. № 9. С. 61–62.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Гришин Андрей Владимирович, кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры уголовного процесса.

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

Ветрова Оксана Александровна, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры уголовного процесса.
Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: уголовный процесс, судебная экспертиза, автотехническая экспертиза, дорожно-транспортные происшествия.

Губенков А.О.

ОБЩИЕ АСПЕКТЫ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД

В статье представлены общие аспекты личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД. В заданном контексте обозначена важность и роль самостраховки. Также в статье рассмотрены показатели, увеличивающие степень риска для сотрудника ДПС ГИБДД.

Деятельность сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной безопасности дорожного движения МВД России (далее – ДПС ГИБДД) по контролю за дорожным движением предполагает наличие множества ситуаций, потенциально опасных для их жизни и здоровья. Само по себе дорожное движение представляет динамичный процесс, подверженный постоянным изменениям. По этой причине от сотрудников ДПС требуется постоянная концентрация внимания, способности прогнозирования опасных факторов (например, внезапного изменения траектории движения транспортного средства) и принятия оперативных решений. Кроме того, работая непосредственно с правонарушителями, а в ряде случаев – с преступниками, сотрудникам ДПС довольно часто наносится вред здоровью [1, с. 655].

Действия и безопасность при несении службы составляют фундамент, на котором должна основываться вся деятельность сотрудника ДПС. Собственное отношение к безопасности, проблемы, связанные с оценкой безопасности, а также специфические моменты по действиям в нестандартных ситуациях, включая задержание, проведение спасательных работ, оказание доврачебной помощи и контроль места происшествия – со всем этим сотрудники ДПС сталкиваются ежедневно [2, с. 71].

Рассмотрим трагический пример безответственного отношения к собственной безопасности со стороны сотрудников отдела ГИБДД УМВД России по г. Ангарску Иркутской области. В ночь с 28 на 29 июня 2016 г. экипаж ГИБДД УМВД России по г. Ангарску в составе старшего лейтенанта полиции Алексея Матонина, старшего лейтенанта полиции Романа Никольского и лейтенанта полиции Евгения Бумажникова на ул. Алешина г. Ангарска осуществлял преследование водителя на автомобиле ВАЗ, не выполнившего законного требования остановиться. В результате преследования правонарушитель был задержан на берегу р. Китой. Им оказался ранее судимый 26-летний житель поселка Китой и лишенный водительских прав за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии. На момент задержания правонарушитель находился в алкогольном опьянении. С целью ограничения подвижности к правонарушителю были применены специальные средства (наручники). Непонятно, при каких обстоятельствах, однако мужчина, чтобы скрыться от сотрудников полиции, с надетыми наручниками прыгнул в воду. Один из сотрудников экипажа прыгнул вслед за ним в реку, но задержать его, к сожалению, не сумел. Второй сотрудник позже также прыгнул в воду, надо полагать, уже не преследовать правонарушителя, а на помощь товарищу. Третий член экипажа наблюдал за происходящим, какое-то время он видел сослуживцев, плывущих в реке, а позже потерял из виду. В результате произошедшего инцидента двое сотрудников погибли, а правонарушитель оказался цел и невредим, позже задержан в своей квартире [3].

Отрицательное отношение к безопасности ведет к происшествиям, которые могут проявляться в получении травм, в потере физической способности, привести к собственной смерти или к смерти окружающих. Положительное отношение к безопасности ведет к сохранению здоровья и личной жизни сотрудника. Так, опытные руководители всегда следят за тем, чтобы сотрудники в процессе реализации различных служебных задач не игнорировали правила личной безопасности. Сотрудник должен предвидеть и уметь проанализировать потенциальные опасности, что, к сожалению, не было учтено при оказании помощи или задержании скрывающегося с места происшествия на берегу р. Китой. В любом случае при наличии определенных особенностей местности (реки, озера, горы, болото и т.д.) существует потенциальная угроза для жизни сотрудника и граждан.

У американских спасателей есть так называемое ключевое положение в отношении личной безопасности при проведении спасательных работ. Полагаем, оно актуально и для сотрудников полиции. Звучит оно примерно так: для того, чтобы иметь возможность спасти жизни многих других, вы не должны подвергать себя опасности, прежде чем не оцените обстановку. Если сотрудники в результате несоблюдения принципов безопасности становятся пострадавшими, они: больше не являются эффективными субъектами

противодействия преступным посягательствам, а становятся уже частью проблемы; отвлекают других сотрудников от решения вопросов, возникших в результате того или иного происшествия, для оказания помощи тем, кто пренебрег принципами безопасности.

При правильной оценке сложившейся ситуации сотрудники ГИБДД вполне могли, двигаясь вдоль берега реки, задержать правонарушителя, не подвергая свои жизни опасности, или в крайнем случае вдвоем спасать своего товарища подручными средствами, а не оказаться ночью вдвоем в воде. Винить третьего члена экипажа в том, что он не прыгнул следом за товарищами в воду, полагаем, не стоит. Возвращаясь к ситуации с начала преследования, считаем целесообразным рассмотреть, какие ошибки допущены экипажем ГИБДД. Невыполнение законных требований сотрудников ГИБДД об остановке транспортного средства и попытка скрыться сразу должна была насторожить. Необходимо было через дежурную часть или имеющегося у экипажа персонального компьютера (ноутбука) с полной базой персональных данных владельцев автотранспортных средств на стадии преследования, тем более что экипаж состоял из трех человек и преследование, скорее всего, длилось не пять минут, установить личность автовладельца и, зная, что он ранее судимый, вести себя при задержании крайне осторожно. Поведение многих ранее судимых при встрече с сотрудниками правоохранительных органов непредсказуемое, и это нужно было учесть. Зачастую ранее судимые плохо контролируют свое поведение, они довольно импульсивны и склонны к риску, часто не чувствуют страха перед совершением безрассудного поступка.

Необходимо также отметить, что применение средств ограничения подвижности на разных людей действует по-разному. Не исключена вероятность, что именно применение наручников могло спровоцировать ранее судимого правонарушителя на попытку скрыться с места происшествия. О правомерности использования сотрудниками полиции специальных средств в данном конкретном случае речь не идет. В соответствии со ст. 21 Федерального закона Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» сотрудник полиции имеет право лично или в составе подразделения (группы) применять специальные средства в следующих случаях: 1) для отражения нападения на гражданина или сотрудника полиции; 2) для пресечения сопротивления, оказываемого сотруднику полиции; 3) для доставления в полицию, конвоирования и охраны задержанных лиц, лиц, заключенных под стражу, лиц, осужденных к лишению свободы, лиц, подвергнутых административному наказанию в виде административного ареста, а также в целях пресечения попытки побега, в случае оказания лицом сопротивления сотруднику полиции, причинения вреда окружающим или себе.

Любое из трех положений могло быть основанием в данном случае для применения специальных средств. Но была ли необходимость в этом? Может, достаточно было применить меры убеждения? Здесь уже на первое

место выходит личный опыт полицейских и их знание психологии поведения человека. К сожалению, вопросам психологической подготовки сотрудников ГИБДД МВД России в настоящее время, на наш взгляд, уделяется недостаточно внимания.

Все вышеизложенное диктует необходимость в исследовании самостраховки. Самостраховка – это тактические действия сотрудника полиции в ситуациях, представляющих опасность. Выполнение приемов самостраховки при несении службы является важным элементом обеспечения собственной безопасности. Взаимная страховка должна реализовываться и тогда, когда ничто не указывает на опасность. Даже при оформлении сотрудниками Госавтоинспекции дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), несчастных случаев, мелких конфликтов нужно учитывать возможную опасность, действовать согласованно и слаженно, осуществляя страховку друг друга, а в определенных затруднительных обстоятельствах – привлекать подкрепление. Нередко одновременное прибытие на место происшествия нескольких патрульных экипажей может способствовать предотвращению сопротивления или нападения. Даже во время следования к месту происшествия нужно проанализировать возникшую ситуацию.

В ходе обсуждения предстоящих действий важно решить вопрос о необходимости применения подстраховки, при этом следует определить, кто будет выполнять основную функцию, а кто – страхующую. Осуществление страховки требует полной концентрации внимания, так как страхующий должен наблюдать не только за поведением правонарушителя, но и за действиями иных граждан. Кроме того, постоянно должна перепроверяться информация об изменении обстановки на месте происшествия путем радиообмена с дежурным, в ходе опроса свидетелей, очевидцев происшествия, потерпевших и т.д. Также к элементам самостраховки и взаимной страховки относится правило, запрещающее сотрудникам ДПС ГИБДД разделяться при одновременном преследовании нескольких правонарушителей. Взаимная страховка важна и тогда, когда правонарушитель предпринимает попытку покинуть остановленное транспортное средство и скрыться в квартире, здании, помещении. В этой ситуации один из сотрудников ДПС должен проводить обследование помещения, а другой – его страховать. При проведении осмотра в ночное время следует пользоваться карманными фонарями.

Для обеспечения личной безопасности нужно соблюдать следующие правила: не располагаться в проеме двери, окна; не оставлять вне поля зрения дверь, шкаф, другой крупный предмет, способный скрыть правонарушителя; двигаться в помещении исключительно вдоль стен, причем один из сотрудников должен находиться на расстоянии нескольких шагов от другого; держать огнестрельное оружие стволом в безопасном направлении, быть готовым к его применению.

При работе сотрудников ГИБДД в окружении источников повышенной опасности, например автомобилей, риск гибели или получения травм возрастает. К основным показателям, увеличивающим степень риска для сотрудника ДПС при надзоре за дорожным движением, можно отнести [4, с. 10]: 1) отсутствие, недостаточный или чрезмерно большой объем информации, исходящей от потенциально опасных объектов надзора, тогда как, например, спецназ располагает всеми данными о предстоящей операции; 2) общение преимущественно с законопослушными водителями, ослабляющее бдительность; 3) примеры игнорирования соблюдения мер личной безопасности опытными сослуживцами, выступающими в роли наставников; 4) деятельность в условиях физических и эмоциональных перегрузок в течение рабочего дня вызывает безразличие к личной безопасности; 5) восприятие инструкций и памяток, регламентирующих порядок действий в отношении лиц, подозреваемых в совершении преступлений, в качестве набора невыполнимых, оторванных от практики рекомендаций.

Подводя итоги изложенному, можно констатировать, что рассмотренный несчастный случай показывает безусловный перечень имеющихся проблем в обеспечении личной безопасности сотрудников ДПС. Рекомендации по их преодолению, приведенные в настоящей статье, не являются исчерпывающими и требуют дополнительной проработки научным сообществом. Вопросу личной безопасности необходимо уделять повышенное повседневное внимание и подробно изучать его в рамках профессиональной подготовки, последующей переподготовки и повышения качества проводимых тренажей при заступлении в наряд. Особое внимание личному составу следует уделять психологам. Так, целесообразно более тщательно усваивать сотрудникам ДПС такие компетенции, как:

знание и соблюдение нормативных документов, регламентирующих контроль за дорожным движением, и правил последнего;

умение верно выбирать место для осуществления контроля за дорожным движением в стационарном режиме;

умение обеспечить собственную безопасность на месте ДТП;

знание мер личной безопасности при проверке документов и общении с участниками дорожного движения;

психологические навыки своевременного прогнозирования агрессии в свой адрес;

умение юридически грамотно и тактически эффективно использовать свои полномочия по применению физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия.

---

1. Лесная Е.В. Отдельные аспекты обеспечения личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД в процессе контроля за дорожным движением // E-Scio. 2022. № 11 (74). С. 654–658.

2. Гольчевский В.Ф., Кельдасов Т.Д., Храмцова О.В. Служебный долг или личная безопасность // Научный дайджест Восточно-Сибирского института МВД России. 2020. № 6 (9). С. 70–74.
3. Общественный совет при Управлении МВД России по г. Ангарску: «Гибель инспектора ГИБДД – трагедия для всего города», дата публикации: 29 июня 2016, 12:30 [Электронный ресурс]. URL: https://38.мвд.рф (дата обращения: 25.02.2023).
4. Огородников М.А., Михайлов О.Б. Меры личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД при остановке транспортного средства: учеб.-практ. пособие. Омск: Омская академия МВД России, 2020. 56 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Губенков Андрей Олегович, кандидат юридических наук, начальник кафедры огневой подготовки и деятельности ОВД в особых условиях.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: сотрудник ГИБДД, личная безопасность, риски, самострахование.

Давыдов М.В.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ И СМИ ПО ВОПРОСАМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА И ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ

Представленная статья раскрывает организационные вопросы использования возможностей СМИ в оказании содействия сотрудникам Госавтоинспекции в проведении информационно-разъяснительной работы по соблюдению требований законодательства в области дорожного движения. Отмечается, что в связи с развитием информационных технологий современная пропагандисткая деятельность все больше переходит в онлайн-формат. В то же время при анализе традиционных форм передачи информации через теле- и радиотрансляции, печатные издания констатируются проблемы, препятствующие их эффективному профилактическому воздействию.

Эффективность любой деятельности, в том числе и в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения, зависит от качества ор-

ганизации и осуществления взаимодействия с различными органами государственной власти, организациями, гражданами. Чаще других с гражданами взаимодействуют сотрудники подразделений дорожно-патрульной службы, по итогам деятельности которых и проводится анализ взаимоотношений между гражданами и сотрудниками Госавтоинспекции [5]. Федеральный закон «О полиции» [1] определил идейные начала, которым подчиняется вся деятельность полиции. Речь идет об основополагающих принципах, которыми руководствуется полиция при осуществлении своих полномочий. Особое значение в ее деятельности имеет такой принцип, как «Взаимодействие и сотрудничество», реализация которого предполагает на основе взаимовыгодного сотрудничества, путем совместных и скоординированных действий многочисленных субъектов решать общие задачи, стоящие перед обществом в целом.

Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, снижения аварийности на дорогах, повышения защищенности граждан от дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), снижения рисков и последствий от их негативных влияний являются одними из приоритетных направлений реализации государственной политики в области охраны жизни, здоровья и имущества граждан. В обеспечении безопасности дорожного движения участвуют огромное количество федеральных органов государственной власти различного уровня, учреждения и организации, в том числе и общественность, где каждому принадлежит своя роль в решении указанной проблемы. В этой связи, рассматривая совместную деятельность в данном направлении с позиции системного подхода, определение роли каждого субъекта позволяет уяснение значимости каждого из них, а также возможность грамотно подходить к процессу взаимодействия, в том числе и при распределении обязанностей.

Важное место в современной системе предупреждения ДТП принадлежит воспитательно-профилактическим мероприятиям, направленным на предупреждение опасного поведения участников дорожного движения. В рамках реализации принципа «Взаимодействие и сотрудничество» особое место в этой системе принадлежит институтам гражданского общества, в структуре которой особое значение отводится средствам массовой информации (далее – СМИ). Неслучайно этот институт общества называют четвертой ветвью власти, так как СМИ, используя огромный обхват аудитории, могут формировать отношение в обществе по любому вопросу, придать какому-то событию широкую огласку с целью воздействия на государственные органы власти либо отдельные слои населения. На сегодняшний день эффективность работы СМИ определяется уровнем реализации поставленных перед ними задач, в том числе с учетом обстановки в стране в данный период времени. Применительно к деятельности Госавтоинспекции СМИ в современный период играют важнейшую роль в формировании позитивного имиджа сотрудников полиции, в поддержа-

нии доверия к ним со стороны населения, проводимых профилактических мероприятий, управлении информационными процессами. Своими функциональными особенностями СМИ порождают нетерпимое отношение к жестокости, безответственности и цинизму, возникающим в процессе реализации дорожного движения [8].

Зачастую в связи с интенсивным развитием информационных технологий информирование населения о состоянии безопасного передвижения по дорогам целесообразнее осуществлять именно через СМИ. В ряде стратегических документов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с целью изменения поведения участников дорожного движения, формирования в общественном сознании негативного отношения к нарушителям правил дорожного движения и фактам агрессивного поведения на дороге, развития принципов сотрудничества, взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения СМИ рассматриваются в качестве инструмента проведения информационно-разъяснительной работы [2].

Поэтому представители государственных органов осознают всю значимость взаимодействия со СМИ, выводя эту работу на новый уровень. Традиционно принято выделять три формы взаимодействия Госавтоинспекции со СМИ: печать, телевидение и радио, но с развитием технологий в этот перечень теперь можно добавить и Интернет. Именно последняя форма в настоящее время выглядит наиболее перспективной, поскольку современные СМИ все больше отходят от традиционных форм подачи информации, переходя в онлайн-формат.

Взаимодействие подразделений Госавтоинспекции со СМИ, прежде всего в сети Интернет, – одно из приоритетных направлений деятельности. Практически все подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне имеют публичные страницы в социальных сетях, где размещаются сведения о состоянии безопасности дорожного движения, проведении профилактических мероприятий и широкомасштабных акций, а также происходит информационное взаимодействие по вопросам предупреждения нарушений правил дорожного движения и привлечения лиц, их совершивших, к установленной законом ответственности. Неслучайно в юридической литературе отмечают, что достижение эффективного воздействия на сознание и поведение участников дорожного движения выступает частью профилактической работы подразделений Госавтоинспекции [3, с. 169], а использование возможностей СМИ в интернет-пространстве в деятельности полиции позволяет им идти в ногу со временем и открывает для себя новые формы для взаимодействия.

Если рассматривать взаимодействие Госавтоинспекции со СМИ с точки зрения печатных изданий, то наиболее популярными являются газетные издания. Публикуя в газетах информацию о деятельности подразделений полиции, сотрудниках, особо отличившихся на службе, меропри-

ятиях, проводимых с целью обеспечения безопасности дорожного движения, можно сформировать у граждан положительное мнение о работе Госавтоинспекции, показать, что ведется непрерывная работа по повышению безопасности дорожного движения. Между тем недостатком подачи такой формы информации является ограниченный круг аудитории. В основном на сегодня газеты как способ получения информации используются лицами старшего поколения, которые, в принципе, могут оказать свое влияние на молодое поколение с целью формирования у них понимания необходимости соблюдения правил дорожного движения. За 2022 г. подразделениями Госавтоинспекции в печатных СМИ на федеральном и региональном уровнях размещено свыше 183 тыс. материалов по тематике безопасности дорожного движения, на радиостанциях – 350 тыс., на телевидении – более 139 тыс. В сети Интернет вышло свыше 831 тыс. материалов, посвященных вопросам безопасности дорожного движения. На официальном сайте Госавтоинспекции опубликовано более 97,5 тыс. новостных материалов [4].

Большее значение в оказании содействия Госавтоинспекции имеет радиовещание. Учитывая, что ежегодно доля граждан, которые слушают радио за рулем, постоянно увеличивается, можно вести речь о мощном инструменте пропагандисткой работы. Большинство радиостанций имеют свои сводки новостей, в которых зачастую приводится информация о состоянии дел на дорогах, уровень пробок в городе, данные о ДТП и пути объезда дорожных заторов. Также по радио автомобилисты узнают об изменениях в правилах дорожного движения, что повышает их правовую осведомленность. Основной критерий для такого рода передач – информативность, актуальность, практическая значимость для разных категорий участников дорожного движения. Помимо вышеперечисленных примеров взаимодействия, можно выделить различные радиопередачи, где сотрудники Госавтоинспекции в студии отвечают на вопросы, интересующие граждан, дают комментарии относительно каких-либо происшествий или изменений в законодательстве. Между тем в качестве недостатка такого взаимодействия стоит отметить, что не все радиостанции в равных возможностях передают такую информацию, в большинстве случаев их деятельность ориентирована исключительно на проигрывание музыки.

Госавтоинспекция на постоянной основе уделяет внимание взаимодействию с телевизионными СМИ. Это различные еженедельные телепередачи, где обсуждаются темы, связанные с дорожным движением. Помимо этого, представители Госавтоинспекции сами снимают различные видеосюжеты на темы, связанные с обеспечением дорожного движения. Неизменный интерес общественности вызывают видеозаписи профессиональных и грамотных действий сотрудников дорожно-патрульной службы при преследовании транспортных средств, задержании лиц, совершивших преступления, съемок с беспилотных летательных аппаратов. Например, в

Кировской области налажено тесное взаимодействие с телекомпанией «Первый городской канал в Кирове». В рамках телепередачи «Место происшествия» ежедневно выходят в эфир видеосюжеты, направленные на профилактику различных правонарушений, в том числе по недопустимости управления транспортными средствами в состоянии опьянения, репортажи с мест ДТП и задержания водителей с признаками опьянения, советы и рекомендации автомобилистам, результаты проведения массовых проверок.

Сегодня, независимо от формата СМИ, современное взаимодействие с подразделениями Госавтоинспекции осуществляется по различным направлениям. СМИ, имея широкий обхват аудитории различных возрастных категорий, позволяет говорить о следующих направлениях совместной деятельности:

предоставление сведений о ДТП, анализ аварийности, в том числе детского дорожно-транспортного травматизма, ведь проблемы обеспечения детской дорожной безопасности и предупреждения правонарушений в этой сфере на протяжении многих десятилетий остаются актуальными [7];

информирование населения о проведении и результатах целевых профилактических операций и рейдов;

изучение действующих и разрабатываемых законодательных и иных нормативных актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

освещение проблемных и актуальных вопросов обеспечения безопасности дорожного движения;

социальная реклама по вопросам безопасности дорожного движения (в данном контексте подразумевается социальная реклама как вид коммуникации, ориентированный на привлечение внимания к жизненно важным проблемам общества и его нравственным ценностям) [6];

отражение положительного опыта сотрудников Госавтоинспекции, примеров мужества и героизма в экстремальных ситуациях.

Указанная тематика не ограничивается представленными направлениями и может содержать иные стороны освещения вопросов, касающихся безопасности дорожного движения, как по организации деятельности субъектов профилактики, так и по проводимым мероприятиям.

Таким образом, современные СМИ в российском обществе являются важнейшим социальным институтом, имеющим постоянно растущее значение и влияние в процессах массовых коммуникаций и осуществлении гибких форм передачи информации. В этой связи использование возможностей СМИ в формировании правопослушного поведения участников дорожного движения видится одним из перспективных направлений снижения аварийности в современных условиях.

1. О полиции [Электронный ресурс]: Федер.закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. №3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Об утверждении 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 «КонсультантПлюс».
3. Капустина Е.Г. Эффективность отдельных форм профилактики безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы межведомственной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 26 февраля 2019 г. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2019. С. 169–172.
4. Сводный отчет по России о результатах пропаганды безопасности дорожного движения за январь–декабрь 2022 г. [Электронный ресурс]. URL: http://10.5.0.16 (дата обращения: 19.02.2023).
5. Афонин В.В. Практика взаимодействия сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения Российской Федерации с участниками дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 31–36.
6. Афонин В.В. Роль и значение социальной рекламы в профилактических мероприятиях по пропаганде безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 1 (70). С. 6–8.
7. 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.
8. Андреев П.Г. Субъекты реализации мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сборник статей. Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022. С. 13–17.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Давыдов Максим Вячеславович, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

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

Ключевые слова: взаимодействие, безопасность дорожного движения, профилактика, пропаганда, правила дорожного движения, СМИ, проблемы.

Добренков А.И.

УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ УСТАНОВКИ НА НЕМ ГОСУДАРСТВЕННЫХ РЕГИСТРАЦИОННЫХ ЗНАКОВ: НЕСООТВЕТСТВИЕ СОСТАВА АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ СОВРЕМЕННЫМ РЕАЛИЯМ

В статье приводятся конкретные примеры, когда действующее нормативно-правовое регулирование отдельных вопросов административной ответственности за управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков не соответствует современным реалиям, а также приводятся конкретные предложения по ликвидации этих проблемных вопросов.

На сегодняшний день в Российской Федерации вопросы обеспечения безопасности дорожного движения являются одними из значимых. Одним из самостоятельных направлений в данной сфере можно назвать исполнение административного законодательства. Несмотря на то, что нормы этой отрасли права достаточно динамичны (о чем свидетельствуют постоянно вносимые изменения), отдельные из них не учитывают некоторые факторы современной действительности.

Так, в рамках настоящей статьи дается оценка соответствия состава административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [1], сегодняшним реалиям.

Ч. 1 ст. 12.2 КоАП РФ предусматривает ответственность, в том числе за управление транспортным средством с установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками (далее – ГРЗ). При этом в п. 4 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных

правонарушениях» (далее – постановление Пленума ВС РФ) [2] содержится положение, согласно которому нарушения, связанные с местом установки ГРЗ, не должны квалифицироваться по ч. 1 ст. 12.2 КоАП РФ. Вместе с тем, в рамках настоящей статьи наибольшее внимание следует обратить на пример, который приведен в выше упомянутом пункте постановления Пленума ВС РФ, который показывает, что ч. 1 ст. 12.2 КоАП РФ следует квалифицировать случаи, когда способ крепления ГРЗ не соответствует установленным требованиям.

Такие требования закреплены в Требованиях к установке государственных регистрационных знаков на транспортных средствах, которые являются приложением Ж к ГОСТ Р 50577-2018 Знаки государственные регистрационные транспортных средств (далее – Требования) [3]. Так, в пункте Ж. 5, в частности, прописано, что для крепления ГРЗ должны применяться болты или винты с головками, имеющими цвет поля знака или светлые гальванические покрытия. Считаем, что вышеуказанное положение пункта Ж. 5 не соответствует современным реалиям. Так, сегодня зачастую владельцами транспортных средств для крепления ГРЗ применяются иные крепежные системы, например, кабельные стяжки или заклепки, которые также надежно удерживают металлическую пластину ГРЗ, а последние также имеют преимущество в виде невозможности быстрого демонтажа ГРЗ, что затрудняет их кражу.

Также исходя из положений пункта Ж. 5 состав административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.2. КоАП РФ будет образовываться в случаях, когда цвет болтов или винтов не соответствует цвету поля ГРЗ или не имеет светлое гальваническое покрытие. Необходимо отметить, что светлое гальваническое покрытие со временем может утрачиваться, так как на крепежных элементах может образовываться коррозия под воздействием внешних факторов.

Также состав может образовываться в случаях, когда ГРЗ типов 20, 21, 22, устанавливаемые на транспортные средства группы 5, или ГРЗ типов 9, 10, 11, устанавливаемые на транспортные средства группы 3, крепятся болтами или винтами черного цвета (такие случаи достаточно распространены).

В целом, по нашему мнению, тип крепежных элементов ГРЗ и их цвет не оказывает существенного влияния на безопасность дорожного движения, поэтому целесообразным будет убрать ограничения для владельцев транспортных средств при их выборе. Для этого пункт Ж. 5 Требований изложить в следующей редакции:

«Ж.5 Для крепления регистрационных знаков должны применяться болты, винты или другие крепежные изделия. Головки болтов, винтов или других крепежных изделий имели цвет поля знака или черный цвет или светлые гальванические покрытия. Головки болтов, винтов или других

крепежных изделий не должны выступать более 10 мм от поверхности поля регистрационного знака…

Болты, винты или другие крепежные изделия, а также рамки не должны загораживать или искажать имеющиеся на регистрационном знаке надпись «RUS», изображение Государственного флага Российской Федерации, буквы или цифры…»

Считаем, что предложенная редакция позволит ликвидировать случаи необоснованного привлечения владельцев транспортных средств.

Вторым примером несоответствия состава административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.2 КоАП РФ, сегодняшним реалиям является случаи установки на транспортные средства переднего ГРЗ типа 1А вместо ГРЗ типа 1 и управление такими транспортными средствами.

Говоря об этом необходимо отметить, что ответственность за такие деяния предусмотрена частями 3 и 4 статьи 12.2 КоАП РФ соответственно (хотя имеется достаточно спорная правоприменительная практика согласно которой такие деяния квалифицируются по части 1 статьи 12.2 КоАП РФ, а ГРЗ в таких случаях расцениваются как нестандартные). Объективная сторона этих правонарушений содержит в себе понятие заведомо подложных ГРЗ. Что следует под ними понимать содержится в пункте 4 Постановления Пленума ВС РФ. Так, в частности, под заведомо подложными ГРЗ понимаются ГРЗ, которые не соответствуют требованиям, установленным законодательством о техническом регулировании, в части нарушений при их изготовлении требований национального стандарта Российской Федерации относительно технических условий и конструкторской документации. Более того Верховный Суд Российской Федерации приводит примеры, одним из которых является, когда ГРЗ не соответствующие основным размерам таких знаков, предназначенных для определенной группы транспортных средств.

В соответствии с п. 3.2.1 ГОСТ Р 50577-2018 тип 1А предназначен для легковых, грузовых автомобилей и автобусов с нестандартным местом крепления (кроме легковых такси, транспортных средств, оборудованных для перевозок более восьми человек, осуществляющих перевозку на основании лицензии). Однако примечанием к п. Ж.1 Требований установлено, что на транспортных средствах с нестандартным местом крепления ГРЗ допускается установка заднего ГРЗ типа 1а вместо ГРЗ типа 1.

Поэтому действующее нормативно-правовое регулирование не позволяет установку переднего ГРЗ типа 1А.

Однако на сегодняшний день в нашей стране появилось много автомобилей, конструкция которых предусматривает установку переднего ГРЗ только типа 1А (не используя переходных конструктивных элементов). Более того на некоторые моделях установленные передние ГРЗ типа 1 могут

загораживать различные датчики, что в свою очередь препятствует нормальному движению автомобиля.

Считаем, что установка переднего ГРЗ типа 1А на транспортные средства, конструкция которых это предусматривает, полностью соответствует требованиям безопасности.

Для устранения действующих коллизий, по нашему мнению, примечание к пункту Ж.1 Требований следует изложить в следующей редакции:

«транспортных средствах с нестандартным местом крепления регистрационного знака допускается установка регистрационного знака типа 1а вместо регистрационного знака типа 1».

Предложенные в данной статье изменения направлены на приведение в соответствие действующего нормативно-правового регулирования управления транспортными средствами с установленными ГРЗ.

Принятие наших предложений позволит ликвидировать ряд случаев необоснованного с точки зрения объективной реальности привлечения владельцев транспортных средств к административной ответственности и реально повысить безопасность дорожного движения.

1. Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: в ред. от 5 декабря 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 25 июня 2019 г. № 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. ГОСТ Р 50577-2018 Знаки государственные регистрационные транспортных средств [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Добренков Алексей Иванович, кандидат юридических наук, заместитель начальника факультета подготовки иностранных специалистов.

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.

117437, Российская Федерация, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Ключевые слова: несовершенство административного законодательства, безопасность дорожного движения, государственные регистрационные знаки.

Ефремова О.М.

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ РАССЛЕДОВАНИЯ ДТП

Статья посвящена актуальным особенностям и значению применения специальных научных знаний в расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях. Определены проблемы, возникающие при использовании специальных знаний при раскрытии и расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях. Автор предлагает пути решения таких проблем.

Сегодня в век информационных технологий большое значение в раскрытии и расследовании преступлений занимают достижения науки и техники, способствующие повышению качеству и эффективности работы правоохранительных органов. В современных реалиях значимость специальных научных знаний постоянно растёт. Тем не менее процент реализации специальных научных знаний на практике, при расследовании разных категорий уголовных дел, является весьма небольшим. При расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) использование специальных научных познаний наиболее очевидно, поскольку происходит взаимодействие не только между людьми, но и когда в этот механизм вовлечены сложные технические материальные объекты реальной действительности. Этот механизм как раз представляет собой ДТП, состоящий из сложной взаимобуславливающей системы, включающей взаимозависимые, взаимодействующие и взаимно дополняющие компоненты объективной реальной действительности. К компонентам объективной реальной действительности относятся человек, транспортное средство, его механическое состояние, дорога, погодные условия в момент совершения ДТП.

При расследовании ДТП невозможно не использовать специальные знания, как показывает практика, они применяются всегда. Специальные знания, которыми обладает специалист-автотехник, способствуют оказанию помощи в обнаружении и собирании доказательств, в изъятии предметов и документов, имеющих значение для расследуемого уголовного дела, а также в их процессуальном закреплении. Полученные первичные доказательства очень важны для последующего проведения различных необходимых по уголовному делу следственных действий, а также назначения судебных экспертиз, в том числе и автотехнической. Обнаружение, изъятие и процессуальное закрепление первоначальных доказательств является главной задачей следователя на первоначальном этапе расследования уголовного дела о ДТП. По факту ДТП очень важно, чтобы в материалах уголовного дела были отражены технические сведения транспортно-

го средства, длина тормозного пути, скорость движения автотранспортного средства, скорость пешехода, погодные условия.

В собирании первоначальных доказательств при расследовании ДТП большое значение имеет качественный проведенный осмотр места происшествия, оформленный в соответствии с нормами уголовного процессуального кодекса.

В юридической литературе осмотр места происшествия считается одним из самых сложных следственных действий, так как требует от всех его участников тщательного, скрупулёзного, внимательного подхода. Осмотр места происшествия необходим в целях изучения условий места происшествия, установления фактических данных, имеющих значение для расследования данного факта, обнаружения следов противоправного деяния, их изъятия и фиксации в протоколе осмотра места происшествия. Совокупность полученных сведений поможет следователю сделать вывод о механизме происшествия и других обстоятельствах расследуемого события.

Также хотелось бы обратить внимание на то, что местом происшествия принято считать в криминалистике то, котором произошло значимое событие, содержащее в себе преступное деяние.

Если в протоколе осмотра места ДТП не будут указаны необходимые замеренные исходные данные, то в последующем эксперт при проведении экспертизы не может произвести расчеты, для которых эти сведения просто необходимы. Важно, чтоб официальные документы, составляемые при осмотре места ДТП были оформлены процессуально грамотно и отражали объективно собранные исходные данные, имеющие значение для дальнейшего расследования уголовного дела по рассматриваемой категории [1, с. 88]. Полученные сведения должны подтверждаться другими доказательствами, находящимися в материалах уголовного дела, а все собранные доказательства по уголовному делу о ДТП в совокупности должны быть достаточны для его разрешения.

Значение использования научных специальных знаний при расследовании уголовного дела о ДТП не оценимо. 70 % преступлений данной категории раскрывается и доводится до своего логического завершения, то есть заканчивается направлением уголовного дела в суд и вынесением законного, обоснованного, справедливого приговора суда, благодаря грамотно собранным первоначальным доказательствам с помощью специальных научных познаний и проведению на основании их судебных экспертиз.

Однако следует признать, что часто при производстве таких следственных действий, как осмотр места ДТП, осмотр транспортного средства, осмотр трупа при указанном присшествии, в протоколе описывается неполная и неточная информация, упускаются существенные данные, обстоятельства, которые могли иметь значение для уголовного дела и лечь в

основу проведения дальнейших следственных действий и назначения судебных экспертиз.

Этот факт заставляет сомневаться в достоверности доказательств, полученных, например, в результате производства судебной экспертизы, в том числе автотехнической экспертизы. Полученные доказательства трудно подвергнуть оценке с точки зрения относимости, допустимости и достоверности.

Проблемы практики применения специальных научных знаний при осмотре ДТП, вытекают в недостатки при назначении судебной автотехнической экспертизы. В своей работе О.Д. Ким справедливо относит к ним следующие аспекты:

«несвоевременное назначение судебной автотехнической экспертизы;

неполнота вопросов, разрешение которых должно и могло быть осуществлено по конкретному дорожно-транспортному происшествию;

непредставление всех исходных данных, необходимых для решения поставленных вопросов;

противоречивость исходных данных, а также их техническая несостоятельность (нереальность);

представление исходных данных, полученных из не процессуальных источников;

нечеткое разграничение видов экспертиз по их процессуальным основаниям;

недостатки самого постановления (ошибки, исправления, дописки);

постановка вопросов перед экспертом, не относящихся к компетенции эксперта-автотехника» [2, с. 76].

Хотелось бы также отметить, что направленность предмета исследования и его сложность в процессе экспертного установления предопределяет комплексный подход к изучаемым явлениям с целью получения объективных результатов, без которых решение вопросов, поставленных на экспертизу, нередко теряет доказательственную значимость.

В этой связи возрастает роль специальных криминалистических познаний, задачей которого является модификация знаний и опыта различных наук в одну систему оптимальных способов, приемов и методов, реализуемых в практической деятельности. Особую актуальность это приобретает в плане криминалистической оценки технических знаний, применяемых при производстве экспертиз по уголовным делам при расследовании ДТП [3, с. 22]. Во избежание серьезных ошибок в практической деятельности необходимо учитывать криминалистические рекомендации при назначении судебных экспертиз.

Проблемными аспектами при расследовании ДТП являются: полностью не используются возможности судебных экспертиз; отсутствие эффективной системы информирования следственных работников о научно-

технических достижениях в области судебных экспертиз; отсутствие у самих должностных лиц при назначении автотехнической экспертизы представления о сущности и задачах данной экспертизы; наличие в специальной литературе противоречивых, а также неверных методических рекомендаций [4, с. 117]. В связи с этим в практической деятельности возникают проблемы применения специальных научных знаний, которые приводят к некачественному производству следственных действий, направленных на обнаружение сведений для производства судебных экспертиз по уголовным делам о ДТП, и как следствие – неправильное их назначения и оценка результатов экспертных заключений. Все это предопределяет низкий уровень качества расследования уголовных дел рассматриваемой категории, что находит отражение в большом количестве необоснованно возбужденных и прекращенных уголовных дел по ДТП.

1. Сучков А.И. Актуальность использования специализированного бланка протокола осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 3 С. 86–96.
2. Ким Д.О. Проблемы и пути совершенствования расследования ДТП на основе научных знаний: дис. … д-ра юрид. наук. М., 2003.
3. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий, осмотр места ДТП, схема места ДТП: учебное пособие / сост.: В.А. Городокин, А.Е. Вязовский. Челябинск: ЮУрГУ, 2010. 48 с.
4. Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учебное пособие. М.: Щит-М, 2010. 239 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ефремова Ольга Михайловна, кандидат юридических наук, преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: расследовать, следователь, дорожно-транспортные происшествия, специальные знания, применять, уголовное дело.

Жбанова С.А.

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПОЛОЖИТЕЛЬНОГО ОПЫТА ПРИМЕНЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ФОРМ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН

В статье представлен положительный опыт системного подхода, слаженности и взаимодействия между подразделениями Госавтоинспекции, органами исполнительной власти Республики Татарстан, местного самоуправления, республиканскими государственными учреждениями и образовательными организациями, общественными объединениями, средствами массовой информации в сфере пропаганды и обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время в Республике Татарстан сложилась особо созидательная, комфортная и слаженная система взаимодействия органов государственной власти, местного самоуправления, граждан и подразделений органов внутренних дел в обеспечении безопасности дорожного движения. Чаще других с гражданами взаимодействуют сотрудники подразделений дорожно-патрульной службы, по итогам деятельности которых и проводится анализ взаимоотношений между гражданами и сотрудниками Госавтоинспекции [3]. В то же время отметим, что одним из наиболее эффективных средств снижения уровня смертности и травматизма на дорогах является активная пропаганда и популяризация соблюдения Правил дорожного движения. Пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой объемный комплекс мероприятий разной направленности, затрагивающий широкие общественные массы и имеющий своей целью минимизацию аварийно-опасных ситуаций на дорогах [5]. Неотъемлемым элементом процесса пропаганды выступает определение ее эффективности, то есть ее реального воздействия на сознание и поведение участников дорожного движения, изменение имеющихся установок [1, с. 231].

Сотрудниками Госавтоинспекции МВД по Республике Татарстан и ГБУ БДД применяются разнообразные организационные формы и методы, выбор которых всегда обусловлен учебными и воспитательными целями каждого профилактического и патриотического мероприятия.

Классификация совместных форм пропаганды, которая работает на сегодняшний день в республике, на наш взгляд, называться целевой, ведь она подразделяет все основные формы пропаганды, в зависимости от объема выполняемых ими функций, на:

1. Коллективные, групповые, индивидуальные. Их выбор обусловлен дидактически целесообразным привлечением оппонентов на тот или иной вид профилактических мероприятий.

2. Основные и вспомогательные. Последние, в свою очередь, подразделяются на: консультативно-ознакомительные, специфические и контрольно-проверочные в зависимости от функций, выполняемых ими в профилактическом процессе.

3. Теоретические – направленные преимущественно на приобретение оппонентами знаний, и практические, основная цель которых – формировать у участников дорожного движения умения и навыки безопасности дорожного движения.

Подразделения Госавтоинспекции МВД по Республике Татарстан и ГБУ БДД принимают активное участие в создании всех республиканских целевых программ по повышению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан, разрабатывают муниципальные целевые программы по повышению безопасности дорожного движения, учебно-методические пособия, монографии, концепции, книги, сборники в сфере безопасности жизнедеятельности; выполняют прикладные научно-исследовательские работы; участвуют в работе научных конференций всех уровней; публикуют научные статьи в журналах и сборниках конференций; участвуют в организации конкурсов, олимпиад, массовых мероприятий для детей в сфере безопасности жизнедеятельности, участвуют в проведении курсов повышения квалификации педагогов и переподготовке тренеров по картингу.

С 2016 г. МВД по Республике Татарстан, ГБУ «Безопасность дорожного движения», а также ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности» (ГБУ НЦБЖ) разработана и реализовывается Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах (Региональная система).

Данная Концепция сформировала интегративный механизм подготовки сотрудниками пропаганды Госавтоинспекции и специалистами ГБУ БДД компетентного участника дорожного движения и включает в себя семь последовательных ступеней обучения правилам безопасного поведения на дорогах, охватывающих все возрастные группы населения республики.

На первой ступени осуществляется подготовка самых маленьких участников дорожного движения – детей дошкольного возраста (от 3 до 7 лет) в дошкольных образовательных организациях (далее – ДОО). На этой ступени дети должны научиться уверенно ориентироваться в микрорайоне проживания и соблюдать правила безопасного поведения на дорогах.

Вторая ступень предусматривает подготовку младших школьников (7–10 лет) к безопасному участию в дорожном движении, осуществляется в школах, отрядах юных инспекторов движения (далее – ЮИД), спортивных секциях и кружках: «Юный велосипедист», «Картинг», «Автогородок».

Третья ступень – подготовка компетентных участников дорожного движения среднего школьного возраста (11–15 лет). На этой ступени дети продолжают изучать правила дорожного движения, отрабатывать навыки управления велосипедом, заниматься в отрядах ЮИД.

Четвертая ступень – подготовка компетентных участников дорожного движения старшего школьного возраста (16–17 лет). Подготовка к безопасному участию в дорожном движении осуществляется в школах, профильных классах, системе начального, среднего профессионального образования, детских юношеских автошколах.

Пятая ступень – подготовка компетентных участников дорожного движения из числа учащейся молодежи (18–24 лет), которая осуществляется в системе профессионального образования: начального, среднего и высшего.

Шестая ступень – подготовка компетентных взрослых участников дорожного движения (25–60 лет), реализуется в образовательной системе повышения квалификации специалистов (например, повышение квалификации педагогов дошкольного и начального образования, преподающих ПДД). С 1998 г. Госавтоинспекция совместно с НЦБЖД и Министерством образования и науки Республики Татарстан проводит курсы повышения квалификации для педагогов, преподающих Правила дорожного движения. Научным центром был разработан учебный план повышения квалификации педагогов начального и дошкольного образования по курсу лекций «Современные образовательные технологии обучения детей дошкольного и начального школьного возраста правилам безопасного поведения на дорогах», согласно которому до 200 педагогов республики проходят курсы повышения квалификации ежегодно. В текущем году свою квалификацию повысили 183 воспитателя-преподавателя.

Седьмая ступень – подготовка компетентных участников дорожного движения среди лиц 60 лет и старше. Профилактика дорожно-транспортного травматизма данной категории населения осуществляется по месту жительства посредством проведения бесед, лекций, встреч, а также через вовлечение в спортивные мероприятия и конкурсы.

Интегративный механизм подготовки компетентного участника дорожного движения позволяет четко определить границы предметной области, задачи каждого уровня пропаганды; согласовать профилактические образовательные программы и обеспечить их продуктивность и преемственность. Креативной и современной формой профилактики детских дорожно-транспортных происшествий стала разработка ООО «Татмультфильм» в партнёрстве с ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности» и ГБУ «Безопасность дорожного движения» под патронажем Госавтоинспекции МВД по Республике Татарстан, детского образовательно-воспитательного портала «Сакла» (www.sakla.ru, в переводе с татарского – защити, сохранять, хранить), ведь в настоящее время из-за

стремительного роста количества автомобилей, участвующих в дорожном движении, решение этих проблем вызывает не только общественный, но и научный интерес [4].

Сегодня портал «Сакла» – это уникальная интерактивная среда для комплексного и многогранного изучения Правил дорожного движения для детей разных возрастов, а также их родителей и родственников. Портал оснащен механизмом блогового наполнения сайта с элементами социальной сети. В разделе «Блог» школьники ведут личные страницы, публикуя посты, фотографии на тему правил дорожного движения и безопасного поведения на дороге. На портале каждый ребенок сможет прочитать комиксы, просмотреть и загрузить фотоматериалы по изучению правил дорожного движения, а также принять участие в детских конкурсах на знание Правил дорожного движения и тематических акциях.

«Сакла» – интернет-ресурс, включающий развлекательно-просветительский контент, позволяющий в игровой и увлекательной форме изучить Правила дорожного движения. Портал содержит следующие полезные к изучению активности:

1. Обучающая онлайн-игра «Город безопасного детства» – увлекательное средство проверки своих знаний Правил дорожного движения и безопасности на дорогах для школьников и дошкольников. Игра повышает у детей мотивацию к усвоению навыков безопасного поведения на дороге путем использования игровых технологий. Игра допускает до четырех игроков одновременно, имеет русский и татарский языки.

2. Сериал мультипликационных уроков «Дозорные дорог» (на татарском и русском языках) – это полезная подборка Правил дорожного движения в креативном, обучающем формате. Здесь в доступной для детей мультипликации предложены для запоминания правила безопасного поведения на дорогах для пешеходов, велосипедистов, рассказано о необходимости применения световозвращающих элементов и другие требования Правил дорожного движения.

3. Сериал мультипликационных уроков «Дозорные дорог» (с сурдопереводом) – создан с целью формирования доступности обучения детей с нарушениями слуха Правилам дорожного движения.

4. Серия обучающих видеороликов 60+ «Лаборатория профессора Пешеходкина» – это видеоролики на самые актуальные темы для пешеходов всех возрастов.

5. Видеожурнал «Свет фар» с использованием VR-технологии – съёмки 360 градусов. В выпусках видеожурнала обаятельные ведущие рассказывают о правилах безопасности на трассе и загородной дороге, о важности использования световозвращающих элементов и другие сюжеты о правилах безопасного поведения в дорожных условиях.

Инфоуроки – это комплекс обучающих видеоматериалов, содержащий видеокомикс, мультфильм, игру, пазл и тестовое задание на проверку усвоенного материала.

Игры – пазлы, ребусы, меморины и многие другие виды игр на знание Правил дорожного движения.

Взаимосвязь и взаимодействие органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления и подразделений Госавтоинспекции в обеспечении безопасности дорожного движения в Республике Татарстан имеет многолетнюю историю и стала безупречной традицией, подтвержденной на всех уровнях социума.

В Республике Татарстан успешно реализуется Концепция обеспечения безопасности жизнедеятельности на дорогах, разработанная Управлением ГИБДД МВД по Республике Татарстан и ГБУ «НЦБЖД». Концепция включает различные блоки деятельности, охватывает все социально-возрастные группы населения и направлена на формирование в регионе единого информационно-технологического пространства по подготовке компетентного участника дорожного движения.

Предложенная целостная система подготовки компетентного участника дорожного движения позволяет реализовывать непрерывное обучение участников дорожного движения как в учреждениях дополнительного образования, так и в образовательных организациях, начиная с дошкольных образовательных организаций, где практикуется обучение детей правилам безопасного поведения на дорогах.

Для успешной реализации непрерывного и системного обучения участников дорожного движения правилам безопасного поведения на дороге предлагается внедрение вариативного модуля «Безопасность жизнедеятельности на дорогах», который будут осуществлять различные образовательные организации основного и дополнительного образования в соответствии с возрастом участников дорожного движения.

Вариативный модуль «Безопасность жизнедеятельности на дорогах» состоит из вводной части, содержащей в себе цель и задачи, позволяющие сотрудникам пропаганды Госавтоинспекции, педагогам и специалистам организовать обучение детей дошкольного возраста правилам безопасного поведения на дорогах, и основной части, которая содержит теоретический и практический компоненты вариативного модуля и рекомендации к их применению.

Освоение вариативного модуля повышает уровень социализации ребенка в окружающей среде, обогащает словарный запас и развивает психические функции.

Эффективность пропаганды зависит от комплексности воздействия на различные сферы социальной жизни общества, а также на правосознание и личность участников дорожного движения, что предъяв-

ляет повышенные требования к профессиональным качествам сотрудников [2, с. 81].

С учетом изложенного имеется уверенность, что усиление мультипликативного эффекта от внедрения уже имеющихся технических разработок и создания новых инновационных пропагандистских технологий, организации непрерывного информационного воздействия на участников дорожного движения, направленного на формирование принципа личной ответственности каждого гражданина за безопасность на дорогах, обеспечит достижение целевых показателей национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

1. Капустина Е.Г. Организация применения наиболее эффективных форм пропаганды безопасности дорожного движения – путь к снижению дорожно-транспортных происшествий // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2019. № 1(2). С. 229–234.
2. Кузнецова Н.М., Мальцева О.А. Инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения подразделений Госавтоинспекции МВД России, профессиональный отбор, профессионально-значимые качества // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2019. № 1 (78). С. 81–83.
3. Афонин В.В. Практика взаимодействия сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения Российской Федерации с участниками дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 31–36.
4. 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.
5. Андреев П.Г. К вопросу реализации мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения): Международная научно-практическая конференция, Санкт-Петербург, 26 марта 2021 г. / под общей редакцией А.И. Каплунова. СПб.: Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2021. С. 595–598.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Жбанова Светлана Александровна, кандидат экономических наук, заместитель начальника кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

Ключевые слова: профилактика, Госавтоинспекция, безопасность дорожного движения, детский дорожно-транспортный травматизм, подготовка.

Жиляева С.К.

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ОСНОВНОЙ ЭЛЕМЕНТ УСПЕШНОГО ВЫПОЛНЕНИЯ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ СОТРУДНИКАМИ ДПС ГИБДД

В настоящей статье рассматривается модель поведения участников дорожного движения и сотрудников ДПС ГИБДД. Проводится анализ общения инспекторов ДПС с участниками дорожного движения и предлагаются пути решения конфликтов, возникающих между ними.

Категория «взаимодействие» по своей природе является достаточно сложной и соотносима с понятиями «общение», «отношение», «взаимосвязь». В юридической литературе взаимодействие в основном определяется как совместные действия, опосредованные общением. Изучаемые общественные отношения могут урегулировать исключительно нормы права с помощью системы средств и четких требований закона, а в отдельных случаях практически невозможно обойтись без категорических запретов того или иного действия [1, с. 44–50].

Чаще других с гражданами взаимодействуют сотрудники подразделений дорожно-патрульной службы, по итогам деятельности которых и проводится анализ взаимоотношений между гражданами и сотрудниками Госавтоинспекции [4]. Дорожно-патрульная служба Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ДПС ГИБДД) на постоянной основе взаимодействует с участниками дорожного движения, и это является особенностью несения службы. Указанное взаимодействие занимает основную часть всего рабочего времени, и именно по эффективности данной деятельности ДПС у общества складываются представления о Госавтоинспекции в целом.

Инспектор ДПС в большинстве случаев самостоятельно определяет характер взаимоотношений с гражданами при исполнении своих служебных обязанностей. Но, к сожалению, в практической деятельности приоритет больше отдается количеству составленных административных ма-

териалов, а вопросу взаимоотношения с участниками дорожного движения уделяется ничтожно мало внимания. В силу того, что взаимоотношения инспектора ДПС с гражданами характеризуется публичным характером, весьма часто этот характер оборачивается конфликтными ситуациями при выполнении сотрудником своих обязанностей. Поэтому инспектору ДПС чрезвычайно важно уметь избегать или разрешать такие ситуации в своей профессиональной деятельности.

При расхождении мнений при общении с участниками дорожного движения от сотрудника требуется владение навыками профилактики и разрешения любых конфликтов. Важным моментом при взаимодействии с участниками дорожного движения является образ инспектора в момент общения. Все потому, что первое впечатление о сотруднике полиции предопределит характер дальнейшего общения. При исполнении своих государственных функций по обеспечению безопасности дорожного движения инспектор ДПС находится в местах концентрации транспортных средств и вблизи улично-дорожной сети – это приводит к постоянному загрязнению форменной одежды и служебного автомобиля. Наличие этих признаков может послужить негативным воздействием на участников дорожного движения. Контакт между указанными лицами не обязательно должен быть продолжительным, так как даже при не особо длинном диалоге в сознании общающегося участника дорожного движения останется глубокий след, что в последствии скажется на общем мнении о ДПС ГИБДД.

Каждый раз выполняя возложенные обязанности, сотрудник может столкнуться с осуждением, грубостью, угрозами, упреками. В основном подобное поведение направлено на то, чтобы добиться желаемой ответной реакции со стороны инспектора, а именно попробовать избежать ответственности путем обвинения должностного лица в предвзятом отношении. Но все же важно знать и помнить: какая бы конфликтная ситуация ни была, нужно обращаться на «Вы», быть вежливым и тактичным. А на поступающие провокационные действия со стороны участников дорожного движения реагировать спокойно и сдержанно.

Инспектор ДПС, обладая коммуникабельностью и умением слушать участника дорожного движения, сможет создать благоприятную обстановку для их взаимоотношения. Если сотрудник не реагирует на доводы и мотивы действий участников дорожного движения, то в итоге это приведет к возникновению конфликтной ситуации. Когда участник дорожного движения проявляет агрессию, ведет себя эмоционально, ему следует объяснить, что подобная реакция естественна, однако он нарушил Правила дорожного движения, тем самым создал аварийную ситуацию на дороге, и должностное лицо в силу своих должностных обязанностей вынуждено применить административные процедуры [2]. Сотрудники ДПС не вправе, руководствуясь личными чувствами к участникам дорожного движения, изменять в сторону ужесточения объявленную меру admini-

стративного воздействия за совершенное правонарушение. Чрезмерная строгость от сотрудника ДПС может послужить причиной появления у участников дорожного движения страха и неуверенности в процессе управления транспортным средством, а вследствие – появления негативного отношения к инспектору ДПС. Поэтому проявление объективности, внимательности, оказание любого вида помощи по отношению к участнику дорожного движения поспособствует формированию положительного мнения и исключит зарождение конфликтов.

Во время общения с водителем по поводу совершенного им административного правонарушения в области дорожного движения могут возникать спорные вопросы или противоречия. Встречаются такие водители, которые осуществляют видеосъемку, чтобы специально спровоцировать инспектора ДПС на конфликт и на проявление непрофессионального поведения. Как известно, в подобных случаях водитель заблаговременно подготовился, чтобы перевести беседу на личность инспектора, озвучивая его профессиональную неграмотность и несостоятельность как сотрудника полиции. Несмотря на все поступающие провокации в отношении инспектора ДПС, он должен помнить, что взаимодействие с участниками дорожного движения основывается на строгом соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании решительности и принципиальности в предупреждении и пресечении правонарушений, с внимательным и уважительным отношением к ним [3].

Как мы отметили ранее, конфликтный характер общения инспектора ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения не может быть исключён, несмотря на весьма «мирную» обстановку. Помимо прочих, особую сложность вызывают взаимоотношения полицейских с лицами, находящимися в состоянии опьянения.

Они проявляют в поведении: повышенную агрессивность и конфликтность; неадекватные реакции (вплоть до применения физической силы) на слова и требования сотрудников; непоследовательность поведения (от согласия до отрицания); потребность в самоутверждении (в виде позерства, панибратства, куража, ролевого поведения), усиливающуюся в присутствии посторонних людей; заторможенность реакций вплоть до непонимания предъявляемых требований и невозможности прогнозировать негативные последствия содеянного; непризнание вины и отказ подчиняться законным требованиям сотрудника и т.д.

Необходимо отметить следующие психологические особенности общения с данной категорией граждан, а именно: следует убедиться в том, что эти признаки относятся к состоянию опьянения. Для определения состояния опьянения у гражданина сотруднику ДПС нужно тщательно проанализировать внешние признаки: речь, невербальное поведение, запах изо рта, вегетативные изменения, реакции на вопросы и т.д. В случае выявления нескольких признаков состояния опьянения сотруднику реко-

мендуется проявлять бдительность, быть готовым к неожиданному и неадекватному поведению со стороны гражданина. При этом необходимо проявлять уверенность и решительность, добиваться подчинения предъявляемым законным требованиям, держать свои эмоции под контролем, не провоцироваться на конфликтное взаимодействие с ним.

Развитие взаимоотношений инспектора ДПС с участниками дорожного движения по большей части обуславливается законодательством в области безопасности дорожного движения. Влияет еще система оценки деятельности самой службы, акцент сотрудников на свои властные полномочия. Низкий уровень правосознания, примитивность в использовании умений и навыков, возникновение нестандартных ситуаций – все это тоже влияет на уровень развития взаимоотношений. Сотруднику необходимо проявлять уверенность и решительность, добиваться подчинения предъявляемым законным требованиям, держать свои эмоции под контролем, не провоцироваться на конфликтное взаимодействие с ним.

Резюмируя все вышесказанное, в первую очередь нужно отметить, что конфликты между участниками дорожного движения и сотрудниками ДПС ГИБДД возникают из-за коммуникативного и психологического барьера. Это может быть порой вызвано психическим расстройством водителя или пешехода, носящим хронический или мгновенный характер на фоне общей неуравновешенности. Следует признать, что на сегодняшний день такие лица встречаются в процессе дорожного движения, именно они демонстрируют провокационное поведение. Ярким примером такого явления являются блогеры, которые в негативном свете выставляют сотрудников полиции в сети Интернет. Избежать подобные ситуации со всеми вытекающими последствиями позволит следование правилам и нормам, регламентирующим взаимоотношения сотрудников Госавтоинспекции с участниками дорожного движения. Таким образом, инспектор ДПС должен быть подкован не только с правовой точки, но и с моральной (психологической). Последнее качество ничем не уступает служебным характеристикам, поскольку сотрудник ДПС в свой рабочий день встречает большое количество людей. Каждый потенциальный водитель имеет свою точку зрения и черту характера, к чему инспектор ДПС не может быть заранее готов, но в силу специфики выполняемой службы – должен уметь найти правильный выход из сложившейся ситуации.

---

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

2. Козловская Е.А. Профессиональное общение и разрешение конфликтных ситуаций в деятельности инспектора ГАИ с участниками дорожного движения: метод. указания / Научно-исследовательский центр проблем

безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. М., 1995. С. 5–7.
3. 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: в ред. от 21 декабря 2017 г. // Рос. газ. 2017. 13 окт. № 232.
4. Афонин В.В. Практика взаимодействия сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения российской федерации с участниками дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 31–36.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Жиляева Светлана Константиновна, кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры гражданско-правовых и экономических дисциплин.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: сотрудник ГИБДД, участники дорожного движения, безопасность дорожного движения, профессиональная подготовка.

Зейналов Ф.Н.

УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И НАУЧНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ ОРЛОВСКИМ ЮРИДИЧЕСКИМ ИНСТИТУТОМ МВД РОССИИ ИМЕНИ В.В. ЛУКЬЯНОВА МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» В ЧАСТИ, КАСАЮЩЕЙСЯ КОМПЕТЕНЦИИ МВД РОССИИ, СТРАТЕГИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА 2018–2024 ГОДЫ

В статье рассматриваются положительные аспекты наработанного опыта профессорско-преподавательского состава кафедры ор-

ганизации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова при проведении групповых занятий со слушателями в контексте учебного, научного и методического сопровождения Госавтоинспекции при реализации мероприятий Федерального проекта «Безопасность дорожного движения» Национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения является важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития России. Содержащиеся в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [5] сведения о состоянии безопасности дорожного движения свидетельствуют о том, что дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб.

Создание современной, комфортной и надежной транспортной инфраструктуры – одна из главных задач, поставленных главой государства. Основным инструментом достижения стратегической цели является национальный проект «Безопасные качественные дороги», взявший начало в 2019 г. и ставший логичным продолжением совместной работы федеральных и региональных ведомств дорожного хозяйства.

Федеральный проект «Безопасность дорожного движения» [6] Национального проекта «Безопасные качественные дороги» предусматривает выполнение мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортных происшествий, детского травматизма, однако необходимо учитывать то, что в настоящее время нет самостоятельных нормативно-правовых актов, которые бы непосредственно регулировали деятельность полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма [4].

Совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения предусматривает:

устранение пробелов в законодательстве;

разработку и внедрение практических инструментов реализации государственной политики;

продолжение формирования основ институциональных преобразований;

повышение имиджа Российской Федерации на мировой арене.

Госавтоинспекция как служба, специализирующаяся по всем направлениям деятельности по обеспечению безопасности движения, нуждается в высококвалифицированных сотрудниках, способных сразу после окончания обучения приступить к выполнению своих обязанностей. Для этого в 1976 г. была создана специальная средняя школа мили-

ции МВД СССР, а теперь – Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова (далее – институт).

Перед образовательными организациями МВД России на первое место встаёт обеспечение практической направленности образовательного процесса, осуществляемые же меры организационного и научно-методического характера должны быть направлены на гармоничное сочетание традиционных и инновационных форм и методов обучения [1, с. 47].

Институт по праву является одним из немногих образовательных организаций МВД России, которые практически полностью перешли на практико-ориентированную подготовку специалистов для Госавтоинспекции [2, с. 15].

В соответствии с решением Совета МВД России по научно-гуманитарному обеспечению и положительному опыту в органах внутренних дел Российской Федерации от 30 мая 2019 г. по вопросу «О положительном опыте и проблемах научного обеспечения безопасности дорожного движения» определено, что ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова» совместно с ФКУ «НЦ БДЦ МВД России» обеспечит научное сопровождение:

реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в части, касающейся компетенции МВД России, Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы;

внедрения риск-ориентированного подхода в сфере государственного надзора в области безопасности дорожного движения.

Кроме того, приказом МВД России от 29 августа 2012 г. № 820 «О профилизации образовательных учреждений МВД России» [7] институт наделен функциями учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки «Деятельность подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения» [3, с. 26].

В этой связи профессорско-преподавательским составом института на систематической основе осуществляется комплекс мероприятий по научному и учебно-методическому сопровождению решения задач и достижения результатов третьего раздела Федерального проекта «Безопасность дорожного движения».

Такое сопровождение обеспечивает формирование у обучающихся профессиональных знаний, умений и навыков, необходимых им в дальнейшей служебной деятельности.

Так, в рамках дисциплины «Организация дорожного движения» с обучающимися проводятся групповые занятия по привитию навыков осуществления государственного федерального надзора за соблюдением собственниками автомобильных дорог их нормативного состояния.

При выполнении практических заданий обучающиеся постоянно используют в работе специальные технические средства измерений (рис. 1), предназначенные для контроля за безопасностью при эксплуата-

ции автомобильных дорог (Рейка дорожная с клином, курвиметр, люксметр, Прибор портативный ППК-МАДИ-ВНИИБД[1], вехи, высотомер).



Рис. 1. Использование обучающимися
специальных технических средств измерений.

В рамках межкафедрального практического занятия по дисциплине «Учения» обучающиеся отрабатывают порядок работы с укладками для оказания первой помощи (рис. 2, 3).





Рис. 2, 3. Использование обучающимися укладок первой помощи.

При выполнении практических заданий на групповых занятиях по дисциплинам «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Учения», «Технический надзор и регистрационно-экзаменационная деятельность подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения» прививаются навыки работы со специальными техническими средствами измерений, предназначенными для контроля за безопасностью при эксплуатации транспортных средств (приборы для измерения уровня тонировки «Блик-Н» и «Тоник», прибор для проверки рулевого управления – люфтметр).

[1] ППК-МАДИ-ВНИИБД – портативный прибор для измерения коэффициента сцепления шин автомобиля с дорожным покрытием.

В рамках дисциплины «Техническая эксплуатация автотранспорта» профессорско-преподавательским составом осуществляется проведение практических занятий на естественных полигонах, где обучающиеся приобретают навыки контроля за обеспечением поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии (рис. 4, 5).

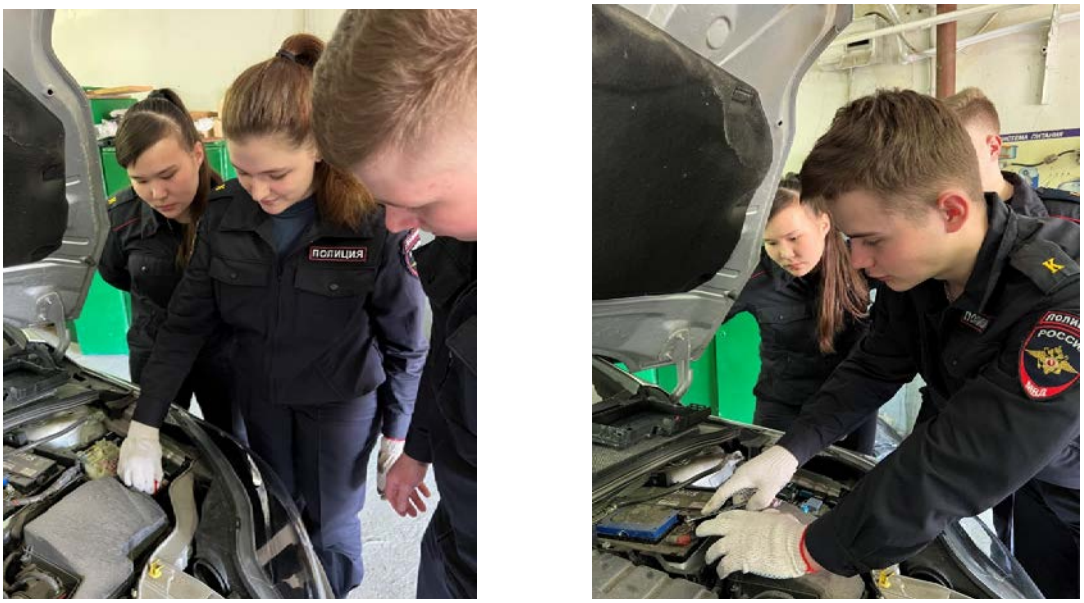


Рис. 4, 5. Обучающиеся приобретают навыки контроля за обеспечением поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии.

При выполнении практических заданий на групповых занятиях по дисциплинам «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Учения» обучающимися используются экспресс-тесты для освидетельствования водителей на состояние опьянения (рис. 6, 7).

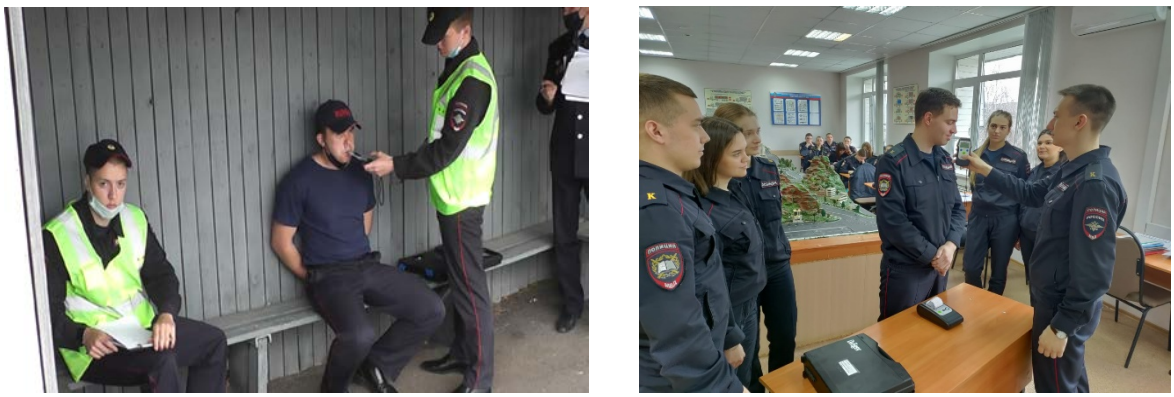


Рис. 6, 7. Обучающимися используются экспресс-тесты для освидетельствования водителей на состояние опьянения.

При выполнении практических заданий по дисциплинам «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Учения» обучающимися отрабатываются навыки работы с имеющимся на учебном посту ДПС тахографом.





Рис. 8, 9. Обучающимися отрабатываются навыки работы
с имеющимся на учебном посту ДПС тахографом.

Под руководством профессорско-преподавательского состава в рамках выездных практических занятий слушателями, обучающимися очно (тема 18 дисциплины «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения») и слушателями факультета профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации в муниципальных образовательных организациях (детские сады, школы) ежегодно проводятся занятия по пропаганде безопасности дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

В рамках двух практик (на 3-м и 5-м курсах), а также филиала кафедры организации деятельности ГИБДД на базе УГИБДД УМВД России по Орловской области курсанты и слушатели института регулярно привлекаются к проведению информационно-пропагандистских мероприятий, направленных на привлечение внимания населения к основным факторам риска в дорожном движении и их профилактике (рис. 10, 11).




Рис. 10, 11. Обучающиеся проводят
информационно-пропагандистские мероприятия.

При выполнении практических заданий на групповых занятиях по дисциплинам «Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения», «Учения» обучающимися нарабатываются навыки противодействия агрессивно-настроенным блогерам, правового воздействия в случае неправомерного поведения, а также профилактической работы (рис. 12, 13).





Рис. 12, 13. Обучающимися отрабатываются навыки силового противодействия
агрессивно-настроенным блогерам, правового воздействия.

В целях обеспечения качественного и безопасного управления сотрудниками Госавтоинспекции служебным автотранспортом, выделяемым по национальному проекту «Безопасные качественные дороги», на постоянной основе в рамках дополнительного профессионального образования на межкафедральном многофункциональном учебно-полигонном комплексе на загородной учебной базе института со слушателями проводятся практические занятия по дисциплине «Контраварийная подготовка» (рис. 14, 15).





Рис. 14, 15. Обучающимися отрабатываются
навыки контраварийной подготовки.

Среди курсантов, обучающихся очно, ежегодно проводится конкурс «Лучший по профессии», включающий в себя проверку навыков управления служебным автотранспортом.

В настоящее время ведется работа по совершенствованию методики преподавания по указанным выше направлениям. Так, подготовлен проект развития территории загородной учебной базы института в направлении совершенствования и строительства новых полигонов контраварийной подготовки и профессиональной подготовки водителей категорий «А», «В» и D»; в целях повышения качества проведения занятий в условиях ММУПК ЗУБ института закуплены средства усиления речи, позволяющие вовлекать в занятие обучающихся, находящихся на безопасном расстоянии от транспортного средства, на котором обучающийся выполняет элементы контраварийной подготовки, для оптимизации времени проведения занятий с каждым слушателем в рамках программы обучения и повышения качества контроля преподавателем выполнения обучающимися элементов контраварийной подготовки, были закуплены средства индивидуальной мобильности – электросамокаты.

При подготовке выпускной квалификационной работы слушатели выпускных курсов в обязательном порядке включают в материал исследования положительный опыт реализации положений Национального проекта «Безопасные качественные дороги» [8], а также мероприятий Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. в регионе, в котором проходили производственную практику.

Курсанты и слушатели, состоящие в научном сообществе института, проводят свои исследовательские работы по вопросам реализации основных направлений Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации, а также особенностям внедрения риск-ориентированного подхода в сфере государственного надзора в области безопасности дорожного движения.

Профессорско-преподавательским составом института ежегодно проводятся научно-представительские мероприятия:

1) Международная научно-практическая конференция «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования» (апрель);

2) Всероссийский круглый стол «Проблемы взаимодействия ГИБДД и СМИ по вопросам пропаганды безопасности дорожного движения» (март);

3) Всероссийская научно-практическая конференция «Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика» (ноябрь);

4) Межведомственный круглый стол «Основные направления подготовки водителей транспортных средств: проблемы и перспективы» (январь);

5) Межведомственный круглый стол «Стратегия использования возможностей социальной рекламы в качестве эффективного средства снижения травматизма на дорогах» (февраль).

В выступлениях участников конференций и круглых столов находят отражение вопросы:

изменения поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения;

повышения защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов;

совершенствования улично-дорожной сети по условиям безопасности дорожного движения, включая развитие работ по организации дорожного движения;

совершенствования организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;

проблемы развития системы оказания помощи и спасения пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Ежегодно на плановой основе, а также вне плана осуществляется разработка тем научных исследований, призванных обеспечить исполнение пунктов 2.2.1 и 2.2.2 решения Совета МВД России по научно-гуманитарному обеспечению и положительному опыту в органах внутренних дел Российской Федерации от 30 мая 2019 г.

Состояние учебно-материальной базы института, уровень её технической оснащённости, а также квалификация профессорско-преподавательского состава позволяет широко использовать современные достижения педагогики высшей школы, внедрять в образовательный процесс инновационные педагогические и информационно-образовательные технологии, широко применять активные формы практико-ориентированного обучения, направленные на подготовку высококвалифицированных специалистов для подразделений Госавтоинспекции.

1. Зейналов Ф.Н. Формирование профессиональных умений и навыков у обучающихся по профилю подготовки «сотрудник подразделений Госавтоинспекции» // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сборник статей, 2022. С. 47–52.
2. Зейналов Ф.Н. О некоторых направлениях деятельности В.В. Лукьянова в контексте развития полномочий Госавтоинспекции // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 2 (91). С. 11–17.
3. Зейналов Ф.Н. О правовом статусе курсантов и слушателей при обеспечении безопасности дорожного движения в период прохождения практики // Полицейская деятельность. 2021. № 3. С. 24–33.
4. Елагин А.Г., Афонина Е.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.
5. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. URL: http://static.govcrnmcnt.ru/mcdia/files/g6BXGgD-I4fCEiD4-xDdJUwlxud-PATBC 12.pdf.
6. Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения» [Электронный ресурс]: Протокол заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные качественные автомобильные дороги» от 20 декабря 2018 г. № 4. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. О профилизации образовательных учреждений МВД России [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 29 августа 2012 г. № 820. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. Паспорт национального проекта «Безопасные качественные дороги» [Электронный ресурс]: протокол заседания Совета при Президенте Рос. Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 24 декабря 2018 г. № 15. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Зейналов Фазил Назим оглы, кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: методика проведения занятий, профессиональная подготовка, виды занятий, реализация национального проекта, подготовка сотрудников Госавтоинспекции, профиль подготовки.

Ибрагимова З.Н., Афонин В.В.

ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ КАК СУБЪЕКТОВ ПРАВОВОЙ КУЛЬТУРЫ

В статье рассматриваются особенности правоприменительной деятельности сотрудников Госавтоинспекции МВД России через призму правовой культуры и сформированных ценностных ориентаций. Исследуется каждая стадия правоприменительной деятельности и показывается их связь с элементами правовой культуры и правосознания правоприменителя.

Говоря о правоприменительной деятельности сотрудников Госавтоинспекции МВД России, можно утверждать, что она состоит в осуществлении государственно-властных полномочий, направленных на охрану и защиту прав и свобод граждан, реализуемых в рамках безопасности дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Целью деятельности данных органов является пристальный надзор и контроль за соблюдением законности в области обеспечения безопасности дорожного движения [3, с. 97]. Рассматривая правоприменение на примере работы сотрудников Госавтоинспекции МВД России, можно сказать, что оно реализуется в применении сотрудниками Госавтоинспекции МВД России, наделенными соответствующими административно-юрисдикционными полномочиями, мер государственного принуждения в целях пресечения административных правонарушений в области дорожного движения и привлечения лиц, их совершающих, к административной ответственности посредством применения административно-правовых санкций и мер, направленных на минимизацию последствий, возникающих при нарушении законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения [1, с. 155]. Правоприменение в данном случае напрямую зависит от уровня правовой культуры субъекта – сотрудника Госавтоинспекции МВД России. Профессиональная правовая культура является частью правовой культуры общества, представляя собой восприятие правовой системы таким образом, который будет осуществляться через призму правового сознания, ценностных ориентаций в области права, а также проявляется путем реализации профессиональных полномочий на высоком уровне и трех элементов правовой культуры.

Профессиональная правовая культура преимущественно отражается исходя из уровня правового сознания правоприменителя. Анализируя уровни правового сознания, можно утверждать, что одним из структурных элементов профессиональной правовой культуры правоприменителя является правосознание, сформированное на профессиональном уровне. Правоприменители, осуществляющие профессиональную деятельность, не могут иметь правовое правосознание на уровне бытового, так как каждый день взаимодействуют с правом, реализуя свои государственно-властные полномочия, тем самым повышая уровень профессиональной правовой культуры в целом.

Рассматривая особенности правоприменительной деятельности представителей Госавтоинспекции МВД России, нельзя обойти в процессе изучения ее этапы. Правоприменительная деятельность имеет продолжительный по времени характер. Понимая, что правоприменительная деятельность – это сложный процесс, можно выделить различные стадии процесса правоприменения. В основу выделения стадий правоприменительной деятельности входит логика процесса правового регулирования, а именно: общие нормы права, конкретная ситуация и поведение в конкретной ситуации. Исходя из вышесказанного, можно выделить три стадии процесса правоприменительной деятельности:

установление юридической основы для разрешения дела;

установление фактической основы для разрешения дела;

вынесение решения по делу [4].

Необходимо отметить, что все данные стадии полностью соответствуют процессу реализации правоприменительной деятельности сотрудниками Госавтоинспекции. Для изучения этапов правоприменительной деятельности сотрудников Госавтоинспекции МВД России возьмем за основу следующую классификацию.

Первая стадия правоприменительной деятельности – выражается в конкретных действиях правоприменителя, на наш взгляд, это превентивные меры (камеры, осуществление надзора за дорожным движением, предупреждение о том, что дорожное полотно впереди нарушено и т.д.). Вторая стадия правоприменительного процесса – установление фактической основы или фактических обстоятельств дела, в нашем случае – после нарушения правил дорожного движения наступает необходимость применения административного принуждения, а именно мер предупреждения, мер пресечения или мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

Рассматривая третью стадию правоприменения, в ходе которой происходит проверка и толкование нормы права, важно отметить, что она заключается в анализе нормы права с точки зрения соответствия ее к определенному делу, особенностей действия нормы права. В нашем случае это назначение мер административного пресечения, цель которых –

прекратить совершение действия, нарушающего закон, и не допустить впоследствии наступления негативных для граждан последствий [1, с. 156]. Также стоит отметить, что в некоторых случаях она может сливаться с предыдущей стадией правоприменительного процесса. На данном этапе правоприменительной деятельности, с учетом особенностей рассматриваемого субъекта, от уровня правовой культуры, сформированных правовых ценностных ориентаций сотрудника Госавтоинспекции МВД России зависит объективность результата правоприменения. Завершение третьей стадии правоприменения ознаменовывает начало следующего этапа деятельности правоприменителя – административное наказание. Эта стадия является итоговой оценочной стадией, при которой правоприменителем уже выбрана, проанализирована норма права и выносится решение по делу в соответствии со всеми особенностями. Данная стадия является решительной мерой, может быть реализована только при совершении правонарушения. Правоприменитель воздействует на волю нарушителя, тем самым обеспечивая правопорядок и законность при дорожном движении.

Пятую стадию правоприменения рассматриваемым субъектом многие авторы выделяют как факультативную. Существует множество мнений правоведов по поводу того, является ли контрольно-исполнительная стадия основной в процессе правоприменения. А.А. Клишас указывает эту стадию, но отмечает, что «данный дополнительный этап обычно предполагает фактическое исполнение вынесенного ранее правоприменительного решения (индивидуального акта)» и имеет место, если дело, рассматриваемое в суде, касалось взыскания денежных средств [2, с. 344]. Многие правоведы справедливо полагают, что результатом осуществления правоприменительной деятельности является вынесение акта применения права. В процессе осуществления правоприменительной деятельности происходит вынесение правоприменительных актов, которые являются ее результатом. Акты правоприменения составляют правоприменительную практику и отличаются от норм права тем, что вторые являются безличной базой для основы правового регулирования. Правоприменительные акты по своей юридической природе относятся к определенным субъектам и направлены на частное регулирование правовых отношений, например, акт – действие (досмотр автомобиля); акт – сигнал (свисток сотрудника ГИБДД); акт – жест (указание сотрудника ГИБДД жезлом водителю).

Правоприменительные акты, имея индивидуальную направленность, не изменяют нормы права, не создают новые. А.А. Клишас указывает, что акт применения права – это индивидуальный правовой акт, содержащий персонифицированное государственно-властное предписание, вынесенное уполномоченным субъектом в форме официального документа с целью индивидуального урегулирования конкретной жизненной ситуации [2, с. 344]. Для более детального понимания сущности акта правоприменения выделяют его состав. Элементами правоприменительного ак-

та являются субъект (кто издает), адресат (в отношении кого вынесен документ), объект (конкретная ситуация, подлежащая разрешению), содержание (индивидуально-конкретное предписание).

Значение правоприменительной деятельности для анализа с точки зрения правовой культуры субъекта очень велико. Ведь говоря о высоком уровне правовой культуры сотрудника Госавтоинспекции, исключается любая возможность вынесения им некомпетентного решения в виде акта правоприменения. А при условии сформированности правовых ценностных ориентаций у него происходит интеграция правовых знаний, правовых установок, при учете практического профессионального опыта и отсутствия дефектов правового сознания. Сформированность правовых ценностных ориентаций побуждает личность к реализации ею правового поведения. Любое действие, совершенное правоприменителем в процессе осуществления профессиональной деятельности, характеризуется волевой составляющей. Применительно к процессу правоприменения сотрудником Госавтоинспекции активизируется процесс правового мышления совместно с чувственной сферой, в результате чего правовые знания интегрируются в правовые ценностные ориентации. Правовые ценностные ориентации формируются у правоприменителя путем оценивания конкретных правовых знаний сквозь призму правового сознания. Целью такого процесса является раскрытие их личного смысла для самого правоприменителя, выяснение их ценности.

Таким образом, усвоение правовых знаний не заканчивается процессом их осмысления и принятия, оно также состоит в оценивании их через эмоционально-волевую составляющую правового сознания, и принятия права как субъективных ценностей. Стоит отметить, что правовые ценностные ориентации могут характеризоваться как субъективные, потому что их сущность для каждого правоприменителя может быть различной. Неоспоримым является то, что приведение правовых ценностных ориентаций правоприменителей должно быть единым, единообразным, так как эффективность деятельности, которую они осуществляют, реализуя государственно-властные полномочия во исполнение норм права и защиты прав и свобод участников дорожного движения, напрямую зависит от объективного понимания и применения права.

---

1. Капустина Е.Г., Лимарева Е.С. Особенности правоприменительной деятельности ГИБДД МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения: общероссийский и региональный опыт // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 4 (38). С. 155–156.
2. Клишас А.А. Теория государства и права: учебник / Российский университет дружбы народов, Юридический институт; под ред. д.ю.н., проф. А.А. Клишаса. М.: Статут, 2019. 512 с.

3. Строева О.А. Законность в правоприменительной деятельности сотрудников ГИБДД // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 2 (71). С. 96–99.
4. URL: https://elib.bsu.by/handle/123456789/161891.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Ибрагимова Зарина Николаевна, кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры муниципального и экологического права Юридического института.

Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева.

302040, Российская Федерация, г. Орел, ул. Комсомольская, 39А.

Афонин Вадим Вячеславович, кандидат юридических наук, доцент кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: правоприменительная деятельность сотрудников Госавтоинспекции, стадии правоприменения, правовое сознание, правовая культура, правовые ценностные ориентации.

Иванькович Д.В., Игнатов А.Н.

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В данной статье рассмотрены субъекты системы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации и Республике Беларусь с указанием отличий в их структуре, проводится анализ основных нормативных правовых актов, регулирующих указанную сферу. На основании проведенного исследования автор делает вывод об актуальности дальнейшего проведения сравнительного анализа законодательства Российской Федерации и Республики Беларусь с целью его совершенствования.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач любого государства и, в свою очередь, одним из компонентов обеспечения национальной безопасности государства. Как в Российской Федерации (далее – России), так и в Республике Беларусь обес-

печение безопасности в указанной сфере является одним из перспективных направлений социально-экономического развития, что обеспечивается путем поэтапной реализации государственной политики названных государств. Так, одной из задач по обеспечению государственной и общественной безопасности является повышение безопасности дорожного движения [1].

Несмотря на широкое использование термина «система обеспечения безопасности дорожного движения» в научной литературе, законодатель не предусмотрел определение данной категории.

В самом общем виде система обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой взаимосвязь трех основных элементов: субъектов, мер воздействия и объектов [2, с. 37].

Субъектом системы обеспечения безопасности дорожного движения в широком смысле является государство в виде совокупности его органов, в основном относящихся к исполнительной власти, расположенных вертикально.

Как в России, так и в Республике Беларусь ключевые задачи по обеспечению безопасности дорожного движения возложены на Министерство внутренних дел (далее – МВД). Так, данное ведомство осуществляет следующие функции в области безопасности дорожного движения:

участвует в формировании и реализации государственной политики;

организует и проводит мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и снижению тяжести их последствий;

организует и осуществляет в соответствии с законодательством специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции;

координирует деятельность органов исполнительной власти [3, с. 145].

В составе МВД России можно выделить Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД), которая наделена специальными функциями в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: обеспечивает соблюдение участниками дорожного движения нормативных правовых актов России, в том числе технических, по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства и иные [4].

Аналогичные функции в МВД Республики Беларусь возложены на Государственную автомобильную инспекцию (далее – ГАИ) [5].

Помимо государственных органов, в обеспечении безопасности дорожного движения важную роль играют коммерческие организации.

В России такой организацией является Центр организации дорожного движения (далее – ЦОДД), который, используя новые технологии в указанной сфере, выполняет следующие функции: установка и обслуживание камер видеонаблюдения, способных различать разные типы происшествий и нарушений; установка и организация работы светофоров, в том числе умных, с учетом сложившейся дорожной обстановки; улучшение разметки, оперативное реагирование на ДТП путем отправления дорожного патруля для фиксации ДТП и отбуксировки транспортных средств; работа с гражданами по профилактике нарушений требований правил дорожного движения и так далее [6].

В 2011 г. в Республике Беларусь создано совместное закрытое акционерное общество «Безопасные дороги Беларуси» (далее – СЗАО «Безопасные дороги») на основании инвестиционного договора с иностранным инвестором, в рамках которого предусмотрена реализация проекта по созданию и дальнейшей эксплуатации на территории государства Единой системы фотофиксации нарушений скоростного режима. В отличие от широкого спектра функций ЦОДД, направление деятельности СЗАО «Безопасные дороги» ограничено установкой и эксплуатацией оборудования и других технических средств Единой системы фотофиксации нарушений скоростного режима. Таким образом, заслуживает внимания вопрос о необходимости расширения полномочий СЗАО «Безопасные дороги» по аналогии с ЦОДД в России [7].

Сложность общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения обуславливает необходимость наличия множества соответствующих нормативных правовых актов. Правовые основы безопасности дорожного движения в России отражены в Федеральном законе России «О безопасности дорожного движения», который определяет основные направления обеспечения безопасности дорожного движения, разграничивает полномочия субъектов в указанной сфере [8], постановлении Правительства России «О правилах дорожного движения», отражающем основы поведения участников дорожного движения [9], Указе Президента Российской Федерации «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», задачей которого является установление единой системы правил, стандартов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения (также названный Указ утверждает Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации), и в иных нормативных правовых актах как федерального значения, так и субъектов Федерации [4].

В Республике Беларусь в их числе: Закон Республики Беларусь «О дорожном движении», который закрепляет правовое положение участников дорожного движения, направления государственного управления в области дорожного движения с разграничением полномочий осу-

ществляющих его субъектов, устанавливает порядок организации дорожного движения, определяет порядок получения водительского удостоверения, прохождения государственного технического осмотра транспортных средств [10]; Указ Президента Республики Беларусь «О мерах по повышению безопасности дорожного движения», который утверждает Правила дорожного движения (далее – ПДД) [11]; постановление Совета Министров Республики Беларусь «Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь», который закрепляет структуру, задачи и полномочия ГАИ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; иные нормативные правовые акты [5].

Следует отметить, что в Законе Республики Беларусь «О дорожном движении» более детально регламентируются общественные отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения, чем в Федеральном законе России «О безопасности дорожного движения». Также необходимо обратить внимание на определение основных терминов и понятий указанной сферы. Так, в России общие положения отображены в Федеральном законе России «О безопасности дорожного движения», в Республике Беларусь – в ПДД. Также в белорусских ПДД четко прописаны права водителей транспортных средств, в отличие от российских ПДД. Данные отличия свидетельствуют об актуальности вопроса более детального рассмотрения нормативных правовых актов России и Республики Беларусь в целях совершенствования законодательства обоих государств.

На основе вышеизложенного можно прийти к выводу, что системы обеспечения безопасности дорожного движения в России и Республике Беларусь схожи, это обусловлено преемственностью советских достижений нормотворчества в данной области и сотрудничеством в рамках Союзного государства. Однако существует ряд отличий, анализируя которые можно найти пути совершенствования как российского, так и белорусского законодательства.

1. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 2 июля 2021 г. № 400. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

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

3. Майоров В.И. Государственные субъекты управления в системе обеспечения безопасности дорожного движения // Пробелы в российском законодательстве. 2018. № 1. С. 144–147.

4. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от

15 июня 1998 г. № 711: с изм. от 11 февраля 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь [Электронный ресурс]: постановление Сов. Министров Респ. Беларусь от 31 декабря 2002 г. № 1851: с изм. от 19 сентября 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Центр организации дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: https://gucodd.ru/about (дата обращения: 22.02.2023).
7. Совместное закрытое акционерное сообщество «Безопасные дороги Беларуси» [Электронный ресурс]. URL: https://speed-control.by/company-ru.html (дата обращения: 22.02.2023).
8. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: с изм. от 27 октября 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Об утверждении Правил дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
10. О дорожном движении [Электронный ресурс]: Закон Респ. Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З: с изм. от 14 декабря 2021 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
11. О мерах по повышению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Респ. Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551: с изм. от 18 апреля 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Иванькович Дарья Викторовна, адъюнкт кафедры криминологии.
Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.
117437, Российская Федерация, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Игнатов Александр Николаевич, доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры криминологии.
Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.
117437, Российская Федерация, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Ключевые слова: система обеспечения безопасности, безопасность дорожного движения, дорожное движение, Государственная автомобильная инспекция, Государственная инспекция безопасности дорожного движения.

Исаев М.М., Селедников Н.В.

АВАРИЙНОСТЬ СРЕДИ ДЕТЕЙ-ВОДИТЕЛЕЙ МЕХАНИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В 2022 ГОДУ

В настоящей статье проведен анализ дорожно-транспортных происшествий, произошедших с участием водителей механических транспортных средств в возрасте до 16 лет в 2022 г. Выделены основные факторы и проблемы, способствующие возникновению таких происшествий. Даны рекомендации по профилактике рассматриваемой группы ДТП.

Нынешний темп современной жизни требует высокого уровня мобильности населения. В связи с чем, всё больше лиц начинают принимать непосредственное участие в дорожном движении в качестве водителей механических транспортных средств (далее – ТС), то есть приводимых в движение при помощи двигателя [1]. Данное обстоятельство приводит к повышенному значению вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

Реалии таковы, что даже дети[1] всё активнее участвуют в дорожном движении в качестве водителей, то есть в качестве наиболее «активных» участников дорожного движения, действия и решения которых непосредственно влияют на окружающую обстановку, а значит на состояние защищенности не только в отношении самих себя, но и окружающих [2].

В 2022 г. дети стали участниками 998 (+26,5 %) дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). В таких ДТП погибли 40 (+11,1 %) и ранены 971 (+27,9 %) детей-водителей. Наблюдается тенденция к увеличению основных показателей аварийности с участием детей, управляющих механическими ТС. Всего в ДТП с участием детей-водителей механических ТС погибли 55 и получили ранения 1 326 человек [3] (рис. 1).

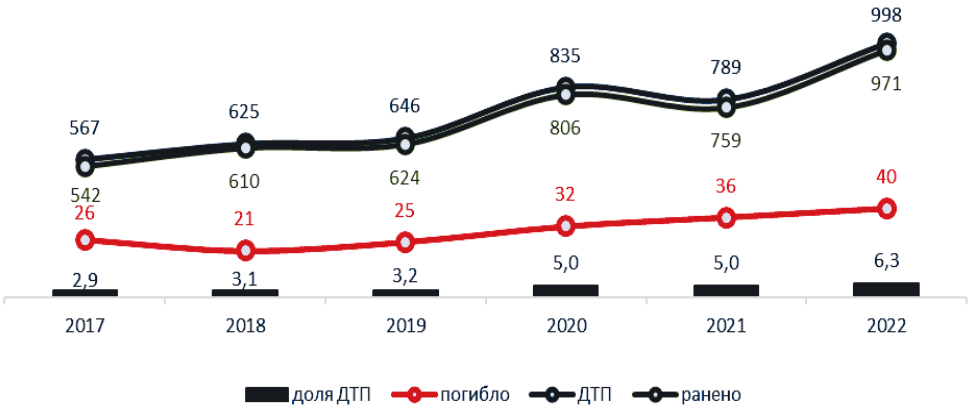


Рис. 1. Динамика основных показателей аварийности с участием детей-водителей.

[1] Здесь и далее под термином «дети» понимаются лица, которые на момент участия в ДТП не достигли возраста привлечения к административной ответственности, то есть 16 лет.

Данное обстоятельство свидетельствует о том, что вопросам профилактики аварийности среди данных лиц уделяется недостаточное внимание, несмотря на то, что они являются наименее подготовленными к участию в дорожном движении с точки зрения сформированности навыков и личным психологическим и психофизиологическим характеристикам.

А.М. Прохорова и Н.М. Кузнецова отмечают, что «безопасное управление транспортным средством тесно связано с таким понятием, как надежность водителя, то есть способность безошибочно управлять транспортным средством в любых дорожных условиях в течение всего времени движения» [4, с. 64]. В связи с чем представляется возможным утверждать, что психологические и психофизиологические особенности рассматриваемой категории лиц представляют повышенную аварийноопасность по сравнению с водителями старших возрастных групп. Данное обстоятельство необходимо учитывать при разработке соответствующих программ профилактики в подразделениях пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции.

В 9 из 10 ДТП с участием детей-водителей они управляли мототранспортом (93,5 % или 933 ДТП). В этих происшествиях погибли 33 (+26,9 %) ребенка и 913 (+31,0 %) получили ранения. В связи с чем необходимо учитывать данное обстоятельство при подготовке будущих водителей в рамках текущих программ обучения в автошколах, в том числе путем увеличения количества занятий.

Почти половина (46 %, или 455) ДТП с участием детей-водителей произошла в населённых пунктах (далее – НП) сельского типа, более трети (38 %, или 382) пришлось на НП городского типа, вне НП произошло 16 % (161) ДТП.

Наибольшая доля (43 %, или 17) погибших детей-водителей пришлась также на НП сельского типа, однако НП городского типа и дороги вне НП по удельному весу погибших находились в обратной последовательности относительно доли ДТП. В НП городского типа зарегистрировано лишь 17 %, или 7 погибших детей-водителей, в то время как на места вне НП пришлось 40 %, или 16 погибших всех погибших детей, являющихся водителями механических ТС.

Наибольшей тяжестью последствий характеризуются ДТП с участием детей-водителей, произошедшие вне НП (9,7) (рис. 2).

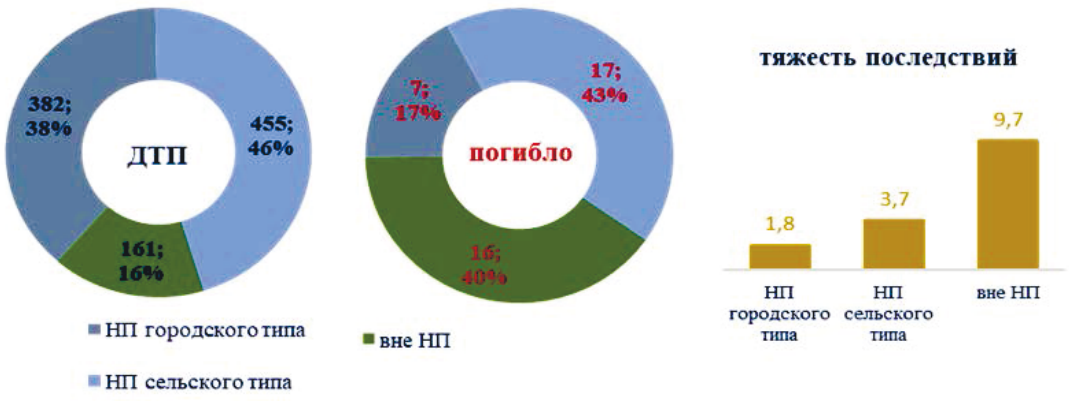


Рис. 2. Распределение показателей аварийности с участием детей-водителей в зависимости от места совершения ДТП.

Среди всех ДТП, произошедших на конкретных объектах улично-дорожной сети (далее – УДС), наибольшее количество зарегистрировано на нерегулируемых перекрестках неравнозначных улиц (дорог) – 274 ДТП (рис. 3).

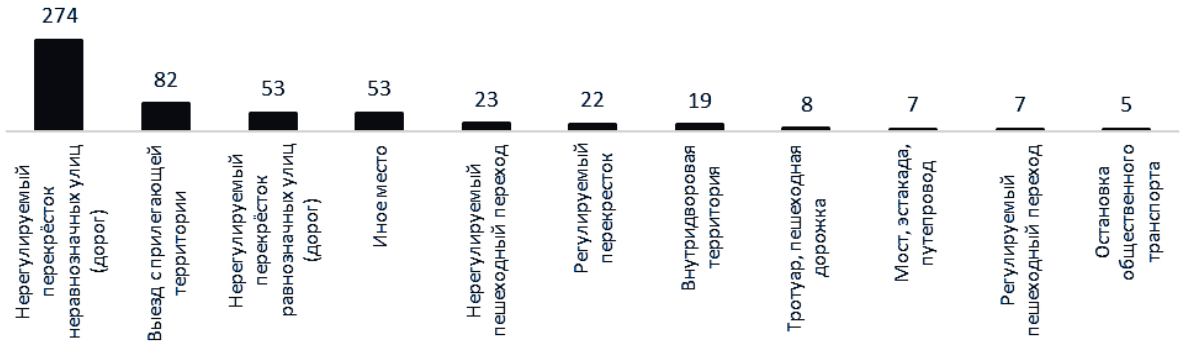


Рис. 3. Количество ДТП с участием детей-водителей на конкретном объекте УДС.

В расчёте на 1000 ДТП аналогичных ДТП, наибольшее количество ДТП с участием детей-водителей зарегистрировано во внутридворовых территориях и пешеходных дорожках – 81,5 и 66,1 ДТП, соответственно (рис. 4).

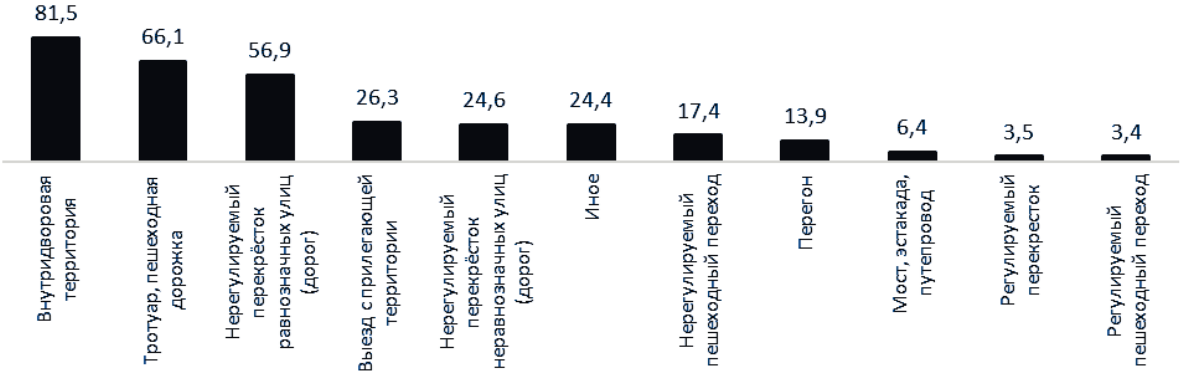


Рис. 4. Количество ДТП с участием детей-водителей на 1000 ДТП с участием всех водителей на конкретном объекте УДС.

Данное обстоятельство свидетельствует о том, что в целях профилактики происшествий с участием рассматриваемой категорией лиц, следует проводить разъяснительную работу по вопросам, связанным с эксплуатацией ТС в условиях жилой застройки, что несомненно является нетрадиционным местом аварийности среди водителей.

Почти три четверти (69 %, или 689) от общего количества ДТП с участием детей-водителей произошло по их вине. В этих происшествиях погибли 28 детей-водителей и 662 получили ранения. По сравнению с прошлым годом коэффициент виновности[1] детей-водителей снизился, однако всё также превышает аналогичные показатели среди водителей иных возрастных групп [5].

Наибольшее количество ДТП произошедших по вине детей-водителей совершено в результате несоответствия скорости конкретным условиям движения (300), нарушения правил расположения ТС (266) и несоблюдения очередности проезда (173) (рис. 5).

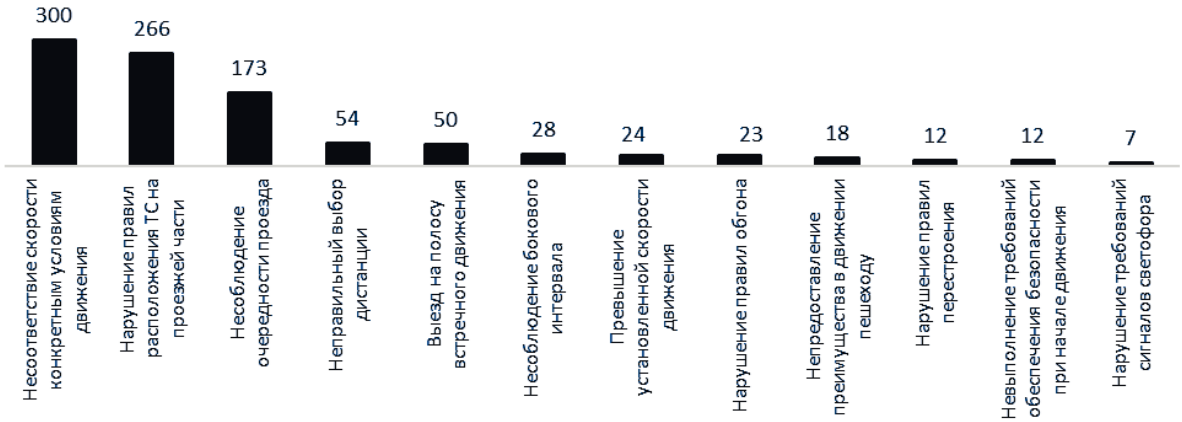


Рис. 5. Количество ДТП, произошедших из-за нарушений ПДД, допущенных детьми-водителями.

[1] Соотношение количества ДТП произошедших по вине рассматриваемой категории лиц к количеству ДТП с их участием.

Наибольшее количество ДТП, произошедших по вине детей-водителей, в расчете на 1000 ДТП с участием всех водителей, произошедших по конкретной причине, зарегистрировано вследствие следующих нарушений: несоблюдение правил расположения ТС на проезжей части (19,4), нарушение правил обгона (16,2), несоответствие скорости конкретным условиям движения (13,6), несоблюдение бокового интервала (13,0), превышение установленной скорости движения ТС (12,2) (рис. 6).

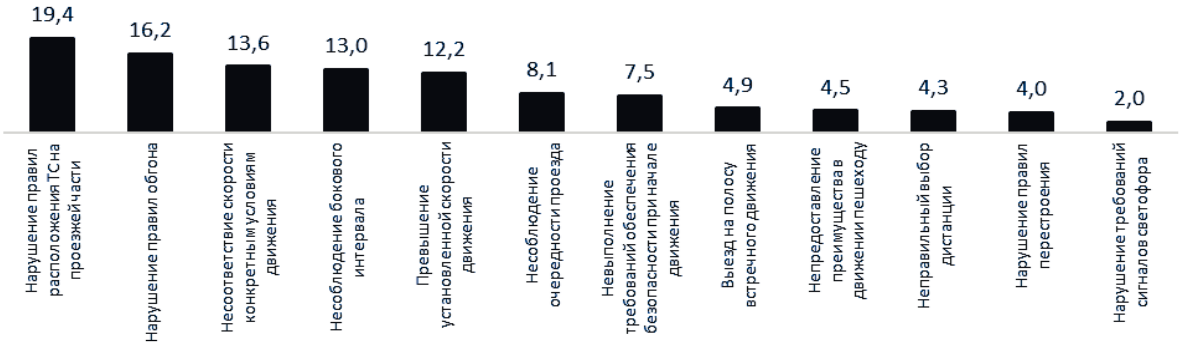


Рис. 6. Количество ДТП, совершенных детьми-водителями,
в расчете на 1000 всех ДТП, произошедших по конкретной причине.

В ДТП с участием детей-водителей наиболее часто в качестве сопутствующих причин устанавливались: управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС (1 369 ДТП), нарушение правил применения мотошлема (581 ДТП), несоблюдение требований ОСАГО (404 ДТП) (рис. 7).

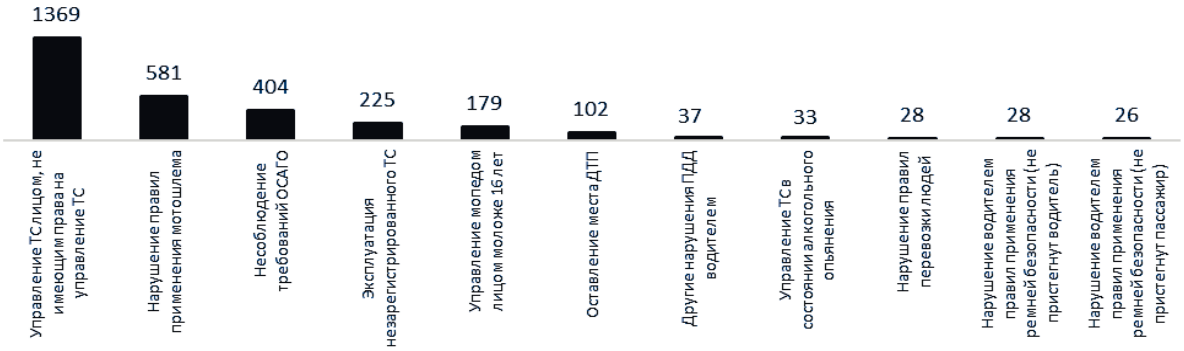


Рис. 7. Количество ДТП, совершенных детьми-водителями,
где были установлены сопутствующие нарушения ПДД.

Наибольшее количество ДТП, совершенных детьми-водителями, в расчете на 1000 всех ДТП, для которых в качестве сопутствующей причины устанавливалось конкретное нарушение составляют: нарушение правил применения мотошлема (183,8), управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС (135,8), нарушение правил перевозки людей (75,5) и эксплуатация незарегистрированного ТС (55,6) (рис. 8).

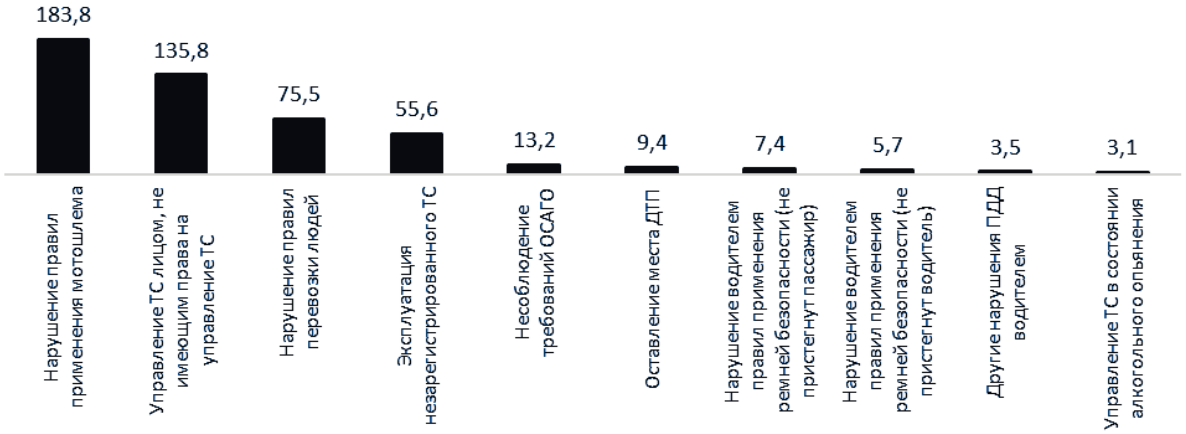


Рис. 8. Количество ДТП, совершенных детьми-водителями, в расчете на 1000 всех ДТП, для которых в качестве сопутствующей причины устанавливалось конкретное нарушение ПДД.

Таким образом, профилактика аварийности среди детей-водителей является неотъемлемой составляющей обеспеченности безопасности дорожного движения, включающей в себя комплекс различных превентивных мер, в том числе предложенных в тексте настоящей статьи.

1. О правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.
3. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023.
4. Кузнецова Н.М., Прохорова А.М. Психологическая и психофизиологическая «готовность» совершеннолетних и несовершеннолетних кандидатов в водители к управлению транспортным средством // Психология и педагогика служебной деятельности. 2021. № 4. С. 63–68.
5. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Исаев Максим Михайлович, старший научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.

ФКУ «НЦ БДД МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Селедников Никита Викторович, научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.
ФКУ «НЦ БДД МВД России».
121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: аварийность, ДТП, механическое транспортное средство, водитель, профилактика аварийности.

Исмагилова А.Р.

ПРИМЕНЕНИЕ МЕР ПРИНУЖДЕНИЯ СОТРУДНИКАМИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье рассматривается основание проведения наружного досмотра сотрудниками ГИБДД, разграничение наружного досмотра и личного досмотра.

В целях обеспечения законности и правопорядка на дорогах страны, сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД), ежедневно применяют широкий спектр мер принуждения.

Ежегодно на сотрудников ГИБДД происходят нападения со стороны граждан. Чаще всего нападают лица, совершившие административные правонарушения в области дорожного движения, но также могут совершать и иные лица.

На ежегодно проводимых коллегиях МВД России, министр внутренних дел В. Колокольцев приводит статистические данные, отражающие количество погибших и раненных сотрудников при исполнении обязанностей.

Так, в 2018 г. погибло 45 сотрудников и более 1300 сотрудников полиции получили ранение при исполнении служебных обязанностей, в 2019 г. погибло 60 сотрудников органов внутренних дел и более 3 тысяч сотрудников получили увечья при исполнении обязанностей.

Игнорирование мер личной безопасности, в том числе, приводит к таким печальным последствиям. Некачественное проведение наружного досмотра либо его отсутствие вовсе приводит к нанесению ранений сотрудникам ГИБДД.

Периодически в сети Интернет появляются видеоролики с участием сотрудников ГИБДД, на которых видны моменты нападения на сотрудников.

Так, 5 ноября 2018 г. в селе Миасском сотрудники ГИБДД остановили автомобиль, за рулем был 42-летний мужчина, от которого пахло алкоголем. Предъявить документы нарушитель отказался, и полицейские попросили его пройти в патрульную машину для составления протокола. На вопрос есть ли у него запрещённые колюще-режущие предметы, тот ответил отрицательно. В салоне служебного автомобиля водитель вытащил из рукава верхней одежды перочинный нож и попытался ударить им в туловище инспектора ДПС. Довести действия до конца он не смог, так как сам потерпевший и его напарник скрутили нападавшего и отобрали нож. В результате инспектор ДПС получил две раны на правой кисти, не причинившие вреда здоровью [1].

Одной из мер принуждения, которая применяется сотрудниками ГИБДД, в первую очередь, для обеспечения личной безопасности, является наружный досмотр. Являясь мерой, обеспечивающей личную безопасность, наружный досмотр должен проводиться при каждом общении со всеми лицами, в том числе, совершившими правонарушение на дороге, что в действительности мало реализуемо. Некачественное, быстрое, а иногда и полное отсутствие проведения наружного досмотра, является грубейшим нарушением правил личной безопасности. Проведение личного досмотра с нарушением, приводит к совершению нападений на сотрудников полиции.

Очень часто сотрудники полиции ошибочно полагают что наружный досмотр и личный досмотр идентичны, считая, что это одна мера принуждения, имеющая разные названия. Стоит отметить, что проведение наружного досмотра не является процессуальной мерой в отличии от личного досмотра. Порядок, основания, правила проведения наружного досмотра не закреплены в нормативных правовых актах. Логично, что законных оснований для проведения наружного досмотра не предусмотрено. Значит, наружный досмотр может проводиться в тех случаях, когда сотрудники полиции имеют субъективные основания для его проведения, то есть наличие предположения что у лица могут находиться орудия либо предметы для совершения правонарушения. В отличии от личного досмотра, которая являясь процессуальной мерой, обозначенной Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, проводится при наличии оснований, указанных в законе и с составлением процессуального документа – протокола личного досмотра. При осуществлении наружного досмотра не составляются процессуальные документы.

Тем не менее перед проведением наружного досмотра сотрудники полиции должны оповестить гражданина о том, что в отношении него будет осуществлен наружный досмотр, объяснить причины и цели досмотра.

Законом также не установлен круг лиц, в отношении которых возможно проведение наружного досмотра. Так, останавливая автомобиль, сотрудник полиции не проводит наружный досмотр лица, осматривая его

лишь визуально. При следовании в патрульный автомобиль, гражданин не подвергается наружному досмотру, и находясь в патрульном автомобиле, сотрудники полиции могут и подвергаются нападению со стороны граждан.

Наружный досмотр проводится без понятых, что является также отличительным фактом от личного досмотра, который в свою очередь, проводится, по общему правилу, в присутствии двух понятых, а в исключительных случаях, когда есть основания полгать, что при лице находится орудие или предмет правонарушения, с применением фотовидеофиксации.

Одной из существующих на сегодняшний день коллизий является то, как следует оформлять изъятые при наружном досмотре вещи и предметы, которые являются ограниченными или изъятыми в обороте, но при этом были обнаружены без присутствия понятых. Ответ на данный вопрос пока не ясен.

Также при проведении личного досмотра предъявляются требования к лицу, осуществляющему данное процессуальное мероприятие. Так, личный досмотр должны проводить лица, одного пола с досматриваемым и в присутствии понятых того же пола. В отношении наружного досмотра таких ограничений нет. А значит, препятствий для сотрудников ГИБДД, проводящих наружный досмотр, учитывая, что большая часть из них мужского пола, нет.

Очень часто между сотрудниками полиции, проводящими наружный досмотр и лицами, в отношении которых провидится досмотр, возникают недопонимания и разногласия относительно названия, смысла проводимого мероприятия, а также условий, предъявляемых к досмотру.

Считаю необходимым ввести отдельную правовую норму, касающуюся проведения наружного досмотра в Федеральный закон «О полиции», дополнив ею главу 4 указанного нормативного правового акта.

При этом применение наружного досмотра не должно ассоциироваться с совершением административного правонарушения и лицом, его совершившим, разрешая проводить его в отношении всех лиц.

1. Крупин В.А. Актуальные проблемы обеспечения личной безопасности сотрудников ОВД при проведении досмотровых мероприятий // Modern Science. 2019. № 10. С. 164–167.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Исмагилова Алина Равилевна, старший преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин.

Уфимский юридический институт МВД России.

450103, Российская Федерация, г. Уфа, ул. Муксинова, 2.

Ключевые слова: наружный досмотр, личная безопасность.

Калауов С.А.

ПРОБКИ И ЗАТОРЫ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ: ПУТИ И СПОСОБЫ СНИЖЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ТАШКЕНТА)

В данной статье исследуется, что автомобилизация вместе с положительными аспектами имеет ряд отрицательных – увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, появление пробок и заторов, экологические проблемы. Рассмотрены основные причины возникновения автомобильных пробок, а также способы их предотвращения и уменьшения. В частности, отдельное внимание уделено вопросам развития системы общественного транспорта и совершенствования организации дорожного движения путем внедрения централизованной интеллектуальной цифровой системы управления.

Автомобильный транспорт на сегодняшний день является одной из важнейших отраслей экономики, которая выполняет функцию своего рода кровеносной системы в сложном организме любой страны, так как он обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, оказывает существенное влияние на уровень социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом. Рост числа личного автотранспорта приводит к конкретным изменениям уровня жизни населения за счет улучшения условий жизнедеятельности, повышения качества жизни путем расширения возможности передвижения.

Согласно данным Государственного комитета статистики Республики Узбекистан, количество легковых автомобилей, принадлежащих физическим лицам, на 1 января за последние годы распределено следующим образом: 2016 г. – 1 974 182 авт.; 2017 г. – 2 057 331 авт.; 2018 г. – 2 133 507 авт.; 2019 г. – 2 272 185 авт.; 2020 г. – 2 410 421 авт.; 2021 г. – 2 767 126 авт.; 2022 год – 3 268 470 авт. [1]

При этом, если в среднем по республике на каждые 1000 человек приходится 95 автомобилей, то на столицу Республики Узбекистан – Ташкент – 193 автомобиля.

То есть мы можем наблюдать явную тенденцию увеличения количества автомобилей в стране, как и во всем мире.

Но вместе с теми положительными аспектами, о которых сказано выше, автомобилизация имеет и ряд отрицательных сторон, в частности это увеличение количества дорожно-транспортных происшествий, появление пробок и заторов, а также ряд экологических проблем – шумность транспорта, выбросы вредных и токсичных веществ в составе отработавших газов, твердые частицы износа шин и др.

К примеру, согласно последним статистическим данным Службы безопасности дорожного движения, в 2022 г. в нашей стране произошло 9 902 дорожно-транспортных происшествия, в которых пострадали 9 606 и погибли 2 356 граждан, что практически сопоставимо с данными 2021 г. –10 001 дорожно-транспортное происшествие, в котором пострадали 9 230 и погибли 2 426 граждан. И это несмотря на комплексные мероприятия, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения, включающие в себя совершенствование нормативно-правовой базы данной сферы (только за последний год принято более 10 постановлений Президента и Кабинета Министров), совершенствование дорожной инфраструктуры, улучшение качества дорог, создание необходимых условий для безопасного передвижения транспортных средств и пешеходов, повышение правовой культуры участников дорожного движения, укрепление их дисциплины и др. [2]

Другой не менее важной проблемой автомобильного транспорта является возникновение пробок и заторов в крупных населенных пунктах.

При этом необходимо отметить, что существует несколько основных причин их возникновения. Одной из основных причин возникновения автомобильных пробок является нехватка дорог. Именно дефицит городской улично-дорожной сети приводит к тому, что даже незначительное количество автомобилей уже стоит в заторах.

Причиной пробок на дорогах является повышение плотности потока автомобилей в результате поступления потока машин, превышающего их пропускную способность из-за увеличения потока или снижения пропускной способности дороги.

Увеличение притока автомобильного транспорта может быть вызвано:

ежедневными поездками на работу и обратно на личном автотранспорте;

появлением потока машин в объезд места перекрытия дорог для проезда кортежей или для проведения массовых мероприятий без своевременного предупреждения населения.

При этом данные факторы имеют случайный характер по времени появления и интенсивности.

Сами причины сокращения пропускной способности делятся на постоянные и случайные.

Постоянные причины снижения пропускной способности:

неправильная конструкция дороги (наличие резких сужений, вызывающих появление нерегулируемых пересечений траекторий с низкой пропускной способностью; наличие изломов дороги, вынуждающих водителей снижать скорость для совершения маневра; отсутствие дополнительных полос разгона и торможения транспортных средств, совершающих повороты и въезд на дорогу; отсутствие «карманов» для остановок

общественного транспорта; наличие нерегулируемых перекрестков, въездов и пешеходных переходов);

наличие перекрестков с круговым движением, являющихся нерегулируемыми перекрестками для потоков автомобилей;

стоянки и остановки автомобилей на проезжей части вне специальных карманов;

наличие светофоров с большим количеством фаз работы и малой длительностью фаз;

несогласованность работы светофоров, приводящая к остановкам транспорта на всех перекрестках;

человеческий фактор (ошибки водителей).

На сегодняшний день можно использовать следующие способы снижения пробок на автомобильных дорогах.

Первый способ – развитие общественного транспорта. Необходимо сделать общественный транспорт комфортным, то есть если метро, автобусы, троллейбусы и трамваи будут ходить точно по расписанию, то многие водители превратятся в пассажиров.

Второй способ – нужно создавать мощные центры по управлению и мониторингу дорожного движения. Подобные центры должны постоянно осуществлять мониторинг и анализировать дорожную ситуацию в режиме онлайн. При необходимости – вмешиваться в работу тех же светофоров, чтобы эффективнее распределять потоки автомобилей.

Третий способ – строительство в крупных мегаполисах многоуровневой дорожной сети (на примере Японии). На нижних уровнях – районные дороги, на средних – межрайонные, на самых верхних – магистрали, через которые можно проехать весь город без единой остановки. Этот способ самый затратный, но если государство заинтересовано в дорожной безопасности, экономическом и экологическом благополучии населения, финансы нужно в первую очередь выделять именно на эти цели.

Четвертый способ – связанность дорог, то есть чтобы у водителей транспортных средств было больше вариантов добраться до необходимого места. Только при таком условии автомобили будут относительно равномерно распределяться по дорогам, что должно позволить улучшить движение хотя бы в районном масштабе. Для этого нужно строить мосты, эстакады, а железнодорожные пути в городе стараться убрать на другой уровень.

Пятый способ – быстрая ликвидация последствий дорожно-транспортных происшествий. Водители должны понимать, что при любой возможности нужно быстрее убрать автомобили с проезжей части. Если это сделать невозможно (авария серьезная, есть пострадавшие), то тут уже задача городских служб оперативно среагировать и не допустить затора.

Шестой способ – оперативное проведение дорожных работ. Конечно же, это не касается масштабных работ. Но то, что ямочный ремонт,

очистка дорог от грязи, нанесение разметки должны выполняться быстро и желательно не в часы пик, – очевидно. В идеале, любые строительные и ремонтные работы должны проводиться как спецоперация – быстро, тихо и незаметно.

Необходимо отметить, что, исходя из зарубежного опыта развитых стран, наиболее эффективными и приемлемыми способами являются первый и второй. В связи с этим в Республике Узбекистан осуществляется комплекс мероприятий по развитию системы общественного транспорта и внедрению современных информационно-коммуникационных технологий в организацию дорожного движения.

В частности, постановлением Президента Республики Узбекистан от 2 февраля 2022 г. «О дополнительных мерах по дальнейшему развитию системы общественного транспорта города Ташкента» была принята Концепция развития системы общественного транспорта города Ташкента до 2025 г., предусматривающая [3]:

увеличение доли общественного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок с нынешних 21 % до 43 %;

увеличение ежедневного объема пассажирских перевозок общественным транспортом не менее чем в два раза, с доведением до 2,7 миллиона пассажиров в день;

уменьшение в 2 раза среднего интервала движения общественного транспорта;

обновление подвижного состава общественного транспорта за счет приобретения 1 063 автобусов, в том числе 673 электробусов;

создание 16 современных транспортно-пересадочных узлов для удобного и быстрого перехода с одного вида транспорта на другой;

реконструкцию 1 160 автобусных остановок на основе типовых проектов.

В целях повышения эксплуатационной скорости автобусов и улучшения работы общественного транспорта на 25 улицах города Ташкента организуются выделенные полосы для него. На 20 улицах планируется внедрить платную придорожную парковку минимум на 10 тыс. машиномест, а возле 6 станций метро в трех районах на въездах в город будут созданы автопарковки.

В ближайшее время также планируется внедрение гибких тарифов на общественном транспорте, которые зависят от количества пересадок с одного маршрутного транспорта на другой в течение 1 часа.

Вместе с тем отдельное внимание уделяется строительству надземного метро, первая линия которого была запущена в августе 2020 г., а вторая – в декабре того же года.

С завершением еще одного этапа общая протяженность линий ташкентского метрополитена составит более 70 км, а количество станций достигнет 50. Суточный пассажиропоток вырастет до 650 тысяч. Предпола-

гается, что благодаря запуску нового отрезка автомобильный трафик на маршруте «Куйлюк – Сергели» сократится на 12 %.

В целом в результате реализации данной концепции ожидается

увеличение средней эксплуатационной скорости автобусов на маршруте на 17 %;

сокращение количества легковых автомобилей, движущихся в центре города, до 20 %;

увеличение пропускной способности транспортных средств перекрестков на 15 %;

достижение регулярности автобусного сообщения до 95 %;

доведение уровня пользования населением общественным транспортом до 43 % (доведение ежедневного объема перевозок пассажиров в среднем до 2,7 млн пассажиров).

В целях совершенствования организации дорожного движения в Ташкенте планируется внедрение централизованной цифровой системы управления (интеллектуальные светофоры) для эффективного управления и распределения транспортных потоков на перекрестках и автомагистралях с интенсивным движением с широким использованием цифровых технологий и инновационных подходов, а также специального автоматизированного программного комплекса фото- и видеофиксации (интеллектуальная фото- и видеокамера), фиксирующего нарушения ПДД на дорогах и обеспечивающего неотвратимость наказания за любое нарушение.

Хорошие результаты должно дать создание единого центра организации и управления транспортной системой Ташкента в составе Департамента цифрового развития при хокимияте столицы в целях централизованного управления системами интеллектуальных светофоров, интеллектуальных фото- и видео комплексов, стационарных постов контроля массы и габаритов транспортных средств и придорожных платных парковочных мест, проведения мониторинговых и аналитических работ и дальнейшего улучшения дорожного движения.

1. URL: https://yhxbb.uz/ru.
2. URL: https://stat.uz/ru.
3. О дополнительных мерах по дальнейшему развитию системы общественного транспорта города Ташкента: постановление Президента Респ. Узбекистан от 2 февраля 2022 г. № 111.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Калауов Сайдулла Аймаханович, кандидат технических наук, доцент, начальник кафедры автомобильной подготовки.

Академия МВД Республики Узбекистан.

100197, Республика Узбекистан, г. Ташкент, ул. Интизор, 68.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, автомобиль, дорога, пробка, затор, дорожно-транспортное происшествие, автобус, общественный транспорт, светофор.

Канаев С.А., Кокорина А.И.

НЕОБХОДИМОСТЬ СОТРУДНИКОВ ГИБДД ДОВЕДЕНИЯ ДО УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ В ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В настоящей работе рассматриваются мероприятия, направленные на изменение организации дорожного движения в целях снижения ДТП, но которые в то же время могут стать причинами и условиями для совершения новых административных правонарушений. Предложены методы по доведению актуальной информации до участников дорожного движения с целью недопущения нарушений ПДД РФ.

Организация дорожного движения является сложным и многокомплексным процессом. Для его регулирования требуется постоянный анализ, ведь каждый год на территории России происходит высокий рост автомобилизации, который влечет за собой возникновение транспортных проблем. Увеличение интенсивности движения остро ощущается в период утреннего и вечернего «часа-пик», что сказывается на аварийной обстановке. Многие водители перестали уже давно измерять свой путь в километрах, чаще его обозначение приводится в часах и минутах. Это говорит о том, что передвижение по улицам городов России требует значительных временных затрат. При этом как бы улично-дорожная сеть не расширялась, необходимо регулировать имеющиеся проблемы, путем изменения схем организации дорожного движения. Помимо этого списка проблем, связанных с безопасностью движения, следует выделить проблему доведения изменений до участников дорожного движения.

Проанализировав оценку современного состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации, мы увидим, что основными видами дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) остаются столкновения транспортных средств и наезды на пешеходов. В общей сложности на них приходится более 70 % всех происшествий и пострадавших в них. Рассматривая дорожно-транспортную аварийность в привязке к местам совершения ДТП, следует учитывать, что более 70 % ДТП в Российской Федерации регистрируются на территории городов и населенных пунктов. В них погибают более 40 % и получают ранения около 70 % пострадавших в результате ДТП [1]. Одной из основных причин происходящего по-прежнему является неэффективность организации

движения по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Но в условиях современности возможно предупреждать ДТП и снижать тяжесть их последствий.

Одним из основных путей улучшения условий и повышения безопасности движения является изменение организации движения на участке местности путем установки или изменения элементов обустройства автомобильных дорог, таких как дорожные знаки, светофоры.

Конечно, наибольшее внимание уделяется аварийно-опасным участкам дороги (местам концентрации ДТП). Напомним, что в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» это участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди [2].

Со стороны сотрудников Госавтоиснпекции, для снижения отрицательных показателей, необходим постоянный мониторинг статистики ДТП региона.

Рассмотрим на примере улично-дорожной сети г. Орла аварийно-опасные участки по итогам 2022 г.

1. Северный район, Московское ш., д. 65 (60) – 6 ДТП (столкновение), 8 – ранено, причина (нарушение правил дорожного движения (далее – ПДД)) – несоблюдение очередности проезда, переход через проезжую часть дороги в неустановленном месте.

2. Северный район, Московское ш., д. 1 (нерегулируемый перекрёсток неравнозначных улиц (дорог)) – 4 ДТП (3 ДТП – столкновение, 1 ДТП – наезд на препятствие), 4 ранено, причина (нарушение ПДД) – несоблюдение очерёдности проезда; несоответствие скорости конкретным условиям движения.

3. Заводской район, ул. Розы Люксембург, д. 52 (54) (Мост Дружбы) – 3 ДТП (столкновение), 4 – ранено, причина (нарушение ПДД) – неправильный выбор дистанции; выезд на полосу встречного движения в местах, где это запрещено.

4. Заводской район, ул. Комсомольская д. 269 – 3 ДТП (столкновение), 4 – ранено, причина (нарушение ПДД) – несоблюдение очередности проезда.

5. Заводской район, ул. Комсомольская, д. 234 (231) (регулируемый перекрёсток) – 4 ДТП (3 ДТП – столкновение, 1 ДТП – падение пассажира), 6 – ранено, причина (нарушение ПДД) – несоблюдение очерёдности проезда; неправильный выбор дистанции; несоответствие скорости конкретным условиям движения.

6. Советский район, Наугорское ш, д. 33 (регулируемый пешеходный переход, регулируемый перекресток) – 3 ДТП (столкновения), 3 – ранено, причина (нарушение ПДД) – несоблюдение очерёдности проезда.

7. Железнодорожный район, ул. Московская, д. 126 (175) – 5 ДТП (4 ДТП – наезд на пешехода, 1 ДТП – столкновение), 8 – ранено, причина (нарушение ПДД) – переход через проезжую часть вне пешеходного перехода в зоне его видимости либо при наличии в непосредственной близости подземного (надземного) пешеходного перехода; нарушение правил проезда пешеходного перехода; выезд на полосу встречного движения в местах, где это запрещено; неподчинение сигналам регулирования (пешеход). Для устранения фактора, способствующего возникновению ДТП, для каждого конкретного участка автомобильной дороги сотрудниками отдела ГИБДД УМВД России по г. Орлу принимаются соответствующие меры. Так, по инициативе отдела ГИБДД УМВД России по г. Орлу в 2022 г. на основании мониторинга улично-дорожной сети города выполнена работа на 27 адресах по реорганизации дорожного движения, в том числе в рамках реализации регионального проекта «Программа комплексного развития объединенной дорожной сети Орловской области, а также Орловской городской агломерации на 2019–2024 годы» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Работа по совершенствованию улично-дорожной сети сотрудниками Госавтоинспекции проводится колоссальная, и инициировать изменение в организации дорожного движения – это первая ступень в обеспечении дорожной безопасности; вторая же – это донести их до всех категорий участников дорожного движения и не допустить нарушений ПДД РФ в соответствии с уже новыми дорожными условиями. Для этого необходимо тесное взаимодействие между дорожным надзором и пропагандой безопасности дорожного движения подразделений ГИБДД, так как именно вторые в соответствии с приказом МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903 информируют участников дорожного движения, в том числе об изменениях в организации дорожного движения [3]. Конечно, без взаимодействия со средствами массовой информации в данном вопросе не обойтись. Своими функциональными особенностями СМИ порождают нетерпимое отношение к жестокости, безответственности и цинизму, возникающим в процессе реализации дорожного движения [5]. Изменение организации дорожного движения – это серьезный вопрос, который, на наш взгляд, недостаточно опубликовать на официальной странице Госавтоинспекции региона или в социальной сети, необходимо освещение на региональном телевидении, в печати, а также на радио. Но и на этом работа сотрудников по пропаганде безопасности дорожного движения не должна ограничиваться. Одна из первых задач пропагандиста – профилактика ДТП, а соответственно, и предупреждение правонарушений.

Большинство водителей каждый день движутся по одному и тому же маршруту, зная его условия и даже временные циклы светофорных объектов. Если населённый пункт небольшой, то участники дорожного движения и вовсе считают, что знают все особенности организации дорожного движения. Но стоит установить или изменить хоть один элемент обустройства автомобильной дороги, начинается череда административных правонарушений, и сотрудники ГИБДД сталкиваются с несоблюдением предписанных требований даже по истечении длительного периода времени.

Все это сводится к тому, что подразделению по пропаганде безопасности дорожного движения следует уделить особое внимание проведению профилактического мероприятия на данном участке дороги. В этом случае нужно оказать воспитательное воздействие на участников дорожного движения, которые допустили нарушение новых требований при изменении в организации дорожного движения, в целях недопущения совершения правонарушений в дальнейшем, в рамках профилактической беседы. Положительный эффект даст взаимодействие с общественными организациями или учебными заведениями, которое будет направлено на привлечение внимания к введенным изменениям, в виде дубликации их на переносных плакатах и баннерах. Такая акция не только привлечет больше внимания, чем просто экипаж Госавтоинспекции, но и поможет устранить причины и условия, способствующие совершению правонарушений, что соответствует Федеральному закону «Об основах системы профилактики правонарушений в РФ» [4].

В завершение можно сделать в вывод, что для снижения количества ДТП и тяжести их последствий необходимо не только грамотно проработать вопрос об изменении организации дорожного движения, но и принять все профилактические меры для освещения принятых решений для как можно большего количества участников дорожного движения.

---

1. Об утверждении 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 «КонсультантПлюс».
2. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 29 ноября 2021 г.: с изм. от 27 октября 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. 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 де-

кабря 2018 г. № 903. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
4. 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 «Консультант Плюс».
5. Андреев П.Г. Субъекты реализации мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сборник статей. Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022. С. 13–17.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Канаев Сергей Александрович, старший государственный инспектор дорожного надзора отделения дорожной инспекции отдела ГИБДД.
УМВД России по г. Орлу.
302028, Российская Федерация, г. Орел, ул. Гуртьева, 21.

Кокорина Анастасия Игоревна, преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.
Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: организация дорожного движения, информирование населения, профилактические мероприятия, административные правонарушения.

Капустина Е.Г.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР СНИЖЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В статье рассматривается значение транспортной сети и ее влияние на дорожно-транспортные происшествия, а также причины и условия способствующие дорожному травматизму. Раскрывается значимость состояния транспортной инфраструктуры, объективность и целесообразность содержания проектов организации дородного движения по устранению факторов опасности в ДТП.

Развитие транспортной инфраструктуры дорожного движения Российской Федерации является одним из приоритетных направлений деятельности государства, заложенных в стратегических документах, национальных и федеральных проектах, и нацелено на снижение тяжести последствий в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП).

На федеральном уровне долгосрочное развитие системы безопасности дорожного движения, в том числе автодорожной инфраструктуры, реализуется посредством исполнения национального проекта «Безопасные качественные дороги» [1], Стратегии безопасности дорожного движения [2]. Ключевая цель национального проекта – повышение качества жизни населения. Именно поэтому особое значение уделено восстановлению дорог, ведущих к социально значимым объектам.

Для обеспечения безопасности в 2022 г. на объектах национального проекта установлено более 198 тыс. дорожных знаков, более 1,4 млн пог. м барьерного и 241 тыс. пог. м пешеходного ограждения, порядка 2,3 тыс. светофоров и более 581 тыс. пог. м стационарного освещения. На проезжую часть нанесено более 21 млн пог. м разметки, а вдоль дорог обустроено более 1,6 млн пог. м тротуаров [3].

Основными стратегическими ориентирами сегодня являются безопасность жизни и здоровья граждан, повышение социального уровня граждан, строительство дорог, развитие и поддержание экономики, – об этом сказал Президент Российской Федерации В.В. Путин 21 февраля 2023 г. в своем Послании Федеральному Собранию [4]. Данные векторы теснейшим образом связаны с развитием транспортной инфраструктуры, внедрением интеллектуальных систем безопасности. Вместе с тем в каждом отдельно взятом регионе следует учитывать плотность населения, его занятость, автомобилизацию и уровень аварийности, возможность финансирования строительства и развития объектов улично-дорожной сети, инфраструктуру населенного пункта, организацию движения, наличие многополосных дорог, развязок, парковочных карманов, размещение и доступность важных объектов жизнеобеспечения и многое другое.

Одной из причин, сопутствующих травматизму на дорогах, представляется недостаточная развитость дорожной инфраструктуры в субъектах Российской Федерации. Несмотря на то, что количество летальных исходов и тяжесть последствий в результате ДТП в Российской Федерации сокращаются, темпы улучшения зависят от системности и эффективности применяемых мер, а также возможности внедрения инновационных технологий в организацию дорожного движения.

Нужно отметить, что в Российской Федерации сеть автодорог развита плохо, а качество транспортной инфраструктуры еще достаточно низкое.

В российской практике одной из причин ДТП является превышение скоростного режима, выезд на полосу встречного движения, что часто не

соответствует конкретным дорожным условиям. Рассматривая данные факторы как объективные причины аварий, можно проводить оценку риска возникновения ДТП и использовать этот показатель при формировании системы управления в качестве одного из критериальных требований. С помощью приборов мониторинга целесообразно установить контроль за изменением параметров элементов показателей «Среда» и при возникновении риска ДТП своевременно оповещать водителей о необходимости принятия мер по их предупреждению: снижению скорости, недопущению обгона, прекращению движения и т.д.

Еще одним действенным способом является внедрение интеллектуальных систем в процесс организации дорожного движения. Применение искусственного интеллекта обеспечивает оптимизацию движения автомобилей на дороге и позволяет снизить транспортные издержки при перевозке грузов и пассажиров различного назначения. Положительно использование интеллектуальных транспортных систем отражается на безопасности дорожного движения в городах [5].

В настоящее время в ряде регионов активно используются световые опоры, шериф-балки, иллюминационная и шумовая разметка, умные пешеходные переходы и ограждения, проекционные «зебры», разметка-голограмма, статичная подсветка зоны пешеходного перехода, стрелка белого цвета с изображением пешехода, островки безопасности, велодорожки и многое другое, что уже на практике доказало свою эффективность.

Использование, в том числе на автомобилях, искусственного интеллекта и машинного зрения позволяет повысить безопасность дорожного движения. Ещё до того, как на дорогах начнёт преобладать беспилотный транспорт, подключенные автомобили с системой ADAS на базе компьютерного зрения позволят серьёзно снизить аварийность на улицах. Новые автомобильные технологии будут способствовать не только повышению безопасности дорожного движения, но и откроют новые возможности по развитию бизнес-компаний из смежных отраслей, таких как логистика, доставка товаров, страхование, каршеринг и подготовка водителей. Уже в ближайшем будущем автомобильный рынок, службы автосервиса и близкие к транспорту отрасли кардинально изменятся. А значит те, кто инвестирует в подобные разработки уже сейчас, смогут захватить лидерство в эпоху распространения инновационных технологий [6].

Основными функциями систем являются непрерывный мониторинг соответствующей группы водителей, обратная связь типичных проблем, ошибок, электронная проверка в режиме реального времени и автоматическое санкционирование совершенных правонарушений. Кроме того, система способна регистрировать данные в случае аварий и отслеживать участников дорожного движения с потенциальными рисками для безопасности.

В соответствии с Федеральным законом № 443-ФЗ [7] проекты организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков разрабатываются в целях определения постоянных схем движения транспортных средств и (или) пешеходов. При этом согласно приказу Минтранса России № 480 [8] при разработке ПОДД учитывают приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов.

Поэтому разработка мероприятий по организации дорожного движения, которая должна осуществляться на основании ПОДД, в первую очередь будет обеспечивать безопасность всех участников дорожного движения. Во многом это зависит от того, насколько качественно выполнен тот или иной ПОДД с точки зрения наличия и числа присутствующих факторов опасности (ФО) [9]. Несмотря на то, что общие требования к составу и содержанию ПОДД прописаны в приказе Минтранса России № 480, примеры оформления приводятся в документе «Порядок разработки и утверждения проектов организации дорожного движения на автомобильных дорогах», на практике оформление и содержание графической части, структура и содержание текстовой части имеют различия (иногда существенные) в зависимости от того, какая технология применяется разработчиком ПОДД, какое оборудование использовалось при проведении дорожных работ и насколько профессионально подготовлен и мотивирован подрядчик.

Нередко разработанный ПОДД представляет собой набор мероприятий по приведению дорожно-транспортной обстановки в соответствие с требованиями различных ГОСТ и других нормативно-технических документов. При этом не всегда решаются вопросы, связанные с повышением безопасности движения на проблемных участках дороги или улично-дорожной сети [10].

Проект организации дорожного движения состоит из четырех основных разделов: 1 – анализ существующей дорожно-транспортной ситуации; 2 – проектные решения по организации дорожного движения; 3 – расчет объемов строительно-монтажных работ; 4 – оценка эффективности решений по организации дорожного движения.

Для качественной разработки проектов организации дорожного движения на период эксплуатации как городских улиц, так и федеральных автомобильных дорог важным этапом является проведение анализа ДТС. На данном этапе должны быть выявлены все имеющиеся на автомобильной дороге и в придорожной обстановке факторы опасности, влияющие на безопасность движения, а также недостатки, снижающие пропускную способность и вызывающие транспортные задержки. Насколько достоверно и грамотно представлены результаты дорожных обследований, настолько эффективно и качественно могут быть в дальнейшем разрабо-

таны проектные решения по устранению факторов опасности и мероприятия по повышению пропускной способности.

В практике достаточно часто встречаются разработчики ПОДД, осуществляющие анализ ДТС, основываясь на скудном количестве материалов, полученных от заказчика, и информации, представленной в интернет-источниках (различные ГИС – приложения, интернет- карты и др.), данные которых часто бывают неактуальными.

В документации ПОДД, разработанной разными исполнителями (к примеру, сюда можно отнести проекты организации дорожного движения, выполненные проектными организациями из разных городов, таких как: Омск, Томск, Тюмень, Екатеринбург, Кемерово, Санкт-Петербург, Москва), были выявлены некоторые особенности, очевидно, связанные не только с технологией разработки проектов, но и с дефицитом времени на выполнение работ, отсутствием возможности получения необходимой исходной информации и другими причинами:

в разделе «Анализ существующей дорожно-транспортной ситуации» причинно-следственный анализ возникновения ДТП практически не проводится, а сводится к приведению стандартных показателей аварийности и выявлению мест концентрации ДТП;

низкая информативность (наглядность и удобочитаемость) графических схем, выполненных в линейном масштабе 1:1000 и меньшем в сравнении с масштабом 1:500, особенно для участков городских улиц с высокой плотностью элементов УДС и дислокацией различных технических средств организации дорожного движения на них, с соответствующим обозначением и привязкой;

не всегда в полной мере присутствует информация о параметрах транспортных и пешеходных потоков, в частности, об интенсивности движения данные приводятся очень сжато: без указания методики проведения обследования, времени, даты проведения замеров, детализации состава транспортного потока по интервалам учета времени, а по другим параметрам транспортного потока и вовсе информация может отсутствовать;

отсутствуют расчеты экологических показателей;

используются разные значения по нормированию треугольника видимости для условий «транспорт-пешеход» в ГОСТ Р 50597-2017, ГОСТ 32944-2014, СП 396.1325800.2018, что, в свою очередь, усложняет обоснование внедрения мероприятий по ограничению скорости движения, размещению и обозначению пешеходных переходов;

графики расстояния видимости в прямом и обратном направлении приводятся по одному значению.

Особенно это важно для двух полосных дорог вне населенных пунктов с неблагоприятным сочетанием элементов плана и продольного профиля. В таком случае необходимо обеспечить два условия: обосновать зону с запрещением обгона; ограничить максимальную скорость движения.

Неблагоприятные сочетания элементов плана и продольного профиля автомобильной дороги приводят к уменьшению или невозможности осуществления обгонов, снижению скоростей движения и резкому их изменению, а в отдельных случаях – к аварийным ситуациям.

К таким неблагоприятным сочетаниям элементов плана и профиля относятся: кривая малого радиуса на спуске; кривая малого радиуса в конце спуска; кривая малого радиуса после кривой большого радиуса. Для большинства таких участков дорог характерно отсутствие достаточного расстояния видимости.

Для повышения качества выполнения проектов организации дорожного движения, связанного с обоснованием мероприятий по ОДД, направленных на повышение безопасности движения, рекомендуется [9]:

для улучшения наглядности и удобочитаемости графическую часть ПОДД городских улиц и дорог выполнять в масштабе 1:500;

для дальнейшего обоснования введения запрета на обгон и ограничений на скоростные режимы движения, а также остановку, стоянку на дорогах вне населенных пунктов на схеме расстановки ТСОДД приводить сведения о расстояниях видимости в прямом и обратном направлении по двум значениям:

1) по видимости встречного автомобиля (с высоты 1,2 м видеть предмет на высоте 1,2 м);

2) по видимости для остановки перед препятствием (с высоты 1,0 м видеть предмет высотой не менее 0,2 м), поскольку в реальных дорожных условиях эти участки не всегда присутствуют одновременно;

для обоснования введения определенных запретов и ограничений на режимы движения при разработке проектных решений, в разделе «Анализ существующей дорожно-транспортной ситуации» вместо причинно-следственного анализа возникновения ДТП, который достаточно сложно выполним по объективным причинам, рекомендовать выполнять анализ присутствующих ФО в местах возникновения ДТП (при наличии).

Факторы опасности (прямо или косвенно влияющие на вероятность возникновения ДТП) можно классифицировать по следующим основным направлениям:

1 – факторы опасности, связанные с геометрическими параметрами автомобильной дороги и эксплуатационным состоянием (например, несоответствие расстояния видимости разрешенной скорости движения);

2 – факторы опасности, связанные с элементами обустройства автомобильной дороги и ТСОДД (например, отсутствие искусственного освещения на обозначенном пешеходном переходе);

3 – факторы опасности, связанные с режимами управления на элементах автомобильной дороги (например, наличие недопустимого конфликта «транспорт-пешеход» в общей фазе движения на регулируемом перекрестке);

4 – факторы опасности, связанные с информационным обеспечением участников дорожного движения о режимах, условиях движения (например, отсутствие ТСОДД, информирующих водителей о разрешенных направлениях и траекториях движения на сложном пересечении);

5 – факторы опасности, связанные с поведением участников дорожного движения (например, переход дороги пешеходами в неустановленном месте, обусловленный наличием объекта массового тяготения).

Поэтому раздел «Проектные решения по организации дорожного движения» ПОДД не должен ограничиваться стандартным набором мероприятий, связанных с обустройством элементов автомобильной дороги или участка УДС техническими средствами ОДД в соответствии с требованиями ГОСТов, но и учитывать специфику конкретных дорожных условий, параметров транспортного потока и дорожно-транспортной ситуации, складывающейся на объекте проектирования.

Таким образом, для повышения качества выполняемых проектов организации дорожного движения, связанных с разработкой мероприятий по ОДД и направленных на безопасность дорожного движения, необходимо при проведении анализа существующей дорожно-транспортной ситуации выявлять и в проектных решениях устранять всевозможные факторы опасности, которые могут влиять на возникновение ДТП.

---

1. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утв. президиумом Совета при Президенте Рос. Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24 декабря 2018 г. № 15.
2. Об утверждении 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 «КонсультантПлюс».
3. Марат Хуснуллин: В 2022 году мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем проводились в 42 регионах [Электронный ресурс]. URL: http://government.ru/news.
4. Послание Президента Рос.Федерации В.В. Путина Федеральному Собранию 21 февраля 2023 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/statements/70565.
5. Кондрашова Е.А., Мертвищев Г.А., Латышенок Н.М. ИТС как устойчивое развитие транспортной инфраструктуры // Инновации в информационных технологиях, машиностроении и автотранспорте: сборник материалов V Международной научно-практической конференции / редколлегия: Д.М. Дубинкин (отв. ред.) [и др.]. Кемерово, 2021. С. 217–219.
6. Костылев А.К. Безопасность дорожного движения: риски собственников транспортных средств // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2017. № 2 (8). С. 53–56.

7. Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
8. Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ Министерства транспорта Рос. Федерации от 26 декабря 2018 г. № 480. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Парсаев Е.В., Тетерина И.А. Повышение качества выполнения проектов организации дорожного движения на период эксплуатации дорог // Архитектурно-строительный и дорожно-транспортный комплексы: проблемы, перспективы, инновации: сборник материалов V Международной научно-практической конференции, посвященной 90-летию ФГБОУ ВО «СибАДИ». Омск, 2021. С. 295–299.
10. Парсаев Е.В., Рябоконь Ю.А., Тетерина И.А. Повышение безопасности дорожного движения на федеральных дорогах Омской области // Образование. Транспорт. Инновации. Строительство: сборник материалов II Национальной научно-практической конференции, 2019. С. 294–299.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Капустина Елена Геннадьевна, кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: проект организации дорожного движения, технические средства организации дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, факторы опасности, дорожно-транспортная ситуация.

Каримова Д.Э.

ВНЕДРЕНИЕ В ДОСУДЕБНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ВЕДОМСТВЕННОГО ЭЛЕКТРОННОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ: ОПЫТ УЗБЕКИСТАНА

Автором в данной статье анализируется сущность и значение организации электронного взаимодействия в деятельности правоохранительных органов, в частности органов внутренних дел Республики Узбе-

кистан. Рассматриваются формы и направления взаимодействия, как социологически важного элемента в организации деятельности силовых структур. Приводятся актуальность и необходимость внедрения информационно-коммуникационных средств и методов в правоохранительную деятельность. Даются обоснованные предложения и рекомендации по устранению имеющихся проблем и совершенствованию данной сферы.

В последние годы в Республике Узбекистан осуществляется широкомасштабная работа по внедрению в судебно-правовую сферу современных информационных технологий. В частности, благодаря цифровизации деятельности судебных и правоохранительных органов обеспечена их открытость и прозрачность, налажено тесное сотрудничество с институтами гражданского общества, средствами массовой информации и широкой общественностью.

Вместе с тем, наблюдается постоянное увеличение потоков и накопления правовой информации, что вызывает несоответствие возможностей традиционных для правовой системы средств работы с информацией современным потребностям этой сферы. В итоге возникают перегрузка сотрудников, снижение качества работы, истечение сроков рассмотрения в связи с тем, что востребованная информация не может быть всегда обработана вовремя.

Кроме того, в настоящее время из-за разрозненности баз данных различных министерств и ведомств нет эффективного механизма передачи информации между соответствующими службами при рассмотрении сообщений о преступлениях и предварительном следствии. Данные до сих пор передаются между службами в бумажном виде. Что зачастую приводит к нарушению сроков различных процедур, создаются препятствия для всестороннего и оперативного расследования обстоятельств дела.

Утвержденное Президентом Узбекистана Шавкат Мирзиёевым постановление от 28 января 2022 г. «О мерах по внедрению единой системы межведомственного электронного взаимодействия в досудебном производстве» [1], направлено на устранение имеющихся в данной сфере проблемам, с внедрением «Единой информационной системы «Электронное дознание и предварительное следствие».

Данная единая следственная информационная система позволит:

государственным органам, организациям оперативно обмениваться данными, необходимыми для рассмотрения заявлений, сообщений и других сведений о преступлениях на стадии досудебного производства, а также для производства дознания и предварительного следствия по уголовному делу;

пересылать постановления, письма, запросы, поручения и другие уведомления дознавателей и следователей в соответствующие государ-

ственные органы и организации в форме электронных документов, а также получать на них ответы;

своевременно накладывать арест на имущество подозреваемого, обвиняемого лица и принимать все необходимые меры по установлению размера и возмещению причиненного, преступлением материального ущерба.

Это актуально еще и потому, что внедрение информационных технологий и телекоммуникаций выступает в качестве неотъемлемого компонента оптимизации деятельности при повышении качества оперативности при прогнозировании оперативной обстановки, своевременном реагировании на правонарушения, разработке модели распределения сил и средств при решении оперативных задач, планировании деятельности производственно-экономических служб и оптимизации управленческой структуры и оценке результативности функционирования подразделений [2].

Кроме того, информационные технологии, внедряемые в деятельность органов и учреждений правоохранительной системы, позволяют реализовывать государственную политику по повышению уровня правовой просвещенности населения в целом [3]. Поскольку, обеспечение участия граждан в жизни своей махалли и прямого диалога между государственными органами и махаллями, цифровизация процессов, направленных на работу с населением является основной целью в построении гуманного государства путем возвышения чести и достоинства человека и дальнейшего развития свободного гражданского общества [4].

В этой связи важнейшим условием повышения эффективности и качества правоохранительной деятельности является, с одной стороны – информатизация правовой сферы, с другой – содействие непрерывному и активному личностно-профессиональному росту специалистов в качестве информационно и коммуникативно-компетентных сотрудников, а также развитие информационно-электронного взаимодействия межведомственных и ведомственных служб.

Поскольку сущность электронного взаимодействия заключается в том, что оно в борьбе с преступностью обеспечивает:

оперативную координацию сил и средств органов, обладающих в соответствии с процессуальным законодательством возможностями для осуществления той или иной деятельности;

своевременную концентрацию сил и средств на борьбу с наиболее тяжкими, преступлениями, в том числе и межрегиональными и международными преступлениями;

быстрого обнаружения, фиксации и передачи данных о совершенном преступлении, его незамедлительное раскрытие, возбуждение, расследование, а также обеспечение защиты прав и свобод личности от противоправных посягательств на досудебном производстве.

Это обусловлено тем, что ни одно даже очень квалифицированное должностное лицо в досудебном производстве без планомерного взаимодействия друг с другом не в состоянии справиться с раскрытием и расследованием преступлений. Взаимодействие вызвано, прежде всего, тем, что например дознаватель, следователь или же органы, осуществляющие доследственную проверку и оперативно-розыскную деятельность, обладают специфическими, только им присущими процессуальными действиями, средствами, методами и способами участия в раскрытии и расследовании преступлений.

Изучение литературы, посвященной взаимодействию в досудебном производстве, в частности следователя с органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, показывает, что очень часто встречается термин «формы взаимодействия», однако среди авторов нет единого мнения относительно понятия формы взаимодействия рассматриваемых субъектов.

Так, по мнению Г.А. Абдумажидова, формы взаимодействия следователя с оперативно-розыскными подразделениями обусловлены различными факторами, среди которых выделяются вид преступления, сложность уголовного дела, следственные ситуации [5] и др. Затрагивая же общие аспекты взаимодействия следователя с оперативными работниками, он указывает на необходимость учета продолжительности по времени, подчеркивая, что взаимодействие может быть единоразовым, кратковременным и долговременным [6, с. 18.].

В.Н. Григорьев же, под формами взаимодействия понимает комплекс основанных на действующем законодательстве, подзаконных нормативно-правовых актов, и осуществляемых в специфических формах совместных и согласованных процессуальных и непроцессуальных мероприятий, направленных на скорейшее и результативное достижение задач расследования [7].

А.А. Молибога, касаясь форм рассматриваемого взаимодействия, отмечает, что «взаимодействие следственных и оперативно-розыскных органов система комплексных взаимосвязанных действий (процессуальных, оперативно-розыскных, организационных, тактических), основанных на законодательных актах, осуществляемых в зависимости от следственных и оперативно-розыскных ситуаций в целях выявления, раскрытия и преодоления противодействия расследованию преступлений» [8, с. 31].

Согласно мнению Л.П. Плесневой, «к числу форм взаимодействия следует относить не любые контакты следователя с оперативным работником, а лишь совместные, основанные на законе действия, объединенные единой целью – раскрытие и расследование преступлений» [9, с. 8–9].

В свою очередь, А.С. Ооржак взаимодействие вышеназванных субъектов рассматривает в зависимости от их ведомственной принадлеж-

ности, разделяя на межведомственную, т.е. взаимодействие, не принадлежащее одному ведомству (взаимодействие следователя прокуратуры с подразделением уголовного розыска и т.п.), и ведомственную [10, с. 40], при котором взаимодействие складывается между следователем и подразделением уголовного розыска одного ведомства. В нашем случае вопросы взаимодействия будут рассмотрены только по ведомственной форме взаимодействия.

Нами рассматривается взаимодействие дознавателя, следователя с органами, осуществляющими доследственную проверку или оперативно-розыскную деятельность в системе органов внутренних дел.

Анализ уголовно-процессуального законодательства Республики Узбекистан, а также правоприменительной практики, позволил выделить следующие процессуальные направления взаимодействия:

совместная согласованная деятельность при решении вопроса о возбуждении уголовного дела;

проведение подразделениями уголовного розыска оперативно-розыскных мер по уголовному делу, возбужденному по неочевидному преступлению;

выполнение поручений дознавателя, следователя о проведении отдельных процессуальных действий и оперативно-розыскных мероприятий по делу;

оказание дознавателю, следователю содействия органами, осуществляющими доследственную проверку, в выполнении следственных и процессуальных действий;

осуществление привода лица, уклоняющегося от явки к дознавателю, следователю;

принятие необходимых мер по приостановленным уголовным делам;

розыск лица, в отношении которого вынесено мотивированное постановление дознавателя, следователя о привлечении к делу в качестве обвиняемого.

Однако, как отмечалось выше, оформление большинства этих действий до сих пор носят бумажный характер. И в большинстве случаев, отнимают много времени и являются волокитой, отрицательно влияющими на эффективность в деятельности по раскрытию и расследованию преступлений. В век развития информационно-коммуникативных технологий, важна цифровизация как всей системы правоохранительной деятельности, так и отдельных ее направлений, в частности, цифровизация взаимодействия в досудебном производстве. Поскольку особенности профессиональной деятельности сотрудников правоохранительных органов вызывают необходимость непрерывного осмысления значения сложных социальных процессов, а также в целях их регламентации умение эффективно использовать информационно-технологические средства. В этой

связи важным является разрешения задачи развития информационно-коммуникационной компетентности сотрудников.

Справедлива, на наш взгляд, Л.А. Быстрякова, утверждающая о том, что «В современных условиях сотрудникам правоохранительных органов, необходимо обладать не только высоким уровнем общей культуры, но культуры информационной, компетентностные проявления которой в практической деятельности способствуют выбору продуктивных технологий принятия решений в различных профессиональных ситуациях, эффективной организации и самоорганизации собственной профессиональной деятельности на творческой основе» [11].

В.В. Бычков и В.А. Прорвич также отмечают, что эффективности в раскрытии и расследовании преступлений будет способствовать использование дознавателем, следователем современных информационных технологий, включая элементы искусственного интеллекта. При этом искусственный интеллект определяется как сложная компьютерная программа, созданная для решения определенных задач без участия человека [12]. Вместе с тем, оперативно-розыскные мероприятия, следственные и процессуальные действия, проводимые по тому или иному виду преступлений, разнообразны и не ограничиваются какими-либо рамками, за исключением, установленных законом.

Совершенствование внедрения информационно-телекоммуникационной системы в рамках органов и учреждений правоохранительной системы предполагает дальнейшее развитие информационно-аналитического обеспечения непосредственно в деятельности органов внутренних дел.

Помимо других, в раскрытии и расследовании преступлений повысятся эффективность таких мероприятий, как согласованное планирование следственных и оперативно-розыскных действий, совместное изучение и анализ результатов по делу, выработке розыскных версий, направленных на установление местонахождения разыскиваемого лица, систематический и своевременный обмен информацией, внесение изменений в ранее разработанный план, с учетом полученной новой информации, сочетание следственных и оперативно-розыскных действий, организация эффективного взаимодействия с другими правоохранительными органами, а также взаимодействие с населением, общественностью и со средствами массовой информации.

Бесспорно, что реализация внедрения в досудебном производстве электронного взаимодействия масштабных информационно-технологических проектов требует решения проблем, связанных с кадровым обеспечением органов внутренних дел компетентными специалистами в области информационных технологий, предусматривающим введение императивного тестирования знаний и навыков в области, как информационных технологий, так и практического владения ведомственной сетью передачи данных; совершенствования материально-технической базы и т.п.

В этой связи важны дальнейшее укрепление нормативно-правовой базы, а также разработка Концепции цифровизации взаимодействия служб органов внутренних дел, направленной на разрешение имеющихся вышеприведенных проблем и задач в деятельности по раскрытию и расследованию преступлений. Безусловно, только многоплановая, слаженная и согласованная работа в досудебном производстве позволит обеспечить эффективность достижения задач уголовного процесса в частности, и борьбы с преступностью – в целом.

1. О мерах по внедрению единой системы межведомственного электронного взаимодействия в досудебном производстве [Электронный ресурс]: постановление Президента Республики Узбекистан от 28 января 2022 г. № ПП-105. URL: https://lex.uz/ru/pdfs/5840468.
2. Авдеев В.А., Авдеева О.А. Преступность террористического характера и экстремистской направленности в Рос.Федерации: состояние и тенденции правового регулирования // Рос. судья. 2018. № 8. С. 18–23.
3. Авдеева Е.В., Гордей В.А. Оптимизация деятельности правоохранительных органов в контексте внедрения информационнокоммуникационных технологий // Закон и право. 2018. № 4. С. 93–94.
4. Приложение № 1 к Указу Президента Республики Узбекистан от 28 января 2022 г. № УП-60 «О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022–2026 годы» // Национальная база данных законодательства. 2022. № 06/22/60/0082.
5. Абдумажидов Г.А. Криминалистика: монография. Душанбе, 2009. 310 с.
6. Криминалистика / Г.А. Абдумажидов ва бошқалар. Ж. 2. Т., 2003. Б. 18.
7. Григорьев В.Н. и др. Справочник следователя. М., 2008. 446 с.
8. Молибога А.А. Взаимодействие следственных и оперативно-розыскных органов в раскрытии и расследовании имущественных преступлений, совершаемых организованными группами: автореф. дис. … канд. юрид. наук. Краснодар, 2009. С. 31.
9. Плеснева Л.П. Правовые и организационные основы взаимодействия следователя с органами дознания: автореф. дис. … канд. юрид. наук. Иркутск, 2002. С. 8–9.
10. Ооржак А.С. Взаимодействие следователей прокуратуры с работниками органов дознания при расследовании умышленных убийств: дис. … канд. юрид. наук. Саратов, 1990. С. 40.
11. Быстрякова Л.А. Развитие информационно-коммуникационной компетентности сотрудников правоохранительных органов [Электронный ресурс]. URL: https://www.dissercat.com/content/razvitie-informatsionno-kommunikatsionnoi-kompetentnosti-sotrudnikov-pravookhranitelnykh-org т (дата обращения: 11.02.2023).

12. Бычков В.В., Прорвич В.А. Алгоритмы взаимодействия следователей с искусственным интеллектом в ходе раскрытия и расследования преступлений экстремистского характера, совершенных с использованием интернета [Электронный ресурс]. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/algoritmy-vzaimodeystviya-sledovateley-s-iskusstvennym-intellektom-v-hode-raskrytiya-i-rassledovaniya-prestupleniy-ekstremistskogo (дата обращения: 10.02.2023).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Каримова Дилрабо Эргашевна, доктор философии по юридическим наукам (PhD), доцент, и.о. профессора кафедры следственной деятельности.

Академия МВД Республики Узбекистан.

100197, Республика Узбекистан, г. Ташкент, ул. Интизор, 68.

Ключевые слова: цифровизация, электронное взаимодействие, досудебное производство, правоохранительные органы, дознаватель, следователь, оперативно-розыскные подразделения.

Квитчук А.С.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОПТИМИЗАЦИИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В данной статье рассматривается вопрос об оптимизации механизмов правового регулирования безопасности дорожного движения.

Одной из острейших проблем государственного масштаба остается высокий уровень аварийности на дорогах. Невзирая на то, что уже много лет динамика снижения аварийности на дорогах России положительная, статистика не утешительная. Так, в 2022 г. произошло 126 705 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 14 172 человека, ранено 159 635 человек [3].

На сегодняшний день существует множество факторов, так или иначе влияющих на совершение дорожно-транспортных происшествий, рост аварийности и усугубления последствий ДТП, выражающихся как в причинении вреда жизни и здоровью, так и порчи имущества граждан, организаций и государства. Большой объем среди подобных детерминантов занимают так называемые субъективные факторы. К таковым можно отнести низкую культуру вождения, незнание или непонимание правил до-

рожного движения, низкий уровень правовой и обще субъектной дисциплины, правовой нигилизм и так далее.

Для устранения причин и условий, способствующих дорожно-транспортным происшествиям, на наш взгляд, необходимо принять ряд мер по устранению проблемы несовершенства административно-правового регулирования юридической ответственности в сфере дорожного движения.

Во-первых, необходимо принять меры по систематизации норм материального права, регулирующих вопросы ответственности в сфере дорожного движения. Основным лейтмотивом должно выступить формирование единого основного объекта противоправного посягательства указанных правонарушений, а именно общественные отношения в области обеспечения безопасности дорожного движения, его участников. В связи с этим полагаем, что все составы правонарушений, которые фактически посягают на указанные общественные отношения, но размещены за пределами главы 12 КоАП РФ, должны быть перенесены.

Во-вторых, следует предусмотреть внесение ряда новых составов административных правонарушений. Прежде всего, необходимо ввести ответственность в случае причинения вреда здоровью несовершеннолетним участникам дорожного движения или создания опасности для его жизни и здоровья из-за невыполнения требований Правил дорожного движения лицом, сопровождающим несовершеннолетнего. Представляется, что субъектами данного административного правонарушения могут выступать:

1. Родители или иные законные представители несовершеннолетнего;

2. Лица, на которых возложены профессиональные обязанности по обеспечению безопасности и благополучия несовершеннолетних (воспитатели детских садов, учителя, экскурсоводы, руководители экспедиций, туристических походов и так далее);

3. Лица, на которых возложена обязанность по перевозке детей (водители автобусов, такси).

Основным элементом объективной стороны административного правонарушения будет выступать нарушение ПДД указанными лицами. При этом формы такого нарушения могут быть различными (переход проезжей части дороги с несовершеннолетним в неустановленном месте либо при движении в тёмное время суток без светоотражающих элементов на одежде несовершеннолетнего, допущение к дорожному движению несовершеннолетнего, сопряжённое с управлением велосипедом, средством индивидуальной мобильности, мопедом, мотоциклом, гужевым транспортом, квадроциклом или автомобилем и иными средствами передвижения вне специальных мест для занятия спортом и т.д.) [1, с. 39].

В-третьих, необходима глубокая проработка процедуры доказывания по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения. Необходимо обеспечить решение таких спорных вопросов, как:

1. Порядок отстранения водителя от управления транспортом, эксплуатирующим с неисправностями, влияющими на безопасность движения, или переоборудованным без соответствующего разрешения;

2. Порядок обеспечения сохранности доказательств;

3. Порядок процедуры применения мер принуждения для пресечения правонарушений.

Устранение проблемы несовершенства порядка оформления ДТП (в части касающейся пункта 2.5 ПДД), на наш взгляд, необходимо изменить содержание указанного пункта с закреплением требования немедленно покинуть место ДТП до ближайшего места, где оформление ДТП будет возможно без угрозы для жизни и здоровья участников дорожного движения, новых ДТП, возникновения транспортных заторов. Это может быть обочина дороги, специально отведенные стоянки, иные объекты. Очевидно, что при внесении данных изменений может пострадать сама процедура оформления ДТП, определение его виновников и реализация гражданско-правовых отношений в сфере страхования. Однако, полагаем, что названные аспекты не соизмеримы с теми последствиями, которые наличествуют на данный момент и возникают из-за требований пункта 2.5 ПДД, а во-вторых, представляется, что в условиях технологизации процесса дорожного движения, наличия практически в каждом транспортном средстве персональных видеорегистраторов, камер видеонаблюдения на объектах улично-дорожной сети – данная проблема может быть разрешена без существенных ограничений.

Для разрешения проблемы недостаточной эффективности и качества сбора, анализа и учета данных о состоянии дорожно-транспортной аварийности, на наш взгляд, необходимо принятие некоторых мер.

Прежде всего, согласимся с мнением исследователей, полагающих, что при анализе дорожно-транспортной аварийности «вместо карт или схем для топографического анализа в крупных городах целесообразно применять электронные альбомы с планами отдельных улиц, перекрестков, транспортных развязок и использовать их для дальнейшего учета ДТП, показателей абсолютной и удельной аварийности. При этом на электронных схемах целесообразно отражать, не только места ДТП и время их совершения, но и вид ДТП, тяжесть последствий, информация о транспортных средствах, участвующих в ДТП, а также сведения о участниках ДТП, направления движения транспорта и др. Использование электронных ситуационных планов дает возможность значительно точнее отобразить место конкретного ДТП и количество информации о нем, что в дальнейшем может послужить информацией и материалом для разра-

ботки мероприятий по проведению контрольно-надзорной и профилактической деятельности подразделений ДПС ГИБДД» [2, с. 219].

Помимо прочего, необходимо сделать более доступным использование единого программного обеспечения для региональных подразделений ГИБДД, что обеспечит более качественное применение единой методики сбора, анализа и учета показателей дорожно-транспортной аварийности, а также решение проблем передачи данных при функционировании информационно-аналитических систем.

Совершенствование системы подготовки водителей к управлению транспортными средствами необходимо реализовывать посредством следующих мер.

Во-первых, необходимо предусмотреть расширение содержательной части программ обучения кандидатов в водители. Основной задачей обучения должно быть привитие навыков безопасного вождения, контр аварийная подготовка, реальное (а не номинальное) знание правил дорожного движения. Представляется, что за основу обучения в данном случае возможно применить систему Цыганкова в целом и ее отдельный курс контр аварийной подготовки в частности.

Во-вторых, оптимизация деятельность субъектов, уполномоченных реализовывать методику подготовки водителей. Речь в данном случае идет об автошколах. Для надлежащего качества обучения в автошколе, как мы считаем, важно также, чтобы каждая автошкола имела в собственности, либо в аренде площадку для начальной подготовки водителей. Также необходимо реализовать комплекс мероприятий по установлению конкретных форм ответственности автошколы за ненадлежащее обучение. Безусловно, механизм такой ответственности достаточно сложно привязать к административным, а тем более к уголовным правоотношениям (например, в случае совершения ДТП с тяжкими последствиями по вине водителя, выпускника конкретной автошколы): в данном случае просто будет отсутствовать состав преступления. Однако в сфере гражданско-правовой и судебной ответственности, указанные правоотношения вполне могут существовать, например, защите прав потребителей, ненадлежащем ведении предпринимательской деятельности и так далее.

Таким образом, полагаем, что предложенные нами меры позволят оптимизировать и в значительной степени повысить эффективность процесса обеспечения безопасности дорожного движения.

---

1. Лаврентьева И.С., Квитчук А.С. Теоретико-правовые аспекты совершенствования административного законодательства в сфере безопасности дорожного движения и отдельных положений Кодекса об административных правонарушениях // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2019. № 3 (83). С. 35–42.

2. Миронов В.Н. Некоторые проблемы анализа дорожно-транспортной аварийности // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник статей по материалам ежегодной всероссийской научно-практической конференции (Сорокинские чтения), посвящённой 70-летию доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Рос. Федерации, заслуженного юриста Российской Федерации Аврутина Юрия Ефремовича: в 3 частях / под редакцией Ю.Е. Аврутина, А.И. Каплунова, 2017. Ч. 3. С. 217–221.
3. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] / Госавтоинспекция. URL: http://www.gibdd.ru/stat (дата обращения: 20.03.2023).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Квитчук Анатолий Сергеевич, доктор юридических наук, профессор, заслуженный сотрудник ОВД РФ, начальник кафедры специальной и автомобильной техники.

Санкт-Петербургский университет МВД России.

198206, Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, улица Лётчика Пилютова, 1.

Ключевые слова: правонарушения, происшествия, ответственность, безопасность.

Коблов П.С.

АВАРИЙНОСТЬ С УЧАСТИЕМ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В 2022 ГОДУ

В настоящей статье проведен анализ дорожно-транспортных происшествий, произошедших с участием грузовых транспортных средств в 2022 г. Выделены основные факторы и проблемы, способствующие возникновению таких происшествий. Даны рекомендации по профилактике рассматриваемой группы ДТП.

Аварийность с участием грузового транспорта является одной из существенных угроз безопасности дорожного движения. В 2022 г. на каждые 10 тыс. зарегистрированных грузовых транспортных средств (далее – ТС) пришлось в среднем 6 погибших в дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) с их участием. Грузовые транспортные средства по сравнению с другими видами автомобильного транспорта характеризовались наибольшим значением показателя транспортного риска.

В 2022 г. с участием грузовых ТС совершено 17 574 ДТП, что составило более седьмой части (13,9 %) от всех зарегистрированных ДТП [1]. По сравнению с предшествующим годом их удельный вес увеличился (с 13,7). На погибших в ДТП с рассматриваемой категорией ТС ежегодно приходится более четвертой части от общего числа погибших в ДТП. В 2022 году данный показатель увеличился и составил 28,6 % (4 055) (рис. 1).

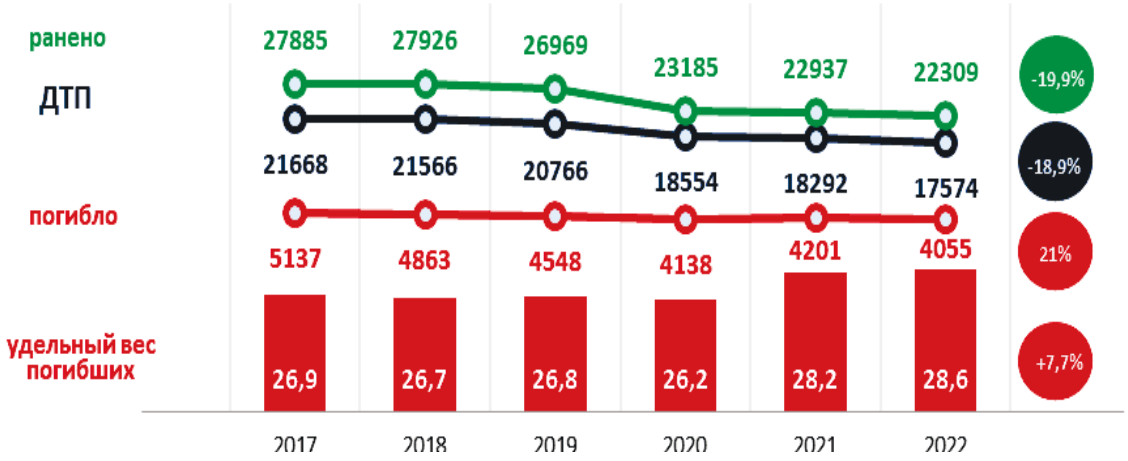


Рис. 1. Динамика основных показателей аварийности
с участием грузовых транспортных средств.

Для грузовых ТС отмечается и один из самых высоких показателей тяжести последствий ДТП[1] (15,4), который практически в два раза превышает аналогичный показатель для мототранспорта (7,8) и легковых автомобилей (7,7), а для автобусов – практически в три раза (5,2) (рис. 2).

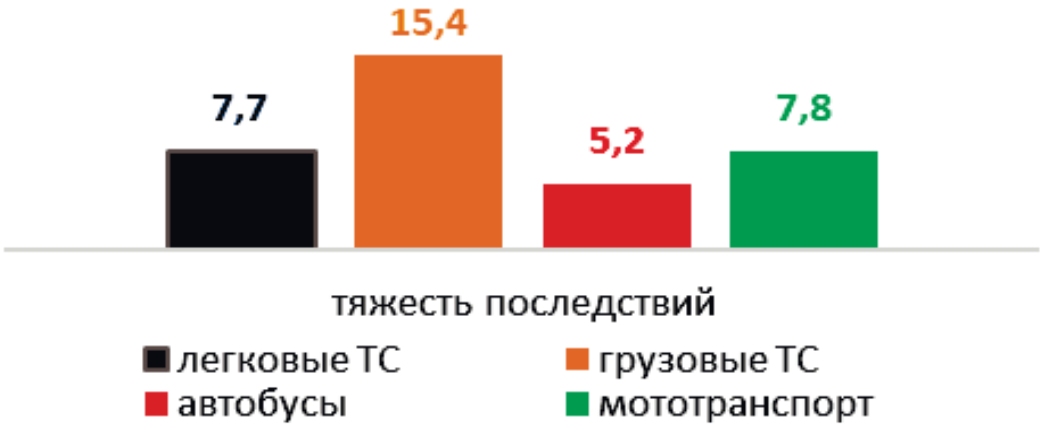


Рис. 2. Распределение тяжести последствий ДТП по видам транспорта.

[1] Число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших (суммарное число погибших и раненых).

По показателю транспортного риска[1] наибольшее значение ежегодно отмечается у автобусов (7,2) и грузовых ТС (6,1), превышая аналогичный показатель для легковых ТС (2,4) в несколько раз (рис. 3) [2].

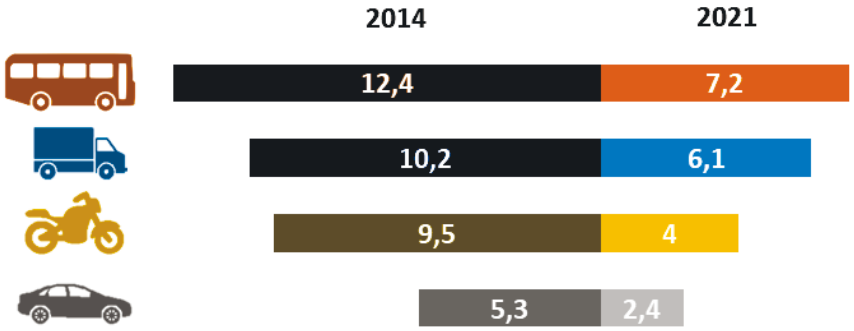


Рис. 3. Динамика транспортного риска по видам транспорта.

На протяжении последних пяти лет отмечается тенденция к росту парка грузовых ТС. В 2022 г. их количество увеличилось на 9 тыс. и составило 6,7 млн (рис. 4). При этом представляется важным отметить, что в рассматриваемом году темпы роста парка грузовых ТС снизились практически в 15 раз (с 1,5 до 0,1), что обусловлено резким рост потребительских цен на автомобили в связи с изменением геополитической ситуации и, как следствие, существенным падением спроса, остановки и приостановки ряда автомобильных производств [3].

На долю грузовых ТС отечественного производства приходится почти три четвертых (72 %) ТС, что свидетельствует о доверии субъектов транспортной деятельности к отечественному производителю. Кроме того, заслуживает внимания, что, учитывая изменение геополитической ситуации и снижение темпов ростов по всем видам ТС, удельный вес грузовых ТС иностранного производства, напротив, увеличился (рис. 5).



Рис. 4. Динамика численности парка грузовых ТС (млн).



Рис. 5. Долевое соотношение грузовых ТС в зависимости от страны-производителя.

[1] Число погибших в ДТП на 10 тыс. транспортных средств.

В целях официального статистического учета при проведении федерального статистического наблюдения и формирования официальной статистической информации за деятельностью транспорта в соответствии с методологическими положениями по статистике транспорта, утвержденными приказом Росстата от 29 декабря 2017 г. № 887 «Об утверждении методологических положений по статистике транспорта», в составе грузовых автомобилей в зависимости от их назначения учитываются также: грузовые автомобили общего назначения, специализированные автомобили (самосвалы, фургоны, рефрижераторы, цистерны и прочие грузовые ТС), седельные тягачи.

В общей структуре аварийности с участием грузовых ТС превалирующая доля ДТП и погибших в них приходится на седельные тягачи[1]. Так, в 2022 г. с их участием зарегистрировано чуть менее трети ДТП (31,3 %), а число погибших составило практически половину (45,7 %) от общего числа погибших с участием всех грузовых ТС (рис. 6). Кроме того, с участием седельных тягачей отмечается и более высокий показатель тяжести последствий ДТП. Для некоторых видов грузовых ТС она превышает аналогичный показатель более чем в два раза (рис. 7) [4].



Рис. 6. Удельный вес погибших в ДТП в зависимости от конкретного вида грузовых ТС (в %).

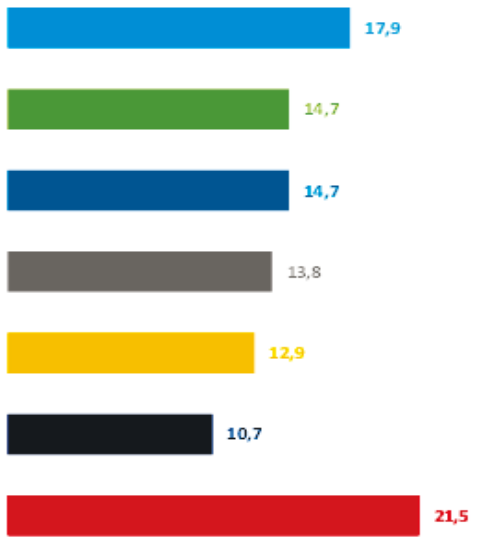


Рис. 7. Тяжесть последствий ДТП с участием конкретных видов грузовых ТС.

Наибольшая доля ДТП с участием грузовых ТС характерна для дорог, расположенных вне пределов населенных пунктов. В 2022 г. в таких

[1] В соответствии с п. В.II.А-27 Глоссария по статистике транспорта седельный тягач – дорожное механическое транспортное средство, предназначенное исключительно или преимущественно для буксировки других дорожных транспортных средств, которые не имеют механического привода (в основном полуприцепы).

местах зарегистрировано 8 333 ДТП, а их удельный вес составил 47,4 % от общего количества ДТП.

На дороги, расположенные вне НП, приходится и наибольшее число погибших (2 819 или 69,5 %), которое практически в полтора раза превышает долю ДТП с участием грузовых ТС в таких местах (47,4 %) (рис. 8). Аналогичным образом и с другими видами транспорта. Удельный вес погибших вне НП (55,2) более чем в два раза превышает удельный вес ДТП с их участием (24,3).

Кроме того, в отличие от грузовых ТС, с другими видами транспорта на автомобильные дороги приходится наибольшее число ДТП (62,4 %), а наибольшее число погибших аналогичным образом на дороги вне НП (55,2 %).

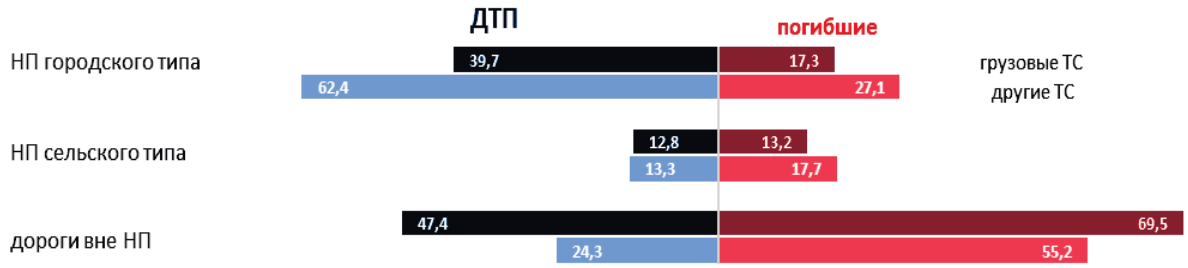


Рис. 8. Соотношение удельного веса ДТП и погибших в них в общей структуре аварийности и аварийности с участием грузовых ТС в зависимости от места совершения ДТП.

Распределение показателей аварийности по дорогам различного статуса и сопоставление с их протяженностью демонстрирует, что при наименьшей доле автомобильных дорог федерального значения в общей протяженности (4,1 %) доля совершаемых ДТП на таких дорогах составляет 38,2 % от общего количества происшествий на дорогах общего пользования с участием грузовых ТС, а число погибших составляет более половины (55,2 %) (рис. 9).



Рис. 9. Сопоставление протяженности дорог различного статуса, удельный вес ДТП и числа погибших в них с участием грузовых ТС.

В соответствии с общими тенденциями аварийности на ФАД приходится и наибольшая тяжесть последствий ДТП (20,1), превышающая аналогичный показатель для дорог местного значения (7,1) практически в 3 раза.

В отличие от общей структуры аварийности, где в течение года основной пик погибших приходится на август, с участием грузовых транспортных средств наибольшее число погибших в ДТП приходится на декабрь. Данная тенденция сохраняется на протяжении последних лет. Максимальные значения ежегодно регистрировались в декабре (в 2022 г. – 1 915 ДТП и 522 погибло).

При этом коэффициент виновности в расчете на погибших имеет наибольшее значения в июне. В апреле 2022 г. удельный вес погибших в ДТП, совершенных по вине водителей грузовых ТС, составил 40% от общего числа погибших в ДТП с участием грузовых ТС (рис. 10).

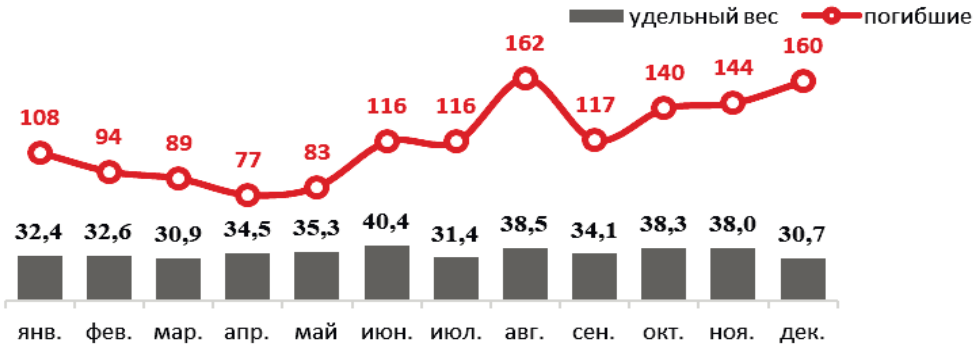


Рис. 10. Динамика числа погибших в ДТП по вине грузовых ТС и удельный вес от общего числа погибших с участием грузовых ТС по месяцам.

Таким образом, грузовые ТС создают существенную угрозу безопасности дорожного движения. На протяжении последних 7 лет показатели аварийности с участием грузовых ТС по сравнению с общими трендами снижались менее интенсивными темпами. Удельный вес погибших в ДТП с участием грузовых ТС ежегодно растет и в 2021 г. составил более четверти (28,6 %) от общего числа погибших в ДТП.

1. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022.
2. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2023.
3. Индекс потребительских цен на непродовольственные товары [Электронный ресурс] / Официальный сайт федеральной службы государственной статистики Российской Федерации. URL: http://bi.gks.ru/biportal.

4. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Коблов Павел Сергеевич, научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.

ФКУ «НЦ БДД МВД России».

121170, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: грузовые транспортные средства, сидельные тягачи, безопасность дорожного движения, парк транспортных средств, страна-производитель, протяжённость дорог.

Кокорина А.И.

ПРОБЛЕМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПО ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ СМИ В УСЛОВИЯХ СТРЕМИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ ИНФОРМАТИЗАЦИИ

В настоящей работе анализируется проблемный вопрос, с которым сталкиваются сотрудники ГИБДД при освещении в средствах массовой информации пропагандистской деятельности. Рассматриваются возможные пути решения для построения взаимовыгодного сотрудничества с представителями различных видов медиа с целью формирования у граждан ответственной и законопослушной модели поведения в процессе участия в дорожном движении.

Проблема аварийности на дорогах с каждым годом приобретает все большую остроту. Количество автомобильного парка увеличивается с каждым годом. В стране слабо развита дорожная инфраструктура, несоответствующая современному уровню автомобилизации, несовершенное законодательство по регулированию взаимоотношений участников дорожного движения, многие водители имеют недостаточный уровень водительской подготовки и низкую культуру вождения. Все это приводит к росту правонарушений, высокой аварийности, травматизму и смертности на дорогах страны [1, с. 60]. Помимо этого списка проблем, связанных с безопасностью движения, необходимо выделить проблему освещения сложившейся ситуации.

Согласно Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» органы внутренних дел Российской Федерации и государственные

средства массовой информации обязаны оказывать помощь в проведении мероприятий по обучению граждан правилам безопасного поведения на дорогах [2]. Положение о государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России предписывает, что именно Госавтоинспекция обеспечивает проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства [3].

При этом очевидно, что при проведении мероприятий, направленных на повышение культуры поведения у участников дорожного движения, сотрудник Госавтоинспекции не может привлечь большое количество граждан, и само мероприятие всегда ограничено по масштабу. Но задача по охвату наибольшего количества участников дорожного движения остается. В связи с этим вопросы, касающиеся привлечения внимания населения к проблемам обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД), информирования по тематике обеспечения БДД, в том числе о состоянии аварийности, причинах возникновения ДТП в рамках своей компетенции, изменениях в организации дорожного движения, а также по иным актуальным вопросам обеспечения БДД в соответствии с пунктами 5.3, 5.5, 6 приказа МВД от 29 декабря 2018 г. № 903 «Об утверждении наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» относятся к компетенции инспекторов по пропаганде БДД и выполняется во взаимодействии со средствами массовой информации [4]. Если же такого взаимодействия со СМИ не налажено, то трудно представить наступление каких-либо положительных последствий в результате проводимых сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ГИБДД) мероприятий. Например, это может выражаться в виде отсутствия повышения доверия и авторитета рассматриваемых органов, уменьшения их возможностей по выполнению своих служебных обязанностей. Проблемы взаимодействия с социальными медиа могут так же выражаться в недостоверности, транслируемой ими информации, вероятностью распространения нежелательных новостей. Таким образом, одним из ключевых факторов взаимодействия является взаимовыгодное сотрудничество подразделений ГИБДД и СМИ, с одной стороны, в подаче информации, соответствующей действительности, и решении задач обеспечения безопасности дорожного движения, а с другой – в повышении рейтинга СМИ за счет распространения актуальных и привлекающих интерес граждан сведений. Своими функциональными особенностями СМИ порождают нетерпимое отношение к жестокости, безответственности и цинизму, возникающим в процессе реализации дорож-

ного движения [10]. Вполне справедливо в этом контексте замечание о том, что взаимодействие со СМИ позволяет увеличить в несколько раз поток взаимоинтересующей информации, ее своевременную проверку и реализацию [5, с. 364].

При осуществлении просветительской деятельности необходимо помнить, что в современном обществе самым распространённым и наиболее используемым медийным пространством является не телевидение, а Глобальная сеть Интернет.

Согласно отчету за 2022 г. Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации аудитория интернета увеличивается с каждым годом. На конец 2022 г. она достигла 102,9 млн человек, что составляет более 84 % населения страны. Об этом сообщил глава Минцифры Максут Шадаев на брифинге с вице-премьером Дмитрием Чернышенко, посвященном «Цифровой трансформации российской экономики в новых условиях». По данным экспертов, в среднем пользователь проводит во Всемирной паутине 3 часа и 41 минуту в день. Стало известно, что большинство граждан ищут новости в Сети, бумажную прессу читают лишь 14 опрошенных, большинство из них – люди старше 60 лет. При этом к теле- и радиоканалам имеют доступ около 95 % населения Российской Федерации.

Несмотря на то, что информационно-телекоммуникационная сеть «Интернет» активно стремится стать основной нишей для развития СМИ, в любом случае задача остается все та же – донесение информации до пользователей. Но в условиях настоящего времени все не ограничивается на одной задаче, и социальные медиа необходимо использовать как инструмент для формирования общественного мнения, индивидуальной позиции, оказания воздействия на граждан.

Так, за 2022 г. сотрудниками Госавтоинспекции отдела ГИБДД УМВД России по г. Орлу было организовано 826 выступлений в СМИ, из них: в эфир на телевидении выпущено 120, в сети Интернет размещена 551 статья, из которых 142 – на официальном сайте ГИБДД (соответственно, и на официальной странице Госавтоинспекции Орловской области в социальной сети Вконтакте). На радио вышло 7 эфиров, в печати – 6 статей.

В Магаданской области за 12 месяцев 2022 г. в эфирах региональных телевизионных каналов вышло 175 сюжетов, в периодических печатных изданиях, в том числе в их электронных версиях, опубликовано 157 статей, освещающих актуальные вопросы профилактики ДТП, об изменениях в дорожном законодательстве, о работе подразделений. На радио подготовлено и выпущено 62 программы. На официальных сайтах УМВД России по Магаданской области и ГИБДД (региональный раздел) размещено 1 183 материала по БДД, в том числе о проводимых мероприятиях, а также сводка происшествий.

В Самарской области за 12 месяцев 2022 г. для СМИ подготовлено 32 674 материала информационно-профилактического характера, из которых: 1 629 печатных публикаций, 1 540 телесюжетов, 4 029 выступлений на радио. На интернет-порталах и в социальных сетях размещено 25 476 материалов.

При этом пропагандистская деятельность сотрудников ГИБДД посредством СМИ решает в основном две задачи:

1. На уровне решения относительно простых задач информирования населения и участников дорожного движения.

2. На уровне решения более сложных задач формирования необходимых социально правовых установок, обеспечивающих эффективность деятельности ГИБДД [6, с. 223].

Обратим внимание, что около 70 % всех публикаций региональных ГИБДД приходится на интернет-порталы или социальные сети, ведь последние сейчас являются коммуникативным каналом передачи информации широкой автономной аудитории и все более интегрируют в повседневную жизнь любого человека. В настоящее время самыми часто используемыми являются социальная сеть ВКонтакте и программа для мгновенного обмена текстовыми сообщениями (мессенджер) Telegram. Согласно данным Всероссийского центра изучения общественного мнения чаще всего россияне получают информацию из социальных сетей на следующие темы: новости о событиях в стране и в мире (49 %), политика (42 %), образование и саморазвитие (39 %), юмор (37 %), еда и рецепты (36 %), здоровье (32 %), новости о родном городе и районе (29 %).

Если обратить внимание, то все больше информационных теле- или радиоканалов имеют свою дублирующую страницу в социальных сетях либо канал в мессенджере. Это говорит о том, что Интернет является площадкой для развития СМИ, становится не только носителем значимых сведений, но и способен оказывать в определенной степени влияние на различные аспекты общественной жизни, в том числе связанные с обеспечением безопасности дорожного движения.

На сегодняшний день увидеть сайт регионального ГИБДД, или страницу в социальной сети Вконтакте, или канал в Telegram – обычное дело. Но информация, которая публикуется на данных площадках, не вызывает особого интереса у пользователей, статьи выглядят в виде отчета о проделанной либо о планируемой работе. Однако, учитывая, как отмечено выше, что именно интернет и социальные сети выступают сегодня основным информационным полем для большинства населения, организация работы по функционированию таких каналов является одной из приоритетных задач в рамках взаимодействия с населением и СМИ [7, с. 166]. В данном контексте уместно отметить, что чаще других с гражданами взаимодействуют сотрудники подразделений дорожно-патрульной служ-

бы, по итогам деятельности которых и проводится анализ взаимоотношений между гражданами и сотрудниками Госавтоинспекции [8].

Большинство публичных интернет-сообществ, анонсирующих общественную жизнь субъекта страны, используют информацию, которую размещают на официальных страницах Госавтоинспекции, но зачастую она перемешивается с фото- и видеопубликациями очевидцев того или иного происшествия или проводимого мероприятия, что не всегда является достоверным. Именно поэтому деятельность Госавтоинспекции по пропаганде БДД осуществляется в соответствии с принципами научности, оперативности, конкретности, наступательности, общедоступности [4]. В пропагандистской деятельности ничего нельзя откладывать на завтра, действовать необходимо оперативно. Связано это с тем, что первая интерпретация того или иного события немедленно привлекает к себе внимание, она запоминается и воспринимается как подлинная [6, с. 223–224].

В особенности это касается вопроса ДТП. На территории России попрежнему основными видами ДТП остаются «наезд на пешехода, столкновение, наезд на препятствие или на стоящее транспортное средство». Например, на территории г. Орла всего произошло 2 548 ДТП, в которых ранения получили 310 человек, в том числе 37 детей. Из них 260 учетных ДТП. В это число входит 143 столкновения, 75 наездов на пешехода, 19 наездов на препятствие и стоящее транспортное средство, что составляет 91 % от всех учетных ДТП. В этих ДТП: ранено 286 человек, погибло 16 человек, что составляет 94 % от общего числа погибших на территории города. Эти ситуации регулярно фигурируют в региональных СМИ, что подтверждает актуальность данной темы. Тем не менее специфика взаимодействия с представителями медиа до сих пор остается неурегулированной.

Для того чтобы понять, насколько проблема по взаимодействию со СМИ стоит остро, особенно в регионах с небольшим населением или в регионах, удаленных от центральной части России, обратимся к цифрам, которые показывают, сколько всего ДТП было прокомментировано с места происшествия для представителей телевидения. На территории г. Орла сотрудниками отделения по пропаганде БДД отдела ГИБДД УМВД России по г. Орлу осуществлялся выезд и был дан комментарий о событиях с места происшествия по 27 происшествиям, что составляет всего 10 % от общего числа ДТП, в которых получили ранения или погибли участники дорожного движения. В Магаданской области в 2022 г. комментарии для СМИ записаны сотрудниками Госавтоинспекции с 7 мест ДТП, или 4 % от всех ДТП с пострадавшими (погибшими). По итогам 2022 г. на территории Омской области зарегистрировано 2 076 ДТП, в которых 155 человек погибли, 2 704 – получили травмы различной степени тяжести. На местах ДТП дано 78 комментариев представителям СМИ, что составляет 0,4 %. В Самарской области зарегистрировано 2 847 ДТП, в них 322 человека погибло. На всех ДТП, в которых погибли участники дорожного

движения, записываются комментарии, но подручными средствами (видеокамера, смартфон) – не представителями СМИ, после чего размещаются в социальных сетях на официальных страницах регионального Главного управления и управления ГИБДД. В 2022 г. на территории Томской области произошло 469 учетных ДТП, прокомментировано на мете – 7, что составляет 1,5 %. В 2022 г. на территории Республики Тыва зарегистрировано 405 ДТП, прокомментирован 1 случай резонансного ДТП с места происшествия.

Для того чтобы разобраться, почему же возникают проблемы во взаимодействии у сотрудников по пропаганде БДД с представителями медиа, обратимся к законодательству, регулирующему деятельность последних. Одним из основных определяющих документов является Закон РФ «О средствах массовой информации», и если проанализировать его нормы, то становится очевидным, что при выборе тематики публикуемого информационного материала редакция свободна в своем решении. А так как информация Госавтоинспекции не носит статус обязательного доведения, то зачастую сотрудники пропаганды сталкиваются с отказом в подготовке репортажа. В таких случаях сотрудники ГИБДД прибегают к социальным сетям и публикуют необходимую пропагандистскую и профилактическую информацию с целью формирования культуры на дорогах и воспитания негативного отношения к нарушениям Правил дорожного движения. Однако в таком случае информация доходит не до всех возрастных категорий участников дорожного движения.

Несмотря на то, что работа посредством интернет-ресурсов пропагандистами проводится колоссальная, все равно возникает вопрос, почему такой разброс в статистике при использовании различных видов медиа.

Рассмотрим взаимодействие сотрудников ГИБДД с представителями ТВ на примере некоторых регионов нашей страны. На Кузбассе, в Еврейской автономной области, Омской, Магаданской и Самарской областях отсутствует полностью практика выезда представителей СМИ на ДТП, особенно в ночное время. Видеосъемка и комментарии с мест ДТП осуществляются силами сотрудников по пропаганде БДД. В дальнейшем подготовленные материалы размещаются на ведомственных информационных ресурсах, с которых представители СМИ могут брать необходимые для освещения сведения. Безусловно, качество сюжета с точки зрения операторской работы оставляет желать лучшего, но свою информационно-пропагандистскую составляющую такой сюжет имеет. Однако процент того, что такой ролик выйдет в эфир на местном телевидении – минимальный.

Для решения данной проблемы необходимо проработать вопрос о заключении соответствующих договоров как с печатными изданиями, так и с телевизионными компаниями. Например, для осуществления разъяснения законодательства Российской Федерации в сфере БДД в СМИ пу-

тем проката видеороликов социальной рекламы или трансляции проводимых профилактических мероприятий, во всех регионах заключать контракт на подготовку и создание цикла информационно-пропагандистских программ, направленных на участников дорожного движения. Необходимо отметить, что в данном смысле под социальной рекламой понимается вид коммуникации, ориентированный на привлечение внимания к жизненно важным проблемам общества и его нравственным ценностям [9].

Для определения нужного количества эфирного времени или размера информационной полосы сотрудники подразделений по пропаганде, в свою очередь, создают и подготавливают тематический план с учетом всех основных направлений деятельности Госавтоинспекции и состояния дорожно-транспортного травматизма в регионе, опираясь на особенности сезонного характера, государственные праздники и другие события, влияющие на проведение мероприятий. В таком случае сотрудники ГИБДД не столкнутся с ситуацией, когда представители СМИ отказывают из-за отсутствия свободного эфирного времени или же полосы.

Во многих регионах местные массмедиа в достаточной мере заинтересованы в освещении событий, вызвавших общественный резонанс. При этом если такое событие произошло в ночное время, в большинстве случаев представители СМИ не выезжают, а получают необходимую информацию из различных интернет-сообществ, где вся информация основывается на словах очевидцев, что не всегда достоверно. Такой проблемы не было бы в том случае, если работа пропагандиста реально была бы оперативной, а именно после получения сообщения о резонансном происшествии из числа сотрудников пропаганды (в соответствии с графиком) на место происшествия выезжает инспектор по пропаганде, собирает всю нужную для размещения в СМИ информацию, выясняет причины и обстоятельства трагедии и, не дожидаясь начала рабочего дня, публикует ее на официальных страницах регионального ГИБДД в социальных сетях. При таких обстоятельствах возрос бы охват и количество подписчиков, а тем самым и уровень доверия граждан к сотрудникам, а у представителей СМИ не было бы необходимости собирать информацию из комментариев к публикациям.

При выполнении хотя бы таких условий возникнет взаимовыгодное сотрудничество ГИБДД и СМИ. В первую очередь возрастет аудитория, просмотревшая ту или иную новость. Как уже было указано выше, у каждого ТВ-канала есть своя дублирующая страница в социальных сетях, соответственно, сводка новостей, транслируемая по телевизору, будет просмотрена и на интернет-ресурсах, где уже у зрителей другая возрастная категория. С целью увеличения охвата на официальную страницу регионального ГИБДД также дублируется данный материал, тем самым количество просмотров увеличивается вдвое.

Таким образом, использование потенциала СМИ в пропагандистской работе в наше время имеет огромный вес. Информационное воздействие на участников дорожного движения с помощью размещения соответствующих материалов является одним из важнейших инструментов пропаганды БДД и имеет важнейшее значение для формирования у них ответственной и законопослушной модели поведения. При решении проблемных моментов, а именно необходимости увеличения эфирного времени, отведенного для освещения тематики БДД, в муниципальных и региональных СМИ будет внесен огромный вклад в профилактику аварийности в целом. А так как медиа в основном работают с информацией, которая может вызвать общественный резонанс, и профилактика БДД, как правило, представителей СМИ интересует в меньшей степени, необходимо пропаганду БДД уравнять с социальной рекламой, либо закрепить в нормативных правовых актах обязательный процент от эфиров, печати, выделяемый для пропаганды БДД. В таком случае можно избежать необоснованных отказов со стороны представителей СМИ в выпуске профилактических материалов.

1. Герасимова А.И. Адаптация сотрудников ГИБДД к условиям внешней среды // Актуальные проблемы физической культуры и спорта курсантов, слушателей и студентов. Орёл, 2015.
2. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 29 ноября 2021 г.: с изм. от 27 октября 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 15 июня 1998 г. № 711: в ред. от 19 февраля 2021 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. 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 декабря 2018 г. № 903. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
5. Колиснык Ю.С. Формы и методы взаимодействия подразделений ГИБДД со средствами массовой информации. E-Scio. 2021. № 10 (61).
6. Королева Е.Г. К вопросу о деятельности инспекторов по пропаганде бдд через средства массовой информации // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2020. № 1 (3).
7. Кузьменко Н.И. Взаимодействие органов внутренних дел со средствами массовой информации // Проблемы становления гражданского общества:

сборник статей VII Международной научной студенческой конференции. Рязань, 2019.
8. Афонин В.В. Практика взаимодействия сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения Российской Федерации с участниками дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 31–36.
9. Афонин В.В. Роль и значение социальной рекламы в профилактических мероприятиях по пропаганде безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2017. № 1 (70). С. 6–8.
10. Андреев П.Г. Субъекты реализации мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения // Актуальные вопросы административно-правовой деятельности органов внутренних дел: сборник статей. Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022. С. 13–17.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кокорина Анастасия Игоревна, преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: пропаганда безопасности дорожного движения, средства массовой информации, профилактическая работа, взаимодействие.

Колычева А.Н., Радионов С.С.

ОСНОВНЫЕ СЛЕДСТВЕННЫЕ СИТУАЦИИ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДТП, СОВЕРШЕННЫХ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

В статье обозначаются основные следственные ситуации, складывающиеся при расследовании ДТП, совершенных в темное время суток, если виновник ДТП остался жив. Рассматриваются первоначальные мероприятия, которые проводятся в рамках складывающейся следственной ситуации.

Расследование дорожно-транспортных преступлений обладает особой спецификой и сложностями, которые зачастую связаны с особенностями дорожно-транспортной инфраструктуры, погодными условиями, временем суток. Особые сложности в сборе доказательственной базы по рассматриваемой категории дел связаны с работой со следами и сбором доказательственной базы.

При расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных в темное время суток, в большинстве случаев возникают две следственные ситуации, если виновник ДТП остался жив:

лицо, совершившее ДТП, осталось на его месте до приезда сотрудников правоохранительных органов;

лицо, совершившее ДТП, покинуло место происшествия с целью скрыться или утаить важный факт (алкогольное, токсическое, наркотическое опьянение).

Наиболее распространенной считаем именно первую ситуацию. Стоит понимать, что ДТП в темное время суток во многом совершаются ввиду ужасного стечения обстоятельств, без наличия какого-либо умысла со стороны самого водителя, даже при наличии определенного уровня мышления и навыков [1, с. 86]. Поэтому последние самостоятельно остаются на месте происшествия, вызывают правоохранительные органы и скорую помощь. Понятно, что такая ситуация является наиболее приемлемой с точки зрения дальнейшего расследования, ведь сам процесс фактически сводится к опровержению или подтверждению совершения лицом преступления в условиях, когда он мог предотвратить совершение ДТП. Для этого осуществляется сбор информации (допросы) участников ДТП, возможных очевидцев, получаются видеозаписи с камер наблюдения и регистраторов машин. В дальнейшем назначается автотехническая экспертиза и проводится следственный эксперимент, в рамках которых окончательно разрешаются вопросы о возможностях подозреваемого в рамках произошедшего, хотя зачастую выводы экспертизы могут никак не влиять на итоговый результат в заседании.

Так, в приговоре № 1-66/2019 от 14 апреля 2015 г. по делу № 1-66/2015 Индустриального районного суда г. Перми суд, принимая во внимание результаты следственного эксперимента, указывающие, что подозреваемый мог не видеть выбежавших пешеходов, указал все-таки, что это не может быть препятствием для вынесения приговора, так как лицо не исполнило требований ПДД по снижению скорости до уровня, позволяющего среагировать [2].

Вторая ситуация является явно нежелательной, поскольку порождает необходимость проведения множества дополнительных процессуальных действий и оперативно-розыскных мероприятий, направленных на установление личности водителя. В этом случае ключевую роль играет также первоначальный этап расследования, однако здесь уже речь будет

идти о быстроте действий со стороны следственно-оперативной группы, что определяется грамотной организацией со стороны ее руководителя – следователя. В рамках указанной следственной ситуации проводятся следующие первоначальные мероприятия:

1. Осмотр места происшествия – здесь ключевую роль играет поиск, фиксация и изъятие всех возможных следов, которые могут дать информацию о скрывшемся лице. Обычно при совершении ДТП в темное время суток много информации могут дать следы протекторов шин, лакокрасочных покрытий, частей автомобиля скрывшегося. Нередки случаи, когда перед тем, как скрыться, лицо постарается изменить расположение каких-либо объектов, например тела пешехода, сместив его как можно дальше от пешеходного перехода в надежде, что мнимое нарушение смягчит вину даже если его найдут. В этой связи в процессе осмотра места происшествия следователю во взаимодействии со специалистом очень важно заметить следы таких перемещений и восстановить истинную картину преступления. Наиболее удачным стечением обстоятельств может стать потеря водителем государственного номера своего автомобиля или документов, удостоверяющих личность [3, с. 67]. По таким данным появляется возможность для быстрого вычисления преступника. по результатам проведения осмотра составляется протокол с обязательным составлением подробной схемы, а также с применением фото- и видеосъемки. При наличии условий на месте происшествия могут быть осуществлены некоторые расчеты, измерения и исследования. Например, специалист может пояснить по вопросам видимости, углу обзора, закруглению дороги, крутости поворота и т.п. Все эти комментарии подлежат включению в протокол, который составляется по всем правилам уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации;

2. Проведение комплекса оперативно-розыскных мероприятий по поиску очевидцев – данная деятельность достаточно затруднительна в темное время суток, поскольку даже в густонаселенных местах большинство людей находятся в состоянии сна. Если говорить о менее населенных объектах, то здесь и вовсе вероятность обнаружения очевидца ДТП ничтожна. Поэтому важно также произвести поиск камер наблюдения, по которым можно проследить внешний вид автомобиля скрывшегося и его поведение после совершения дорожно-транспортного преступления. К сожалению, видеокамеры стоят далеко не везде вдоль дорог, поэтому оперативному сотруднику следует ориентироваться на какие-либо торговые, жилые здания, заправки и т.п.

3. Назначение и проведение экспертиз, которые могут дать дополнительные данные о предполагаемом водителе [4, с. 169–176].

4. Создание ориентировок на лицо или его автомобиль – нередко полученной на первоначальном этапе информации хватает для составления ориентировок, которые передаются через оперативного дежурного в

строевые подразделения, которые могут случайно обнаружить лицо или автомобиль при несении службы.

5. Использование возможностей средств массовой информации – о произошедшем в ночное время ДТП может быть сообщено в газеты, телевизионные новости, интернет-издания. Главной целью таких действий будет являться поиск возможных очевидцев, которые могли быть на указанном месте происшествия во время ДТП и видели что-либо, имеющее значение для следствия;

6. Проведение дополнительных оперативно-розыскных мероприятий, связанных с наблюдением, опросом, работой с конфиденциальным аппаратом.

7. Проведение опроса потерпевшего, иных участников ДТП, найденных очевидцев.

Указанные меры являются достаточно эффективными и позволяют в большей мере быстро обнаружить лицо, допустившее ДТП, задержать его и предъявить обвинение с предварительным сбором оставшихся доказательств.

Следует обозначить основные специфические особенности, связанные с расследованием ДТП, совершенных в темное время суток. К ним можно отнести:

1) потенциальную невозможность найти очевидцев – как уже отмечалось, в темное время суток количество прохожих и проезжающих машин резко сокращается, потому что большинство людей попросту отдыхает; это значительно затрудняет первоначальный этап расследования, хотя есть вероятность, что камеры наблюдения могут компенсировать подобный дефицит информации;

2) затрудненность проведения осмотра места происшествия – выезд на подобного рода ДТП осуществляется также в темное время суток, что сказывается на деятельности по осуществлению первоначальных следственных действий [5, с. 364–365]; эффективность осмотра места происшествия без должного освещения снижается в несколько раз: увеличивается вероятность пропустить следы, объекты или неправильно изъять их без учета криминалистических рекомендаций [6, с. 198–206];

3) ограничения возможностей проведения фото- и видеосъемки – сегодня лишь самая новая аппаратура оснащена функциями ночной съемки, стандартные технические средства не могут продемонстрировать такой навык, из-за чего их использование в подобных условиях становится невозможным;

4) затруднение возможности проведения осмотра трупа, его одежды и т.п., по которому тоже можно получить первоначальную информацию.

Таким образом, работа в складывающейся следственной ситуации имеет ряд сложностей, связанных с темным временем суток. Она строится на ряде ключевых особенностей, которые следователю необходимо учи-

тывать на постоянной основе, чтобы грамотно вести и направлять ход расследования.

1. Андреев П.Г. Особенности степени восприятия окружающей информации водителем транспортного средства на общие условия безопасности дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2020. № 1 (82). С. 82–86.
2. Сайт судебной статистики «Судакт» [Электронный ресурс]. URL: https://sudact.ru.
3. Пинчук Л.В. Особенности первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений [Электронный ресурс]: монография. Рязань: РФ МосУ МВД России имени В.Я. Кикотя, 2018.
4. Сучков А.И. Актуальные проблемы, возникающие при назначении судебных экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Современное уголовно-процессуальное право – уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования. 2021. Т. 2. № 1 (3). С. 169–176.
5. Морозова Н.В., Чаплыгина В.Н. Осмотр места происшествия как основа получения криминалистически значимых объектов при расследовании ДТП // Государство и право: проблемы и перспективы совершенствования: сборник научных трудов 3-й Международной научной конференции, 2020. Том 1. С. 363–368.
6. Сучков А.И. Актуальные проблемы, возникающие при осмотре места происшествия по делам о спровоцированных дорожно-транспортных происшествиях // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 4 (93). С. 198–206.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Колычева Алла Николаевна, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Радионов Станислав Станиславович, участковый уполномоченный полиции отдела ОД УУП и ПДН.

Отдел МВД России «Орловский».

302040, Российская Федерация, г. Орел, ул. Андрианова, 6.

Ключевые слова: дорожно-транспортное преступление, следственная ситуация, осмотр, транспортное средство, расследование.

Коробов А.А.

РАЙДШЕРИНГ КАК НОВЫЙ ЭКОНОМИКО-ПРАВОВОЙ ИНСТИТУТ И ЭЛЕМЕНТ ШЕРИНГ-ЭКОНОМИКИ

В данной статье рассматриваются экономико-правовые проблемы райдшеринга: проблемы правовой дефиниции, хозяйственной и судебной практики. Поскольку райдшеринг является сравнительно новым институтом, он требует концентрации усилий целого ряда специалистов: юристов, экономистов, сотрудников ГИБДД.

На современном витке экономического развития все более актуализируется модель шеринг-экономики (*англ*. sharing economy), которая подразумевает коллективное пользование различными материальными и нематериальными благами и, в частности, услугами. Этот вид экономики включает лишь временное пользование каким-либо материальным благом без владения им. По мнению И.А. Емелькиной, краткосрочное пользование чужим имуществом становится в определенных случаях более привлекательным, чем длительное владение на праве собственности [1, с. 3–6].

В современных экономических условиях, когда испытывается определенный дефицит временно свободных денежных средств, все большее количество экономических субъектов признают преимущество модели временного пользования объектом, находящимся в общем доступе или принадлежащим другому лицу и бывшим в употреблении, над приобретением нового объекта в собственность [2, с. 45].

Подобный тренд не миновал и систему аренды транспортных средств. В последние время в сравнительно крупных городах России появились сервисы, которые позволяют взять на прокат различные транспортные средства (велосипеды, самокаты, автомобили).

Одним из наиболее динамично развивающихся является сервис райдшеринга (*англ*. ridesharing) – совместное одновременное использование автомобиля при поездке нескольких пассажиров в одном направлении. Среди таких сервисов можно назвать BlaBlaCar. Начиная с 2015–2016 гг. данный сервис начал использоваться рядом крупных агрегаторов такси (например Uber, Gett).

Указанный сервис еще более актуализировался как альтернатива покупке личного транспорта, который в настоящее время требует значительных материальных издержек и временных затрат, не говоря уже об аренде парковочного места или приобретения личного гаража.

В качестве достаточно эффективного способа решения назревшей проблемы стала способна выступить кратко- или долгосрочная аренда автомобиля – каршеринг (*англ*. *carsharing*, от *car* – машина, *sharing* – совместное использование).

Помимо личной выгоды (исключение расходов на содержание и эксплуатацию автомобиля, парковка, возможные штрафы, техобслуживание и техосмотр), использование шеринговой схемы позволяет разгрузить автомобильные трассы, сократить количество вредных выбросов в окружающую среду.

В России каршеринг появился относительно недавно. Первые каршеринговые компании – московская AnyTime и петербургская StreetCar – были основаны в 2012 г. В дальнейшем и на текущий момент можно констатировать быстрый рост числа сервисов каршеринга и выделить следующие крупные сервисы, представленные на российском рынке: «Яндекс.Драйв», YouDrive, «Делимобиль», BelkaCar, «Ситидрайв». Ежегодно число активных пользователей каршеринга растет на 12-15 % и сейчас превышает 1 млн человек. На каждой каршеринговой машине совершается в среднем шесть поездок в день.

Вместе с тем, несмотря на десятилетнюю историю существования каршеринга в России и его активную государственную поддержку, следует отметить недостаточную правовую урегулированность, в частности, в полной мере не определена гражданско-правовая природа договора каршеринга, что способно привести к неблагоприятным юридическим последствиям как для компаний, предоставляющих сервис каршеринга, так и для его пользователей.

Вопрос о гражданско-правовой природе договора каршеринга до сих пор является почвой для дискуссий. В гражданском законодательстве РФ нет специальных норм, регулирующих договорную конструкцию каршеринга.

А.И. Бычков определяет каршеринг как краткосрочную аренду автомобиля с поминутной тарификацией для внутригородских поездок большого количества клиентов [3]. Схожей точки зрения придерживается Е.В. Шестакова [4] .

Ю.Н. Боярская подчеркивает, что для отдельных видов аренды в законодательстве выделены отдельные параграфы: аренда транспортных средств с экипажем и без него, прокат и так далее, при этом сохраняется связь с договором аренды как с родовым понятием, в случаях недостаточности специальных правил субсидиарно применяются общие положения об аренде. По ее мнению, аренда транспортных средств должна регулироваться различными положениями, в зависимости от целей использования (коммерческой или потребительской) арендованных транспортных средств и, соответственно, их определенного субъектного состава [5, с. 40].

Таким образом, и в теории, и в практике остается открытым вопрос: относится ли договор каршеринга к одному из уже существующих видов договора аренды или является отдельным видом договора?

Многие отечественные специалисты, в частности С.А. Муратова квалифицируют договор каршеринга как разновидность договора аренды

транспортного средства без экипажа, обладающего следующими специфическими признаками:

по субъектному составу арендодателями могут быть юридические лица и индивидуальные предприниматели, а по «народному каршерингу» – физические лица; арендаторами могут быть только физические лица; объектом аренды являются только легковые автомобили, которые передаются во временное владение и пользование;

каршеринг является краткосрочной арендой;

договор каршеринга – это возмездный договор, в котором оплата устанавливается в зависимости от тарифа.

Особого внимания заслуживает правовой статус цифровых посредников – владельцев агрегаторов, предоставляющих услуги райдшеринга.

Применительно к райдшерингу отмечается, что с помощью цифрового агрегатора пассажиры-попутчики и водитель устанавливают связь между собой и обговаривают условия договора. Агрегатор, предоставляя посреднические услуги, не несет ответственности за возможный вред.

В законодательстве и судебной практике ответственность агрегатора рассматривается через призму защиты прав потребителей. Верховный Суд РФ квалифицирует агрегаторы в качестве субъектов такой ответственности, разъясняя по одному из дел, что служба такси является агентом, реализующим транспортную услугу.

Верховный Суд РФ квалифицировал отношения с агрегаторами по модели агентских. Впоследствии эти разъяснения стали интерпретироваться с акцентом на добросовестность сторон и субъективное восприятие потребителя.

Законом от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» владелец агрегатора информации о товарах (об услугах) определен как юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, которые являются владельцами специальной компьютерной программы и которые предоставляют потребителю возможность ознакомиться с условиями договора и внести владельцу агрегатора сумму предварительной оплаты по договору в рамках применяемых форм безналичных расчетов в соответствии с п. 3 ст. 16.1 настоящего Закона и Федеральным законом от 27 июня 2011 г. № 161-ФЗ «О национальной платежной системе». Таким образом, какой-либо специфики организационно-правовой формы и правоспособности владельца агрегатора законодателем не установлено.

Подход законодателя к ответственности владельца агрегатора вступает в противоречие с определением статуса последнего и позицией Верховного Суда РФ. Так, владелец агрегатора отвечает за недостоверность информации, если он вносил в нее изменения, однако за исполнение договора по общему правилу перед потребителем отвечает продавец (исполнитель) (п. 2.1 ст. 12 Закона «О защите прав потребителей»). Владелец агрегатора возвращает сумму полученной им предварительной оплаты то-

вара (услуги) в течение 10 календарных дней со дня предъявления потребителем такого требования при одновременном наличии следующих условий: товар (услуга) не передан потребителю в срок (услуга не оказана в срок); потребитель направил продавцу (исполнителю) уведомление об отказе от исполнения договора купли-продажи (договора возмездного оказания услуг) (п. 2.2 ст. 12 Закона «О защите прав потребителей»). В данной ситуации за свои недобросовестные действия отвечает продавец (исполнитель), а не владелец агрегатора, который выступает в роли посредника по возврату денежных средств при соблюдении предусмотренных в Законе условий.

Законодательство никак не регулирует отношения ответственности владельца агрегатора за добросовестный подбор потребителю контрагентов, имеющих деловую репутацию, заслуживающую доверия.

Не установлена и субсидиарная ответственность владельца агрегатора в случае невозврата продавцом (исполнителем) денежных средств за непереданный товар и неоказанную услугу.

Таким образом, по-прежнему ответственность агрегатора регламентируется соглашением между ним и пользователем.

Одновременно детальной проработки со стороны уголовного законодательства требуют случаи использования транспортных средств по каршерингу для совершения противоправных деяний: перевозки взрывчатых веществ, наркотиков, оружия и т.д.

В качестве итогового вывода следует отметить, что институт райдшеринга представляет собой сложный экономико-правовой механизм, требующий тщательной доработки, формирования действенной юридической практики и чувства ответственности у всех сторон правоотношения.

1. Емелькина И.А. Право собственности на недвижимое имущество в условиях экономики совместного потребления и цифровизации // Гражданское право. 2021. № 4. С. 3–6.
2. Аюшеева И.З. Гражданско-правовое регулирование расчетных отношений в условиях развития экономики совместного потребления (sharing economy) // Lex russica. 2019. № 9 (154). С. 43–50.
3. Бычков А.И. Поворкуем о коворкинге // ЭЖ-Юрист. 2017. № 42 (993).
4. Шестакова Е.В. Сложные вопросы изменений трудового законодательства в 2019 году [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Боярская Ю.Н. Анализ общих и специальных норм гражданского законодательства, регулирующих договор каршеринга // Юрист. 2019. № 8. С. 39–43.
6. Муратова С.А. Правовая природа договора каршеринга и перспективы его развития // Вестник университета им. О.А. Кутафина (МГЮА). 2021. № 11. С. 194–205.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Коробов Алексей Александрович, кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры гражданско-правовых и экономических дисциплин.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: райдшериг, каршеринг, услуги, агрегатор, аренда, договор аренды, ответственность.

Кудинов Д.А.

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ДОКУМЕНТООБОРОТА ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья посвящена анализу регламента работы с документацией по организации дорожного движения и механизму ее цифровой трансформации.

Стремительное развитие научно-технического прогресса привело к автоматизации подавляющего большинства привычных сфер жизнедеятельности человека [1]. Заинтересованность в повышении количества, качества и социальной удовлетворенности предоставляемых государством услуг, борьба с коррупцией, а также внутриорганизационная цифровая трансформация управленческой деятельности государственных органов являются наиболее актуальными вопросами, исследование которых неизбежно способствует позитивному развитию всего государства, а также повышению качества жизни его граждан. С развитием науки развивается и техника, в частности та, которая используется как инструмент передвижения, производства работ (оказания услуг) и доставки, следовательно, должна развиваться и инфраструктура для безопасного и бесперебойного движения такой техники.

В данном контексте справедливо высказывание Ю.Н. Калюжного, утверждающего, что внедрение цифровых технологий в систему обеспечения безопасности дорожного движения позволяет процесс дорожного движения сделать безопаснее, а предоставление государственных услуг более доступным и комфортным [2].

В целях выработки механизмов цифровой трансформации и изучения теории и практики работы с документацией по организации дорожно-

го движения, был проведен комплексный анализ не только нормативной базы, но также и актуальных публикаций, близких по теме исследования.

Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда (пункт 1.5 ПДД РФ). Поскольку автомобиль является средством повышенной опасности для всех участников дорожного движения, Правительством РФ не только утверждены Правила дородного движения, но и организовано движение непосредственно на дорогах. В связи с постоянным изменением дорожной обстановки возникает необходимость в строительстве новых или внесения изменений в организацию движения на уже имеющихся дорогах, а также их обустройства техническими средствами организации дорожного движения (в том числе экспериментальными по п. 4.5 ГОСТ Р 52289-2019), в целях безопасного и бесперебойного движения транспортных средств. Одним из базовых документов на период эксплуатации, ремонта, капитального ремонта и реконструкции дорог, позволяющих визуально выявить и устранить существующие проблемы в транспортной сети [3] является Проект организации дорожного движения (далее – Проект), который утверждается не только собственником дороги, но и в определенных случаях, подразделением Госавтоинспекции (п. 2 ч. 8 ст. 18 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 443). Использование данного инструмента подразумевает не только более четкий и профессиональный контроль на стадии разработки и утверждения проектов, но и выступает вспомогательным инструментом борьбы с коррупцией в ряду «заказчик-исполнитель», поскольку исключает возможность согласования и утверждения проектов, не отвечающих требованиям действующего законодательства. При согласовании проектов сотрудниками Госавтоинспекции, особое внимание уделяется соответствию проектного решения ГОСТу и СНиПам, а также удобству движения как автомобильного транспорта, так и пешеходов [4]. Однако на практике остается ряд вопросов требующих решения, которое не даст делу утверждения и актуализации ПОДД, как базового документа, отражающего нормативные требования обустройства участков дорог и улиц, скатиться в бумажную «волокиту», которая перестает быть актуальной сразу после ее очередного согласования.

Документы усложняются, наполняются новой смысловой нагрузкой, заставляя исполнителей более качественно и системно подойти к процессу разработки проектных решений [5]. Оформление ПОДД согласно требованиям нормативной документации (приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274) включает в себя титульный лист, с указанием различной информации, содержание, введение, задание на проектирование ПОДД, а также пояснительную записку, содержащую описание и обоснование мероприятий, обеспечивающих проектные решения для рекомендуемого варианта проектирования [6]. Помимо брошюры,

ПОДД предполагают наличие копии в виде электронного документа. Однако при его проверке и согласовании возникает ряд сложностей.

Во-первых, при большом количестве схем, ручной подсчёт материалов становится трудоёмким процессом, не гарантирующим отсутствие ошибок из-за человеческого фактора [7]. При проверке ПОДД в бумажном варианте, число листов для утверждения которого часто превышает 50 (без учета копий, обязательных к проверке), значительное количество временных затрат уходит на выявление ошибок в расстановке, отсутствия или неполного отображения технических средств организации дорожного движения, примыканий, элементов обустройства, а также их идентификацию, в соответствии с конкретными нормами технических регламентов.

Во-вторых, при проверке ПОДД в виде электронного документа (тот же бумажный вариант в формате PDF), выявленные ошибки в расстановке, отсутствии или неполном отображении технических средств организации дорожного движения, примыканий или элементов обустройства не представляется возможным исправить в электронном виде, что приводит к их переводу в бумажный вид с дальнейшей фиксацией и идентификацией в соответствии с конкретными нормами технических регламентов.

В-третьих, во время «строительного» сезона (апрель–ноябрь), количество присылаемых на согласование ПОДД увеличивается в разы, создавая дополнительную нагрузку на проверяющих, а качество и, самое важное, соответствие нормативным требованиям данных проектов в большинстве случаев оставляет желать лучшего. Руководители некоторых подрядных организаций, зачастую, не знают о необходимости организации дорожного движения на месте проведения работ в соответствии с требованиями действующего законодательства, а в связи с изменениями, введенными Федеральным законом от 14 июля 2022 г. № 290-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 1 Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», порой и вовсе пренебрегают ей, осознавая, что не будут привлечены к ответственности.

Открытым остается и вопрос надлежащего и постоянного контроля вышеуказанных участков, поскольку Госавтоинспекция, в силу количества личного состава и спектра выполняемых задач, к сожалению, не в силах обеспечить желаемый контроль, что подтверждается регулярными дорожно-транспортными происшествиями в местах производства дорожных работ и тем более, с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями в виде отсутствия временных знаков в необходимых местах, отсутствия ПОДД и тому подобное.

Следует отметить, что разработка и актуализация проектов, как обязательная процедура, требует существенных, а в некоторых случаях невозможных финансовых затрат. Так, средняя цена на проектирование

одного километра дороги местного значения в Рязанской области составляет в среднем от 8 до 12 тыс. рублей, а в соответствии с действующим законодательством (ч. 4 ст. 18 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ) актуализация проектов (PU) должна проходить не реже чем один раз в три года. Бюджет дорожного фонда (АВ) Дубровичевского сельского поселения Рязанского муниципального района Рязанской области на 2022 год равнялся около 1,5 млн рублей, из которых больше половины (около 60 %) предназначалась на содержание в нормативном состоянии автомобильных дорог местного значения в зимний период, общая протяженность (L) которых составляет около 60 км.

$$\boldsymbol{AC} = \frac{\boldsymbol{P}\text{ср}\boldsymbol{L}}{\boldsymbol{PU}}\ ;\ \frac{\boldsymbol{AC}}{\boldsymbol{AB}}\mathbf{100}\%$$

Таким образом, при средних значениях цены на проектирование (Рср) одного километра дорог местного значения равной 10 тыс. рублей, 13 % бюджета дорожного фонда (АС) сельского поселения должно ежегодно уходить на разработку, либо актуализацию проектов организации дорожного движения для дорог и улиц местного значения. При всем вышеперечисленном, подразумевается обязательное решение таких ежегодных вопросов как ремонт и реконструкции, выполнения мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, ликвидация очагов и предочагов аварийности, обустройство дорог и улиц элементами и средствами, изготовление которых требует длительных финансовых и долгих временных затрат и так далее.

Решением совокупности указанных проблемных вопросов является цифровая трансформация документации по организации дорожного движения, которая включает в себя работу с документацией в «on-line» режиме. Одним из механизмов, как инструментом межведомственного взаимодействия, может служить уже имеющийся официальный сайт Госавтоинспекции, на котором разработчик, собственник и сотрудник Госавтоинспекции могут осуществлять взаимодействие в режиме реального времени, на удаленном друг от друга расстоянии, следующим – правовая норма, в виде добавления в статью 18 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» пункта о том, что Проекты организации дорожного движения согласованные с собственником дороги, в обязательном порядке должны направляться (для согласования) в подразделение Госавтоинспекции. После проверки и согласования вышеуказанных документов, необходимо выкладывать на официальный сайт Госавтоинспекции следующую информацию:

о сроках проведения ремонтных работ, а также о лицах их проводящих;

о собственнике участка автомобильной дороги;

о лицах разрабатывавших, согласовывавших и утверждавших тот или иной проект.

Таким образом, на сайте Госавтоинспекции будет аккумулироваться не только информация об имеющихся или планирующихся к установке технических средствах организации движения, но и информация о ремонтных участках и сроках их проведения. Такая публично открытая информация даст дополнительную возможность, будь то автомобилистам, планирующим свой маршрут путешествия, либо перевозчикам, формирующим логистику, пользоваться «Навигатором» Госавтоинспекции, для построения более быстрого и безопасного маршрута. Вкладки с согласованными проектами, в том числе и на ремонтные работы, а также навигатор безопасного и бесперебойного движения можно использовать на специальном, вновь разработанном программном обеспечении или на ряде поисково-информационных систем картографического характера.

Наиболее широко распространенные и грамотно составленные из них это поисково-информационная картографическая служба Яндекса (далее – Я. Карты) и электронный справочник с картами городов «2ГИС» (далее – 2ГИС). На данных платформах собрана информация об имеющихся границах дорог и улиц, съездов и примыканий, светофорных объектов и некоторых технических средств организации дорожного движения, в том числе с указанием координат и протяженности. Преимущественными плюсами данных информационных систем, помимо удобного интерфейса, простоты и понятности использования, бесплатного пользования, а также широкого распространения среди населения, которое должно служить инструментом общественного контроля, является еще и возможность работы в режиме онлайн. Это может служить инструментом оперативного межведомственного взаимодействия. Вышеуказанные сервисы включают в себя карту, справочники организаций, пешеходные маршруты и маршруты проезда транспорта, линейку для измерения расстояний, отображение событий на дороге. Изображение карты состоит из одного или нескольких наложенных друг на друга слоев, с возможностью их комбинирования. Например, на слой местности, сфотографированной со спутника, имеется возможность наложить слой схемы этой местности, пробок и т.д.

Таким образом, изменения общественных отношений, высокие показатели дорожно-транспортной аварийности, а также сокращенная штатная численность личного состава Госавтоинспекции в результате реформирования МВД России наглядно показывают необходимость выработки новых методов обеспечения безопасности дорожного движения [8, с. 1294] к числу которых относятся вопросы цифровой трансформации документооборота по организации дорожного движения.

При условии перехода к работе на цифровой площадке с возможностью корректировки сотрудником Госавтоинспекции документов (про-

верки, редактирования, согласования, хранения и т.д.) в режиме реального времени на вновь разработанном программном обеспечении, либо с использованием уже имеющихся платформ (поисково-информационных систем картографического характера) данный переход позволит:

расширить возможности, посещаемость и востребованность сайта Госавтоинспекции, что непременно будет способствовать профилактике нарушений правил дорожного движения, а также дорожно-транспортного травматизма, повысит дисциплину и правовую культуру его пользователей;

значительно сократить время разработки и проверки ПОДД, поскольку бумажный вид и вид электронного документа, сменит цифровой онлайн формат;

повысить удобство, оперативность и массив сбора и хранения информации о собственнике участка автомобильной дороги (а также об отсутствии балансовой принадлежности) и лицах разрабатывавших, согласовывавших и утверждавших тот или иной проект, а также об организациях проводивших ремонтные работы и сроках их проведения (в том числе и гарантийном периоде);

сократить стоимость их производства;

применить инструмент общественного контроля, безусловно, с четким соблюдением мер информационной безопасности, но в тоже время с исключением возможности анонимного участия;

облегчить планирование бюджета или первоочередных мероприятий в вопросе дорожной деятельности, а также их контроль, в связи с понятными и видимыми в онлайн режиме недостатками в обустройстве;

поэтапно усилить контроль (надзор), государственных органов, а также общественных организаций, что приведет к сильнейшему антикоррупционному эффекту в одном из самых проблемных вопросах экономической отрасли нашей страны.

Цифровая трансформация документации по организации дорожного движения не только сделает данный вопрос более открытым, предоставив доступ к качественной и оперативной информации о текущей ситуации [8], но и еще на один широкий шаг приблизит нас к реализации Федерального проекта «Цифровое государственное управление», тем самым повысив качество уровня жизни граждан РФ.

---

1. Румянцев Н.В., Журавлев В.В. Административно-правовое регулирование участия высокоавтоматизированных транспортных средств в дорожном движении // Вестник экономической безопасности. 2020. № 5. С. 196–200.

2. Калюжный Ю.Н. Цифровые технологии как новые возможности обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2021. № 11. С. 52–54.

3. Меркулов А.А., Шемякин А.В., Терентьев В.В., Андреев К.П. Общие аспекты в разработке проекта организации дорожного движения // Грузовик. 2019. № 2. С. 30–32.
4. Галишин Л.Х. Актуальные проблемы ГИБДД по надзору за строительством, ремонтом и содержанием дорог, дорожных сооружений и железнодорожных переездов // Вестник НЦБЖД. 2016. № 2 (28). С. 8–16.
5. Оформление проекта организации дорожного движения / В.В. Терентьев, К.П. Андреев, А.В. Шемякин [и др.] // Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. 2018. № 3. С. 79–86.
6. Бойков Н.В., Аникин Е.Н. Техническое задание на формирование базы данных автомобильных дорог в концепции КСОДД // 2017. № 1 (8). С. 73–77.
7. Неретин А.А., Матвеев Н.М., Сорокин-Урманов С.Е. Практика разработки проектов и временных схем организации дорожного движения с применением IndorTrafficPlan // САПР и ГИС автомобильных дорог. 2017. № 2 (9). С. 32–35.
8. Kalyuzhnyi Yu.N., Kirichek E.V. Road safety: search for optimal organizational forms of interaction // Revista Geintec: gestão, inovação e tecnologias. 2021. Т. 11. № 2. С. 1293–1301.
9. Прокопов М.С. Цифровые технологии федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2022. № 11 (99). С. 209–216.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кудинов Дмитрий Андреевич, инспектор по особым поручениям отделения дорожного надзора отдела надзора.

Управление Госавтоинспекции УМВД России по Рязанской области.

390000, Российская Федерация, г. Рязань, ул. Солнечная, 1.

Ключевые слова: цифровая трансформация, ПОДД, документация по организации дорожного движения, безопасность дорожного движения, Госавтоинспекция.

Кузина А.В., Сабинин А.А.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРИЧИН И УСЛОВИЙ, ОКАЗЫВАЮЩИХ ВЛИЯНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В настоящее время проблемы обеспечения безопасности дорожного движения являются частью единого механизма, обеспечивающего качество организации движения на дорогах, социально-экономическое значение которого в нашей стране велико. С учетом указанного обстоятельства в данной статье проводится анализ факторов, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения с точки зрения функционирования системы «водитель – транспортное средство – дорога – пешеход».

Механизм обеспечения безопасности дорожного движения обладает совокупностью качеств, которые имеют место в результате функционирования элементов системы «водитель – транспортное средство – дорога – пешеход» [1].

Понимая под качеством механизма дорожного движения такую совокупность свойств, признаков и явлений, характерных для его отдельных элементов и участников, которые обеспечивают максимально возможное состояние их безопасности, стоит уделить особое внимание причинам и условиям, которые оказывают непосредственное влияние на эффективность функционирования рассматриваемого механизма.

В современной научной литературе [2; 3] по теме обеспечения безопасности дорожного движения, его организации и повышению эффективности причины и условия, оказывающие влияние на безопасность дорожного движения, принято рассматривать в качестве факторов, позволяющих предупредить совершение дорожно-транспортных преступлений и происшествий (далее – ДТП), а также снизить тяжесть их последствий.

Не существует единства мнений ученых относительно системы причин и условий, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения. Однако, как показал анализ научной литературы по изучаемой теме, большинство исследователей сходятся во мнении, что их следует рассматривать в контексте факторов аварийности в сфере дорожного движения.

Например, в исследованиях В.В. Терентьева [2] проблемы, характеризующие обстановку аварийности на дорогах, обусловлены рядом причин, которые автор не систематизирует по группам. Анализ исследования данного автора позволил выделить следующие причины аварийности:

постоянный рост мобильности населения страны;

смена транспортного потока общественного назначения потоком транспорта личного пользования граждан;

человеческий фактор: низкий уровень квалификации водительского состава; нарушение или игнорирование правил дорожного движения, перевозки грузов и пассажиров, отсутствие или недостаточный уровень культуры вождения и участия в дорожном движении; отсутствие эффективной системы внутрихозяйственного контроля за режимом труда водителей, их физическим состоянием и исправностью транспортного состава;

дисбаланс между количеством (объемом) транспортных средств и транспортно-эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети, которая не рассчитана на темпы роста автомобилизации и интенсивности транспортных потоков, которые присущи современному этапу развития общества и государства.

Как свидетельствуют данные статистики, за последние 5 лет увеличилось число выданных водительских удостоверений в России [4]. Так, если в 2017 г. водительские удостоверения получили 1,33 млн человек, то в 2021 г. – 1,54 млн человек.

Однако проблемы развития и функционирования улично-дорожной сети и сервиса в России не всегда соответствует темпам роста транспортного потока. Учитывая, что наиболее быстрыми темпами в России увеличивается количество легковых автомобилей, актуальными проблемами в настоящее время являются повышение качества дорожных покрытий, создание комфортной среды для всех участников дорожного движения, повышение уровня правосознания участников дорожного движения, уровня профессиональной подготовки водителей и т.д.

В исследовании С.Г. Шуралёва [1] также представлены причины и условия, оказывающие влияние на безопасность дорожного движения. Данные причины и условия систематизированы ученым в следующие группы:

1. Человеческий фактор. К этой группе причин и условий автором отнесены: безответственность, невнимательность участников дорожного движения, их незнание или отказ от соблюдения правил дорожного движения; участие в дорожном движении в состоянии алкогольного или наркотического опьянения; низкий уровень культуры дорожного движения.

2. Техногенный фактор. В указанную группу причин и условий, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения, автором включены: состояние автомобильных дорог, рост транспортного парка и проблемы функционирования системы организации дорожного движения, скорость транспортных средств.

Таким образом, на качество системы обеспечения безопасности дорожного движения влияют факторы личностного и техногенного характе-

ра. Причем отдельные причины и условия, оказывающие влияние на безопасность дорожного движения, находятся в тесной взаимосвязи. Такие техногенные факторы, оказывающие влияние на качество и безопасность дорожного движения, как скоростные потоки транспорта, определяются не только мощностью и иными показателями транспортных средств, но и качеством дорожных условий.

Личностные факторы, оказывающие влияние на качество и безопасность дорожного движения, также находятся между собой в тесной взаимосвязи и связаны с факторами техногенного характера. Так, например, личностные свойства водителя оказывают непосредственное влияние на качество управления транспортным средством, его культуру общения. Однако эти факторы обусловлены также и условиями улично-дорожной сети, например качеством автомобильных дорог, асфальтового покрытия и т.д.

Как полагаем, наиболее полная система причин и условий, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения, приведена в исследовании А.Н. Позднышова и Е.С. Смирновой [5], которые выделяют четыре группы причин и условий в рассматриваемой сфере:

1. Причины и условия, связанные с человеком.
2. Причины и условия, связанные с транспортными средствами.
3. Причины и условия, связанные с автомобильными дорогами.
4. Причины и условия, связанные с внешней средой.

Как полагаем приведенная система факторов, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения, представляет собой динамичную систему, которая может быть представлена в виде схемы «человек – транспортное средство – дорога – окружающая среда».

Рассматривая указанные элементы единой дорожно-транспортной системы во взаимосвязи и целостности, некоторые ученые называют их факторами риска ДТП [6].

По данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России [7], большинство погибших и раненых в результате ДТП приходится на долю пострадавших в результате происшествий по вине водителей, нарушивших правила дорожного движения. Так, за 2017 г. из 19 088 человек, погибших в ДТП, 15 691 человек (82,21 %) погиб в результате происшествий по вине водителей, нарушивших правила дорожного движения. Для сравнения, в 2021 г. на долю таких погибших приходилось 84,58 % (или 12 580 из 14 874 человек). Аналогичным образом обстоят дела и с лицами, получившими ранение в результате ДТП по вине водителей, нарушивших правила дорожного движения. Так, в 2017 г. из 215 374 раненых в результате ДТП на долю пострадавших в результате происшествий по вине водителей, нарушивших правила дорожного движения, приходилось 89 % (191 648 человек), а в 2021 г. – 91,96 % (или 154 357 человек).

Таким образом, по сводкам аварийности наиболее часто встречающейся причиной ДТП в России выступают нарушения водителями правил дорожного движения.

Очевидно, что факторами, в наибольшей степени оказывающими влияние на безопасность дорожного движения, являются именно те причины и условия, которые связаны с человеком (человеческий фактор). Однако, как отмечают аналитические источники системы МВД России [8], в 2021 г. практически треть всех ДТП, в том числе спровоцировавших нарушение водителями правил дорожного движения, произошла по причине несоответствия дорог и их обустройства установленным требованиям. За исследуемый период зафиксировано 45 705 таких аварий – 34,28 % от общего количества ДТП. Число погибших в них составило 4 686 человек, раненых – 57 088, то есть 31,5 % и 34 % от общего числа погибших и раненых соответственно.

В настоящее время стоит уделять особое внимание таким негативным факторам, провоцирующим аварийность, как управление транспортным средством в состоянии опьянения, отсутствие опыта и водительского стажа, негативные физиологические и психологические состояния участников дорожного движения (стресс, болезнь и пр.).

---

1. Шуралёв С.Г. Факторы и принципы обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник НЦБЖД. 2009. № 1. С. 23.
2. Терентьев В.В. Безопасность автомобильных перевозок: проблемы и решения // Безопасность в чрезвычайных ситуациях. 2017. № 2. С. 90–94.
3. Полушкин // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 4. С. 20–23.
4. Число выданных водительских удостоверений в России (млн чел.) [Электронный ресурс]. URL: https://www.kommersant.ru/doc/5458023 (дата обращения: 07.09.2022).
5. Позднышов А.Н., Смирнова Е.С. Анализ основных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения // Юрист-Правовед. 2012. № 2 (51). С. 28–33.
6. Пугачев И.Н., Горев А.Э., Олещенко Е.М. Организация и безопасность дорожного движения: учеб. пособие. М.: Издательский центр «Академия», 2019. С. 41.
7. Показатели состояния безопасности дорожного движения ГИБДД МВД России [Электронный ресурс]. URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения: 07.09.2022).
8. МВД обнародовало аналитический обзор о причинах аварий в 2021 году [Электронный ресурс]. URL: https://rg.ru/2022/06/01/mvd-obnarodovalo-prichiny-avarij-v-2021-godu.html (дата обращения: 07.09.2022).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Кузина Алина Владимировна, участковый уполномоченный полиции.

ОМВД России по Урицкому району Орловской области.

303900, Российская Федерация, Орловская область, Урицкий район, пгт. Нарышкино, ул. Ленина, 166.

Сабинин Андрей Андреевич, преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, факторы аварийности, дорожно-транспортная аварийность, ДТП, водитель.

Кузнецов М.Б.

К ВОПРОСУ ВЛИЯНИЯ ЦИРКАДНЫХ РИТМОВ НА ФИЗИЧЕСКУЮ ПОДГОТОВЛЕННОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ СОТРУДНИКОВ ГИБДД РОССИИ

В настоящей статье будет рассмотрена сущность циркадных ритмов, оптимальные временные диапазоны приёма пищи при условии сменного графика и повышении физической активности на определённом отрезке дня сотрудника ГИБДД России. Ключевую роль здесь играет обеспечение сохранности здоровья сотрудников полиции и поддержания уровня их физической подготовленности. Именно поэтому стоит оптимизировать сотрудникам, в соответствии со своим режимом дня, индивидуальную суточную норму потребления еды и чётко сгруппировать её согласно временному диапазону.

Поддержание стабильного здоровья служит неотъемлемой частью жизни сотрудника Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – ГИБДД), так как важным компонентом деятельности всегда выступает повышенная активность на протяжении дня. Так же стоит учитывать, что сотрудник ГИБДД может заступать на службу на сутки, что неблагоприятно влияет на его циклы сна, бодрствования, замедляя тем самым его метаболизм и ухудшая его состояние здоровья. В соответствии с этим каждому сотруднику ГИБДД России необходимо уметь оперировать понятием «циркадные ритмы», которым под-

вержен каждый человек, регулировать, периоды принятия пищи в соответствии с меняющимся графиком пробуждения [1; 2].

Основным источником энергии на протяжении дня для любого человека являются приёмы пищи. Именно вокруг потребления еды на протяжении всего дня строится его активность. То есть если за один приём пищи было принято достаточное количество калорий, набранных из рациона питания, то в ответ будет получено достаточное количество энергии, которая будет израсходоваться на деятельность в промежутке от 3 до 6 часов. Стандартный рацион сотрудника ГИБДД России должен включать три приёма пищи – завтрак, обед и ужин. На каждом из этапов приёма пищи организм способен усваивать энергию от полученной еды поразному. Это связано с положительно и отрицательно меняющимся обменом веществ, от момента пробуждения до периода сна. Именно для разграничения потребления питательных веществ, в зависимости от скорости их усвоения, был введён термин «циркадный ритм» [3; 4].

Циркадный ритм – это циклические колебания интенсивности биологических процессов, вызванные сменой дня и ночи. То есть любой человек подвержен изменению соотношений определённых гормонов в разное время суток. Таким образом, каждый сотрудник ГИБДД России привязан к циклу сна, бодрствования и, уже отталкиваясь от него, должен потреблять суточную норму еды для лучшего усвоения и максимизации получения от неё пользы, а не вреда.

Сразу стоит уточнить, что организм человека не привязан никаким образом к часовой стрелке, а только к своему собственному циркадному ритму. Например, если сотрудник спит с 22:00 до 6:00, то время бодрствования, соответственно, с 6:00 до 22:00, а если спит с 4:00 до 12:00, следовательно, время бодрствования смещено на шесть часов вперёд. Приёмы пищи тем самым должны смещаться, так как периоды усвоения изменились.

Люди, имеющие определённые привычки в однообразии периодов сна, бодрствования и приёмов пищи, на протяжении долгого периода вырабатывают индивидуальный режим, максимально благоприятный для них самих.

В случаях, применимых для сотрудников ГИБДД, нередко встречаются такие ситуации, приводящие к резкой смене графика и его хаотичности, вследствие которых уменьшается не только сама длительность сна, но и его расположенность по отношению к часовым границам [3; 4; 5].

Применительно к такой ситуации организм не успевает перестроить собственные циркадные ритмы, что приводит к ухудшению физического, психологического и эмоционального состояния.

Первостепенной проблемой, с которой встречаются сотрудники ГИБДД, является изменение времени приёмов пищи, то есть уменьшение метаболизма.

Метаболизм, или обмен веществ – это химические реакции, которые возникают в живом организме для поддержания жизни. Эти процессы позволяют организмам расти и размножаться, сохранять свои структуры и отвечать на воздействия окружающей среды.

Самым явными последствиями, встречаемыми замедлением обмена веществ, является увеличение жировой массы тела и, как следствие, уменьшение мышечной массы тела, а также возникновение различных синдромов, связанных с сердечнососудистыми заболеваниями.

Нами был проведен анализ литературных источников с использованием материалов отечественных авторов, журнальных статей и публикаций, коммуникационных материалов. Изучение и анализ научно-методической литературы позволил выявить актуальность изучаемого вопроса.

В одном из исследований на группе людей пожилого возраста, находящихся в респираторной камере в течение двух отдельных 56-часовых сеансов, наблюдали за их метаболизмом. Было установлено, что изменение циркадного фона отражалось на процессах окисления жиров в организме в худшую сторону, следствием которого явилось увеличение липидов жирной плотности, что со временем привело к избыточной жировой массе в организме. Тем самым главным выводом данного исследования является, что время кормления в течение дня приводило к значительным различиям метаболизма, эквивалентного суточному употреблению пищи.

В другом исследовании было установлено, что одна и та же еда в одном и том же количестве и составе, вне зависимости от дневной активности, на протяжении суток может усваиваться по-разному из-за суточных колебаний потребления и использования энергии. Была выявлена непосредственная связь эндокринной системы с моментами усвоения питательных веществ в организме.

В перекрёстном исследовании в контролируемых лабораторных условиях было выяснено что еда, принимаемая с нарушением режима, приводит к уменьшению термической обработки еды на 5-10 %. Термическая обработка представляет собой энергию, израсходованную в ответ на приём пищи. Также сам расход энергии, то есть скорость метаболизма, снизился на короткий период времени у всех участников группы в диапазоне от 10 % до 15 %.

Совокупность данных факторов является малозначительной для людей со стабильным графиком работы, но если же человеку присуще постоянное разнообразие в периодах приёма пищи на протяжении дня, то пользы, получаемой от еды, становится меньше, сокращается расход энергии организмом на совершение определённых действий [5; 6].

Подобные исследования наглядно демонстрируют, что у каждого человека есть «внутренние часы», выработанные в условиях однообразной деятельности, которые корректирует гормональный фон, непосред-

ственно влияющий на скорость физиологических процессов в организме человека.

Для сотрудников ГИБДД необходимо знать и учитывать данные моменты в своей служебной деятельности во избежание неблагоприятных последствий для физического состояния организма. В профессиональной деятельности нередко встречаются затруднения, выбивающие человека из привычного ему ритма жизни. В целях профпригодности сотрудника ГИБДД необходимо в условиях меняющейся обстановки подстраивать всю дневную активность с потребляемым дневным рационом под привычные диапазоны временных границ, установленные им на протяжении долгого времени [7].

Резюмируя, хочется отметить актуальность рассматриваемого вопроса. Сотрудники ГИБДД ежедневно попадают в стрессовые ситуации, заступают в суточные наряды, вынуждено задерживаются на службе и т.д. Все это провоцирует смену дневного и ночного режима. Сотрудники, не умеющие коррелировать свою активность с питанием в условиях меняющейся обстановки, будут неизбежно стремиться к ухудшающимся показателям состояния здоровья, несовместимым с несением службы в органах внутренних дел России.

1. Макеева В.С., Баркалов С.Н., Алдошин А.В. Проектирование физической подготовки в вузах МВД России с учетом особенностей психофизической организации личности слушателей, обучающихся по профилю ГИБДД // Известия Тульского государственного университета. Физическая культура. Спорт. 2017. № 1. С. 57–62.
2. Гуняев Е.В., Алдошин А.В. Укрепление здоровья населения и профилактика заболеваний // Наука-2020. 2021. № 7 (52). С. 21–26.
3. Моськин С.А. Формирование мотивации сотрудников органов внутренних дел к физкультурно-оздоровительным занятиям // Автономия личности. 2020. № 3 (23). С. 122–130.
4. Кузнецов М.Б., Осипов Д.В. К вопросу о фитнесе как средстве укрепления здоровья человека // 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. 56–60.
5. Галицына Д.А., Кузнецов М.Б. К вопросу применения здоровье-сберегающих технологий в образовательных организациях Министерства внутренних дел России // Наука-2020. 2021. № 5 (50). С. 102–107.
6. Дмитриева А.С., Пахомов В.И. Влияние спорта на жизнь и здоровье человека. Физическая активность как основное направление развития здорового общества // Наука-2020. 2021. № 7 (52). С. 45–50.
7. Губанов Э.В. Физическая подготовка в формировании здорового образа жизни курсанта образовательной организации МВД России // Научный

вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 1 (74). С. 102–104.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузнецов Михаил Борисович, старший преподаватель кафедры физической подготовки и спорта.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: сотрудник ГИБДД, здоровье, физическая подготовка, циркадные ритмы, питание, сон.

Кузнецова Н.М.

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ И ВОЗРАСТНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЛИЦ, ПОДВЕРЖЕННЫХ ВЛИЯНИЮ НЕГАТИВНОГО ВИДЕОКОНТЕНТА, ДЕМОНСТРИРУЮЩЕГО ПРОТИВОПРАВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ В УСЛОВИЯХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье представлен краткий анализ проникновения Интернета в России, положительные и отрицательные аспекты его влияния, указывается на наличие в интернет-пространстве достаточно большого количества деструктивного контента, включая противоправное поведение в условиях дорожного движения. Рассмотрены некоторые психологические и возрастные особенности лиц, подверженных влиянию видеокнтента, демонстрирующего противоправное поведение в условиях дорожного движения.

На сегодняшний день технологии Интернета основательно вошли в обыденную жизнь современного человека и помогают ему реализовывать практически безграничные возможности во всех ее областях. Основные виды деятельности, такие как труд, учение, общение, все больше и больше реализуются через интернет-среду, а значит трансформируются, приобретают новые черты и свою специфику. Погруженность в интернет-среду можно рассматривать как новое психологическое явление, особенно ярко проявленное в последние несколько лет и связанное с происходящими событиями в обществе.

Так, по данным ежегодного отчета We Are Social и Hootsuite [3], на начало 2022 г. уровень проникновения Интернета в России составил 89 %.

В период с 2021-го по 2022 г. количество его пользователей в Российской Федерации увеличилось на 5,8 млн (+4,7 %) и составило 129,8 млн пользователей. Отдельного внимания заслуживает явление активного развития и популяризации социальных сетей. Количество пользователей социальных сетей в России на начало 2022 г. было эквивалентно 72,7 % от общей численности населения. В среднем каждый пользователь Интернета имеет несколько аккаунтов в различных социальных сетях (их количество достигает в среднем 5), и времени на них у россиян уходит в среднем 2 часа 28 минут.

Несмотря на положительные аспекты использования Интернета (возможности для обучения, работы, получения нового опыта, развития и повышения качества жизни), нельзя не сказать о проблемах, связанных с его использованием, к которым можно отнести недостаточную защищенность персональных данных, вирусную рекламу, алгоритмы соцсетей, управляющие потребностями пользователей и создающие видимость свободы и разнообразия мнений и т.д. Кроме того, избыточное применение Интернета может привести к потере рефлексивного самосознания, искаженному восприятию времени, приобретению ложной способности «совладания с ситуацией», интернет-зависимости и др.

Особого внимания заслуживает проблема наличия в интернет-пространстве достаточно большого количества деструктивного контента[1], который можно наблюдать в социальных сетях пользователей различного возраста и пола. Объемы деструктивного и противоправного контента в социальных сетях растут с каждым днем вместе с объемами информации, которые «постят» в сети пользователи.

В последнее время в социальных сетях участились случаи размещения гражданами видеоконтента, пропагандирующего противоправное поведение в условиях дорожного движения, включая факты демонстративного и грубого нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД) (превышение установленной скорости движения, совершение опасных маневров, несоблюдение правил перевозки пассажиров и т.д.), в том числе при организации и проведении незаконных уличных гонок, что несет прямую угрозу жизни и здоровью граждан, а также снижает эффективность работы правоохранительных органов по пресечению и предупреждению правонарушений и преступлений.

Видеоконтент, демонстрирующий противоправное поведение в условиях дорожного движения, является частью интернет-среды и способен оказывать влияние на аудиторию. Его влияние может быть рассмотрено в терминах «вовлеченность», «участие», «погружение», с одной стороны, и выраженностью некоторых психологических качеств у лиц, вос-

[1] Под деструктивным контентом понимается намеренное нарушение социальных отношений, включая экстремизм, причинение физического ущерба, моральное унижение людей, жестокость к животным, вандализм и другое.

принимающих такой видеоконтент – с другой. В полной мере осознать и осмыслить воздействие интернет-среды на личность еще предстоит в рамках междисциплинарного знания, включая различные отрасли психологии.

Укажем некоторые особенности личности, способствующие подверженности влияния негативного контента.

Так, повышенная восприимчивость человека к воздействию окружающей среды, выраженная во внушаемости, будет снижать у участника дорожного движения (далее – УДД) критичность в восприятии и оценке получаемой информации. Поступая в мозг, информация минует рациональную часть психики, не подвергается критике и сразу становится частью опыта. В результате поведение, демонстрируемое в видеоконтенте, воспринимается УДД как должное и у них не возникает сомнений в правильности такого поведения. Внушаемость усиливается, если лицо, демонстрирующее противоправное поведение, является авторитетом (знаменитость, раскрученный блогер и т.д.) и обладает определенными особенностями, проявляющимися в умении быть убедительным, открытым, вызывающим доверие и т.д.

Среди признаков внушаемости можно выделить: зависимость от мнения окружающих в сочетании со стремлением быть не хуже других, следовать моде, подчиняться стереотипам поведения; склонность подчиняться сильной личности, преклонение перед авторитетами; конформизм; привычка подчиняться; быстрая смена убеждений в зависимости от ситуации и социального окружения и т.п.

Проанализировать статистику тех лиц, кто осуществляет просмотр указанных видеороликов (и в целом тех, кто просматривает подобного рода видеоконтент), не представляется возможным в связи с тем, что эта информация доступна только владельцам каналов или администраторам видеохостингов (например «YouTube»). Тем не менее с определенной долей вероятности можно предположить, что среди подписчиков интернет-каналов, на которых демонстрируется противоправное поведение в условиях дорожного движения, имеются несовершеннолетние подростки. Учитывая, что их «картина мира», самоконтроль, соподчинение мотивов, становление ценностных и духовно-нравственных ориентиров еще в процессе формирования, подверженность влиянию деструктивного контента достаточно высока.

Этот период возрастного развития является одним из самых критичных, противоречивых и сложных. В подростковом возрасте активно формируется самосознание, вырабатывается собственная независимая система эталонов самооценивания и самоотношения, развиваются способности проникновения в свой собственный мир, начинается осознание своей неповторимости, индивидуальности. Парадокс состоит в том, что подростки, стремясь принадлежать к «группе единомышленников», при этом

не хотят сливаться с ними, хотят выделяться любым способом, чаще всего через стремление к протестному поведению, поэтому их могут привлекать блогеры[1] [2], демонстрирующие динамичные, яркие картинки, включая противоправное поведение, построенное на подростковых принципах: «делай все наперекор», «эпатируй», «пренебрегай мнением окружающих».

Психологические механизмы взросления подкрепляются особенностью современной окружающей среды, которая проявляется в опосредованности общения цифровыми технологиями и устройствами (гаджетами, мобильными приложениями, социальными сетями, мессенджерами и пр.). Такие контакты отличаются поверхностностью, происходит замена живого общения цифровым, снижение восприятия человеческих эмоций и «аутизация» (уход от действительности), что приводит к эмоциональной незрелости. Кроме того, «бесцельный серфинг» по Интернету (то есть просто так) используется подростками в качестве справочника для поиска практически любой информации[2]. В результате высока вероятность просмотра негативного видеоконтента, в том числе демонстрирующего «опасное вождение», нарушение правил дорожного движения и пр. Учитывая, что блогеры монетизируют свои каналы и часто используют вирусное продвижение (вирусный маркетинг) демонстрируемой информации, то велика вероятность того, что подросток, просмотрев один раз такой видеоролик, например, из-за любопытства, будет подвержен «атаке» подобного рода видеороликов.

Несовершеннолетние чувствительны к воздействию факторов окружающей среды, а так как критичность мышления при восприятии информации у них низкая, любой прямой запрет вызывает противоположную реакцию и особый интерес, то просмотр видеороликов, демонстрирующих противоправное поведение участников дорожного движения, может тормозить формирование правосознания, провоцировать через механизм подражания «смотри на меня – делай как я» элементы рискованности, вседозволенности в поведении и, в целом, способствовать формированию асоциального поведения.

Так, примером такого влияния в подростковой среде может быть распространённая в социальных сетях и мессенджерах опасная игра «Беги или умри». Суть рискованного «развлечения» состоит в том, чтобы успеть

---

[1] По результатам анализа 30 видеороликов, размещенных на 9 популярных каналах видеохостинга YouTube, было выявлено, что ролики выкладывались именно блогерами (критериями их отбора были: количество подписчиков (не менее 50 тыс.) и количество просмотров видеороликов, демонстрирующих противоправное поведение в условиях дорожного движения, выложенных в аккаунте).

[2] Для отражения этого феномена был введен термин «гугл-дети» или «окей, гугл», что существенно снижает функции головного мозга и дальнейшее его формирование по сравнению с другими методами (например, дедукцией, индукцией, анализом и др.).

перебежать дорогу прямо перед автомобилем в неположенных местах. Подростки могут снимать данный факт на видео и выкладывать в интернет-пространство. Несмотря на то, что такие видеоролики могут быть постановочными, смонтированы ради развлечения и распространены ради хайпа, степень их влияния на несформированное сознание подростка такая же, как у реальных. Срабатывает психологический эффект присоединения, проявляющийся в том, что популярность определенных убеждений увеличивается по мере того, как их принимает все больше людей.

Таким образом, учитывая, что в среднем пользователь социальных сетей проводит в день не менее 2 часов, влияние видеоконтента, демонстрирующего противоправное поведение в условиях дорожного движения, может быть достаточно высоко, особенно на несовершеннолетних, которые в силу своих психологических особенностей (повышенной внушаемости, склонности к подражанию и др.) сильнее (по сравнению со взрослыми) подвержены влиянию подобного видеоконтента.

В заключение укажем на необходимость усиления законодательного регулирования в части легальных возможностей по ограничению контента, демонстрирующего противоправное поведение, в том числе в условиях дорожного движения, размещаемого на страницах цифровых сервисов и платформ, а также оперативного реагирования на запросы об удалении такого видеоконтента [1]. Обеспечение прозрачности системы модерации (публичная отчетность, разъяснение оснований удаления контента, объяснение алгоритмов автоматической фильтрации) также может являться одним из механизмов регулирования возможности размещения подобного видеоконтента.

Противодействие видеоконтенту, демонстрирующему противоправное поведение в условиях дорожного движения, является неотъемлемой частью пропаганды безопасности дорожного движения и формирования просоциальных ценностей и установок участников дорожного движения.

---

1. Виноградов В.А., Ларичев А.А., Журавлев М.С. и др. Краткий сравнительно-правовой анализ мер по противодействию распространения противоправного деструктивного контента в сети интернет (справка) [Электронный ресурс]. URL: https://www.hse.ru/mirror/pubs/share/ 496608248.pdf (дата обращения: 07.02.2023).
2. Кузнецова Н.М. Анализ видеоконтента, демонстрирующего противоправное поведение в условиях дорожного движения // Современная наука. 2022. № 2. С. 18–21.
3. Отчёт о состоянии цифровой сферы Global Digital 2022 [Электронный ресурс]. URL: https://www.web-canape.ru/business/internet-v-rossii-v-2022 godu-samye-vazhnye-cifry-i-statistika (дата обращения: 07.02.2023).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кузнецова Наталья Михайловна, кандидат психологических наук, начальник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения.

ФКУ «НЦ БДД МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: деструктивный видеоконтент, интернет, соцсети, блогер, противоправное поведение, подростки, пропаганда, безопасность дорожного движения.

Кураков Д.В.

ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ НА СОСТОЯНИЕ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ КАК ЭЛЕМЕНТ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА СУБЪЕКТА

В статье рассматривается одна из наиболее важных причин высокого уровня аварийности – управление транспортным средством в состоянии опьянения, а также некоторые практические аспекты освидетельствования водителей транспортных средств на состояние алкогольного опьянения с учетом возникающих проблем, связанных с его проведением в порядке статьи 27.12 КоАП РФ.

Обстановка, которая складывается на дорогах в условиях современной реальности, носит небезопасный характер, поэтому важно периодически, а по возможности – постоянно, осуществлять профилактические мероприятия. Выявление и пресечение правонарушений на начальной стадии их зарождения весьма положительно сказывается на будущих действиях водителей.

Рассмотрим такую острую проблему, как вождение транспортного средства в нетрезвом виде (статья 12.8 КоАП РФ). Водитель автомобиля, который находится под влиянием алкоголя, не может в полной мере осознавать и оценивать реальную обстановку, принимать решения и отвечать за свои действия, тем самым повышая вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий, увеличивая риск травматизма на дороге, нередко приводящий к летальному исходу. Поэтому существует потребность в разработке и реализации универсального и действенного механизма предупреждения участия в дорожном движении лиц в состоянии алкогольного опьянения.

Уточним нормативно-правовую базу, которая регулирует вопрос освидетельствования:

1. Постановление Правительства РФ от 26 июня 2008 г. № 475 «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» [1].

2. 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» [2].

3. Приказ Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» [3].

Освидетельствование выступает одним из основных элементов пресечения и предупреждения. Освидетельствование на состояние опьянения образует совокупность закрепленных в законодательстве правоприменительных действий, существенные особенности которых позволяют выделить следующие самостоятельные этапы:

обнаружение оснований для проведения освидетельствования;

проведение освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

направление и препровождение на медицинское освидетельствование;

медицинское освидетельствование на состояние опьянения [4].

Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения являются мерами обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и применяются в целях пресечения административных правонарушений и обеспечения правильного рассмотрения дела только в случае, когда есть достаточные основания полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения. Такими основаниями является наличие одного или нескольких признаков:

запах алкоголя изо рта;

неустойчивость позы;

нарушение речи;

резкое изменение окраски кожных покровов лица;

поведение, не соответствующее обстановке.

Освидетельствование на состояние опьянения представляет собой следующий алгоритм: при появлении у инспектора дорожно-патрульной службы (далее – ДПС) оснований-подозрений (произошло дорожно-транспортное происшествие, повлекшее причинение вреда здоровью потерпевшему), что водитель находится в состоянии опьянения, он должен отстранить его от управления транспортным средством и на основании законов предложить пройти освидетельствование. Далее сотрудник в присутствии понятых либо под видеозапись предлагает пройти освидетельствование на месте либо в ближайшем посту ДПС. Данный процесс включает в себя действия по выдоху в мундштук алкотестера на определение содержащегося в крови тестируемого алкоголя в промилле (составление акта освидетельствования). Стоит уточнить, что одной из особенностей проведения является наличие сертифицированного алкотестера (неповреждённой пломбы и паспорта о проверке) и мундштука, который распечатывается в присутствии проверяемого. С полученным результатом должен быть ознакомлен как сам водитель, так и присутствующие понятые.

Если гражданин-водитель отказывается (не согласен с результатом) от прохождения процедуры, либо инспектор сомневается в результате алкотестера, то его следует направить на медицинское освидетельствование (оформление протокола, присутствие понятых/видеозапись).

Все полученные результаты и лабораторные исследования должны обязательно документально фиксироваться [5].

Таким образом, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения выступает неким элементом по пресечению обстоятельств, когда водитель находится в нетрезвом состоянии, а так осуществить момент профилактической деятельности по предупреждению будущих правонарушений.

---

1. 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 [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 26 июня 2008 г. № 475. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функ-

ции 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 «КонсультантПлюс».
3. О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) [Электронный ресурс]: приказ Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Фокин С.А. Освидетельствование на состояние опьянения в механизме административно-правового регулирования. СПб., 2012.
5. Губенков А.О. Проблемы в административно-правовой деятельности Госавтоинспекции при возврате водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами // Наука. Мысль: электронный периодический журнал. 2017. Т. 7. № 3-1. С. 26–30.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Кураков Денис Владимирович, кандидат юридических наук, доцент кафедры ОРД ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: освидетельствование, алкогольное опьянение, профилактика, предупреждение и пресечение, дорожно-транспортное происшествие, водитель, сотрудник.

Лазарев С.Н., Любимов В.А., Иванов Р.А.

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАСШИРЕНИЮ ПЕРЕЧНЯ УСЛОВИЙ ПРИ ОФОРМЛЕНИИ И АНАЛИЗЕ ДТП

В статье рассматривается подход к всестороннему выявлению причин дорожных происшествий и определению виновных лиц при оформлении документов по дорожно-транспортным происшествиям (ДТП) без участия уполномоченных на то сотрудников полиции. В качестве расширения перечня условий предлагается в Правила применения Типовых схем ДТП включить оценку состояния автодорог и дорожных условий и выявление виновности должных лиц и организаций, отвечающих за контроль их состояния, содержание и ремонт.

Представляя дорожное движение как сложную дорожно-транспортную систему (см. рисунок 1) с определенными параметрами и свойствами, основными элементами которой являются участник дорожного движения (в частности водитель), транспортное средство (автомобиль), дорога, среда, подразумевается, что безопасность ее функционирования зависит от безопасности каждого из элементов. Согласно статистике, представляемой в открытых источниках МВД России [1], сопутствующие причины ДТП, которыми являются нарушение требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог и неудовлетворительные дорожные условия, находятся на втором месте после нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств, и составляют почти треть от общего их числа. К основным видам неудовлетворительных дорожных условий относятся отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части, недостатки зимнего содержания, отсутствие дорожных знаков и пешеходных ограждений в необходимых местах, неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков, недостаточное освещение участков дорог и др. Это подтверждает тот факт, что от качества и содержания автомобильных дорог во многом зависит безопасность дорожного движения в целом. К сожалению, эти условия при определении виновника происшествия иногда не учитываются.

В целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации [2], направленной на повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортного травматизма, в стране приняты и внедряются требования по строительству и содержанию автомобильных дорог. Это подтверждается принятыми за последние годы федеральными законами, государственными стандартами, рекомендациями Росавтодора [3–8] и другими документами. В данных законодательных актах, руководящих документах определены категории дорог, ответственность за их содержание (эксплуатацию), показатели, критерии количественные оценки по содержанию, периодичности проведения мероприятий контроля. Такая всесторонняя оценка позволяет руководителям, специалистам, ответственным за эксплуатацию, содержание автодорог планировать свои работы, с целью обеспечения максимальной эффективности их использования, что предполагает, в том числе, повышение безопасности дорожного движения.

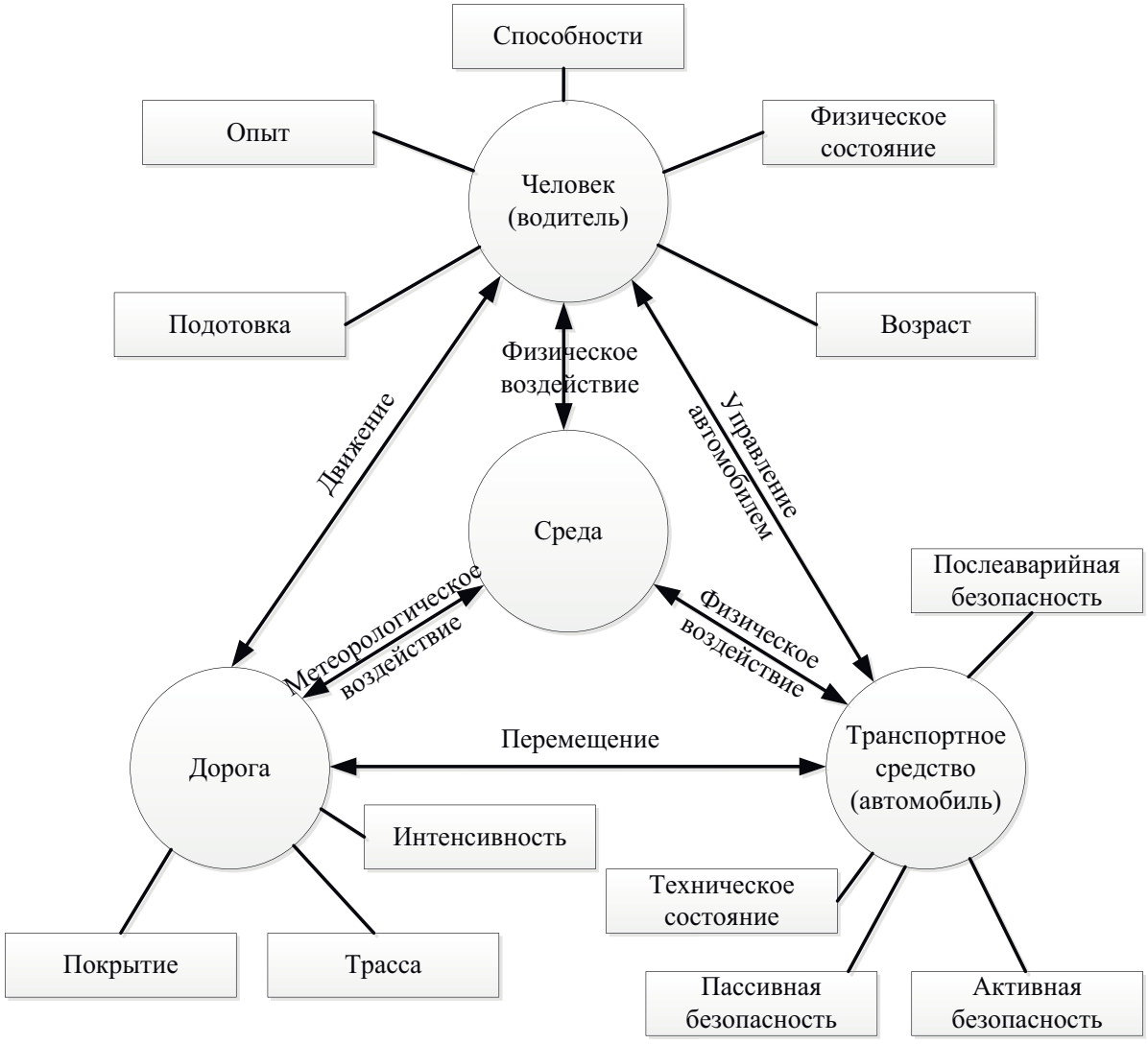


Рис. 1. Структура дорожно-транспортной системы.

При оформлении и анализе причин ДТП, должны учитываться все факторы, условия, обстоятельства, которые привели к данному происшествию. Только в этом случае возможно вынести обоснованное, беспристрастное решение, основанное на законных требованиях, определение характера и степени ответственности виновных лиц.

Это особенно важно выполнить на начальном этапе при оформлении ДТП госинспектором и, особенно, при оформлении документов по ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, так как от правильности, точности и учета всех факторов, изложенных в Извещении о ДТП, во многом будет зависеть распределение ответственности его участников за причиненный ими вред. В основе вышерассмотренных документов, кроме формальных данных об участниках ДТП, транспортных средствах, содержится также общее описание и схема ДТП, с расположением транспортных средств до и в момент происшествия. Данные Извещения о ДТП, типовые схемы ДТП и правила (рекомендации) по их при-

менению, изложенные в Правилах [4], используются страховыми компаниями для определения степени виновности участников ДТП.

Формальный анализ применения принятых Правил [4] показывает, что решение о виновности в ДТП выносится только в отношении водителей. Пример распределения ответственности участников ДТП по данным Правилам представлен на рисунке 2 и в таблице 1.

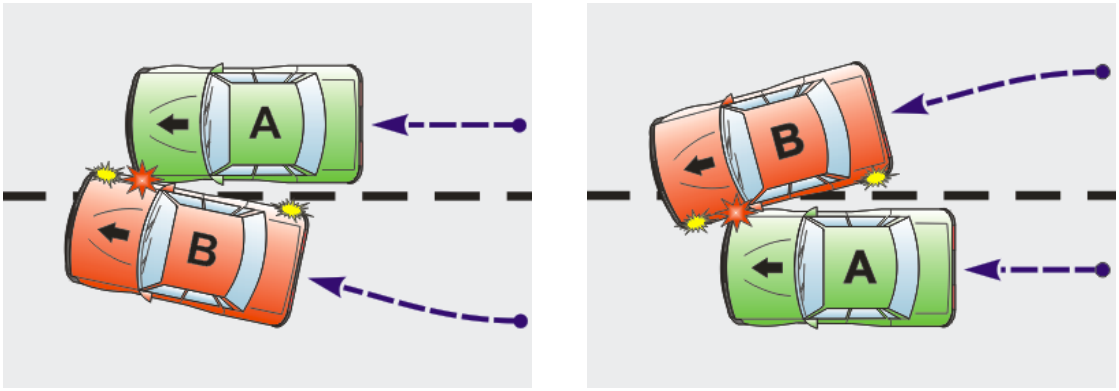


Рис. 2. Пример схемы расположения ТС на проезжей части в момент ДТП.

Таблица 1.

Пример распределения степени ответственности участников ДТП в соответствии с типовыми схемами

Обстоятельства ДТП	**Заключение**	**п. 11 Извещения о ДТП**		**Распределение ответственности**	
		A	***B***	***A***	***B***
1) При перестроении или объезде препятствия ***B*** не уступил дорогу ***A***, двигавшемуся прямо и попутно справа или слева от него. 2) При одновременном перестроении ***A*** и ***B***, ***B*** не уступил дорогу ***A***, перестраивавшемуся справа от него	***B*** нарушил п.8.4 или п.8.5 ПДД	*10* *11* *18*	*10* *11* *18*	0	1

Из выше представленного видно, что распределение степени ответственности (определение виновности) определяется бинарной зависимостью 1; 0, где 1 – виновен, 0 – невиновен или ½ – виновны оба. Однако, как было отмечено выше, ДТП происходят, в том числе, по причине некачественного состояния дорожного покрытия автодорог, отсутствия знаков, разметки, некорректной работе технических средств организации дорожного движения и др.

На законодательном уровне определена юридическая ответственность должностных лиц, организаций за содержание и состояние дорог. Поэтому важно уже на начальном этапе анализа и оформления докумен-

тов по ДТП зафиксировать не только положение транспортных средств, их повреждения, но и всех других условий и обстоятельств, которые объективно могли повлиять на совершение ДТП. Формально такая фиксация может быть дополнена также бинарной зависимостью 1; 0, характеризующей состояние дорожного покрытия (*C*) и наличия (отсутствия) дорожных знаков, разметки, технических средств организации дорожного движения (*D*). В описательной части обстоятельств ДТП указать на возможные причины, в том числе, связанные с состоянием дорожного покрытия, наличия (отсутствия) дорожных знаков, разметки, технического состояния средств организации дорожного движения, со ссылками нарушений требований, предъявляемых к автомобильным дорогам. Пример такого распределения ответственности участников ДТП представлен в таблице 2.

Таблица 2.

Пример распределения степени ответственности участников ДТП с учетом дорожных условий

Обстоятельства ДТП	**Заключение**	**п. 11 Извещения о ДТП**		**Распределение ответственности**			
		A	***B***	***A***	***B***	***C***	***D***
1) При перестроении или объезде препятствия ***B*** не уступил дорогу ***A***, двигавшемуся прямо и попутно справа или слева от него. 2) При одновременном перестроении ***A*** и ***B***, ***B*** не уступил дорогу ***A***, перестраивавшемуся справа от него. 3) При движении в одном направлении ***A*** и ***B***, ***B***, в результате заноса, выехал на полосу движения ***A***. Занос ***B*** произошел в результате несвоевременной антигололедной обработки дороги	***B*** нарушил п.8.4 или п.8.5 ПДД ***C*** нарушил п. (ссылка на [6–8])	*10* *11* *18*	*10* *11* *18*	0 0	1 0	0 1	0 0

Заполнение разделов *C* и *D* может проводится с учетом принятых критериев, предъявляемых к качеству автомобильных дорог и их реального состояния. Наиболее подробно критерии качества (требования) по содержанию дорог указаны в [5–8].

Представленные предложения позволят всесторонне учесть причины ДТП уже на этапе его оформления, определить виновность участников ДТП, в том числе тех, кто обязан контролировать техническое состояние, проводить своевременное обслуживание, ремонт дорожного покрытия,

контролировать наличие (отсутствие) дорожных знаков, разметки, технического состояния средств организации дорожного движения. Своевременное и объективное выявление причин ДТП позволит эффективно влиять на безопасность дорожного движения в целом.

1. Об утверждении 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 «КонсультантПлюс».
2. Официальный сайт ГИБДД России [Электронный ресурс]. URL: htpp://www.gibdd.ru.
3. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ: ред. от 14 июля 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Правила применения Типовых схем дорожно-транспортных происшествий и распределение ответственности участников дорожно-транспортного происшествия за причиненный ими вред при оформлении документов по дорожно-транспортным происшествиям без участия уполномоченных на то сотрудников полиции [Электронный ресурс]: постановление Президиума РСА от 1 июля 2010 г., пр. № 2: с изм. от 3 сентября 2020 г., пр. № 52. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Об утверждении Правил ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос.Федерации от 26 октября 2020 г. № 1737. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. ГОСТ Р 59434-2021. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания. Критерии оценки и методы контроля [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. ГОСТ Р 58862-2020. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Содержание. Периодичность проведения [Электронный ресурс]: утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 26 мая 2020 г. № 229-ст. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
8. ОДМ 218.11.004-2020. Методические рекомендации по порядку проведения оценки уровня содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения [Электронный ресурс] / Федеральное дорожное агентство (Росавтодор). М., 2020. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Лазарев Сергей Николаевич, доцент, сотрудник.
Академия ФСО России.
302015, Российская Федерация, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Любимов Владимир Алексеевич, кандидат военных наук, доцент, сотрудник.
Академия ФСО России.
302015, Российская Федерация, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Иванов Роман Александрович, сотрудник.
Академия ФСО России.
302015, Российская Федерация, г. Орел, ул. Приборостроительная, 35.

Ключевые слова: безопасность, дорога, ДТП, типовые схемы.

Литвинов А.В., Андреев П.Г.

ПРАВОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ИНДИВИДУАЛИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО НАКАЗАНИЯ

В данной статье рассмотрены особенности применения административного законодательства в области дорожного движения. Автором предлагается подходить к использованию санкций статей КоАП РФ индивидуально, учитывая конкретные особенности отдельных административных дел.

Пренебрежение социально-правовыми нормами, правовой нигилизм, ощущение безнаказанности и вседозволенности – это те основные черты русского общества, которые были им приобретены в период перехода от XX к XXI в., обусловленные сломленной политической направленностью. Данный процесс совместно с отсутствием культуры вождения отрицательно сказывается на системе обеспечения безопасности дорожного движения, приводя к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий. В этой связи возрастает значение использования мер административного принуждения наряду с осуществлением профилактических мероприятий.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) своими нормами регламентирует защиту прав, свобод и интересов граждан страны от соответствующих правонарушений. Следовательно, применение правильного вида наказания должно в

полной мере реализовывать содержащиеся нормы КоАП РФ и предупреждать совершение нарушений [4, с. 123].

Глава 4 КоАП РФ содержит убедительный объем норм, регулирующих процедуру назначения административного наказания. Широкий охват правоприменительной практики подтверждает активное использование данных норм. Однако стоит отметить, что путь реализации административного принуждения теряет, по нашему мнению, индивидуализацию относительно конкретного субъекта указанных правоотношений. То есть любое административное наказание и ответственность за нарушение КоАП РФ должны удовлетворять не только общим интересам общества, но и гарантировать исправление противоправного поведения виновного лица, его реабилитирование, относительно потерпевшей стороны в том числе.

Нельзя не согласиться с Л.Б. Антоновой, которая утверждает, что «любая ответственность, в том числе и административная, должна обеспечивать одновременное достижение трех целей:

- удовлетворение назначенным наказанием потерпевшей стороны,
- индивидуальную профилактику возможного дальнейшего противоправного поведения виновного лица,
- общую профилактику административных правонарушений.

При этом должен быть найден некий оптимальный баланс между этими целями» [1, с. 76].

Считаем, что проблема правового нигилизма в части, касающейся обеспечения безопасности дорожного движения, может быть решена путем соотнесения уровня наказания за конкретное правонарушение степени общественной опасности, учитывая индивидуальные характеристики определенной ситуации. Изучая практическую составляющую применения наказания за правонарушения в области реализации дорожного движения, можно прийти к выводу несовершенства административного законодательства, наличия некоторых пробелов, требующих своего заполнения.

Применение административного наказания может быть реализовано определенными органами, а также судом при вынесении решения по конкретным административным делам. Это объясняет попытку законодателя провести индивидуализацию относительно определенного правонарушения. Рассмотрим конкретный пример.

Ростовским районным судом Ярославской области в 2022 г. было вынесено решение по делу в отношении гражданина N, привлекаемого к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ «Оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся, при отсутствии признаков уголовно наказуемого деяния». К нему было применено наказание в виде лишения права управления транспортным средством сроком на один год, хотя санкция данной статьи предусматривает и более строгий вид, в том числе административный арест на срок до пятна-

дцати суток. В ходе судебного разбирательства были изучены все обстоятельства дела, в том числе было установлено, что гражданин N, не превышая установленного ограничения скорости движения транспортного средства, спешил в медицинское учреждение с доставкой лекарства для своей родственницы и не мог «задерживаться по пути» [3]. Данное объяснение было подтверждено сотрудниками медучреждения. Суд учел это обстоятельство как смягчающее, но не освобождающее от ответственности.

В данном конкретном случае идет речь об индивидуальном подходе судебного органа к рассмотрению дела. При этом большая часть норм административного законодательства не имеет «разброса» в видах наказания. Особенно это касается главы 12 КоАП РФ, где наказание остается в основной массе фиксированным или же разница между минимальным и максимальным наказанием не является весомой. Нет возможности учитывать материальное положение правонарушителя, его личность, обстоятельства, которые бы возможно, смягчили нарушение. То есть фактически законодатель указанной главой лишает возможности применения индивидуального подхода к вынесению решения.

Определяя особенности применения административного наказания относительно конкретного случая, законодатель при явно схожих последствиях от правонарушения устанавливает значительно отличающиеся по размеру виды наказания. Так, например, ч. 2 ст. 12.3 КоАП РФ за управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления им, предусматривает наказание в виде штрафа размером 500 рублей. Ч. 3 ст. 12.3 КоАП РФ за передачу управления транспортным средством лицу, не имеющему при себе документов на право управления им, влечет наложение штрафа размером 3000 рублей. Ст. 12.32.1 КоАП РФ за допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего российского национального водительского удостоверения, влечет штраф размером 50 000 рублей.

Логика законодателя прослеживается, сравнивая правовые последствия ст. 12.3 КоАП РФ и ст. 12.7 «Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством» и административные наказания в виде 500 рублей и 5000 рублей соответственно. При этом остается непонятным вопрос, почему санкция статьи 12.3 КоАП РФ равна по размеру санкции ч. 2 ст. 12.9 «Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 20, но не более 40 километров в час» [2], хотя значимость возможных последствий весьма различна.

Таким образом, рассмотренные в настоящей статье пробелы административного законодательства говорят о его несовершенстве и требуют более тщательного подхода к реализации и применению отдельных видов наказания, его размеров, а также индивидуальных особенностей конкретных административных разбирательств.

1. Антонова Л.Б. Проблемы назначения административных наказаний // Вестник Воронежского института МВД России. 2015. № 2. С. 75–78.
2. Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушения [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: с изм. от 27 января 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. URL: https://sudact.ru/Судебные и нормативные акты РФ.
4. Павлова Е.В. Проблемы и перспективы совершенствования административного законодательства // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 1 (86). С. 122–128.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Литвинов Артём Валерьевич, кандидат технических наук, доцент кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях.

Омская академия МВД России.

644092, Российская Федерация, г. Омск, ул. Комарова, 7.

Андреев Петр Геннадьевич, старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: административное правонарушение, административное наказание, ответственность, правонарушения в области реализации дорожного движения.

Локтионова А.Г., Новиков И.А.

РЕАЛИЗАЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ИТС В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Изучены вопросы влияния интеллектуальных систем в транспортной отрасли Российской Федерации. Проведен анализ применения интеллектуальных транспортных средств и работа их на практике в городской агломерации города Белгород. Цель исследования – определение эффективности использования информационных технологий и рациональность повсеместного внедрения данных систем в других субъектах РФ.

Интеллектуальная транспортная система (ИТС) – это совокупность технических комплексов и подсистем позволяющая управлять, обеспечивать и контролировать дорожное движение с целью повышения безопасности и снижения числа дорожно-транспортных происшествий на дорогах, а также предоставления необходимой информации для участников дорожного движения. По сравнению с традиционными транспортными системами, в век информатизации и цифровизации ИТС на дорогах является неотъемлемой частью современного города. Благодаря новейшим интеллектуальным системам (ИТС) статус транспортных средств и участников движения становится прогнозируемым и предсказуемым в информационно-транспортном пространстве [1].

В Российской Федерации внедрение и разработка концепции ИТС начались относительно недавно, а именно с 2000 г. И только в последние 10 лет и по настоящее время идет активное и массовое их внедрение в различных регионах страны. Внедрение ИТС в субъектах РФ реализуется в рамках проектов – федерального проекта «Общественные меры развития дорожного хозяйства» и нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Белгородская область входит в число субъектов РФ, в которых планируется повсеместное использование интеллектуальных систем в дорожной отрасли.

В Белгородской области утверждена Концепция создания интеллектуальных транспортных систем в Белгородской области на 2020–2024 годы [2], включающая в себя 5 этапов реализации ИТС (таблица 1).

Таблица 1.

Этапы внедрения ИТС в Белгородской области в период 2020–2024 гг.

Этап и год внедрения	***Планируемые мероприятия***
I этап (2020 г.)	1) создание и внедрение единой платформы диспетчерской службы, 2) интеграция существующих систем, создание модулей АСУДД, 3) создание новых светофорных объектов и подключение их к модулям АСУДД.
II этап (2021 г.)	1) создание диспетчерского центра управления дорожным движением, 2) объединение ресурсов существующих автоматизированных систем и подсистем ИТС в рамах единой интеграционной платформы ИТС, 3) увеличение зоны покрытия средствами контроля нарушений для снижения числа ДТП, 4) развитие системы мониторинга для обеспечения максимального покрытия территории.

Этап и год внедрения	*Планируемые мероприятия*
III этап (2022 г.)	1) создание и интеграция новых систем и модулей, 2) масштабирование систем мониторинга и фиксации нарушений ПДД, 3) интеграция информационных табло и знаков переменной информации в систему, обеспечение централизованного управления ими.
IV–V этапs (2023–2024 гг.)	1) масштабирование и обеспечение максимального покрытия территорий городов источниками данных для дальнейшего включения их в состав ИТС, 2) модернизация и доработка пользовательских сервисов и развития транспортной инфраструктуры.

В рамках реализации проекта ИТС для агломераций свыше 300 тыс. человек были реализованы следующие мероприятия (рис. 1):

1. Разработана и утверждена Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ);

2. Разработана и утверждена Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД);

3. Создан Центр управления дорожным движением;

4. Создан Центр мониторинга и управления общественным транспортом;

5. Внедрена подсистема светофорного управления, в которой доля светофорных объектов, подключенных к центру управления дорожным движением, обеспечивающих адаптивное светофорное регулирование в 2022 г. составляет 47,5 %, доля светофорных объектов, установленных в городской агломерации, подключенных к центру управления дорожным движением и обеспеченных техническими средствами сбора данных о параметрах дорожного движения, в общем количестве светофорных объектов и обеспечивающих адаптивное светофорное регулирование, установленных в городской агломерации, подключенных к центру управления дорожным движением в 2022 г. составляет 100 % [3; 4];

6. Внедрена подсистема мониторинга параметров транспортного потока. В 2022 г. охват магистральных городских дорог в городской агломерации техническими средствами сбора данных о параметрах дорожного движения составляет 62,5 %, охват магистральных улиц общегородского значения в городской агломерации техническими средствами сбора данных о параметрах дорожного движения составляет 59,67 %: охват магистральных улиц районного значения в городской агломерации техническими средствами сбора данных о параметрах дорожного движения составляет 37,04 %;

7. Внедрена подсистема метео-мониторинга;

8. Внедрена подсистема видеонаблюдения, детектирования ДТП и ЧС. Доля пересечений магистральных городских дорог с любыми иными

дорогами в городской агломерации, на которых установлены дорожные видеокамеры, в общем количестве пересечений на магистральных городских дорогах в городской агломерации составляет 25 %, доля пересечений магистральных улиц общегородского значения с любыми иными дорогами в городской агломерации, на которых установлены дорожные видеокамеры, в общем количестве пересечений на магистральных улицах общегородского значения в городской агломерации составляет 48,78 %, доля пересечений магистральных улиц районного значения с любыми иными дорогами в городской агломерации, на которых установлены дорожные видеокамеры, в общем количестве пересечений на магистральных улицах районного значения в городской агломерации составляет 47,44 %;

9. Создание витрины данных, получаемых с элементов ИТС;

10. Внедрена интеграционная платформа ИТС городской агломерации.

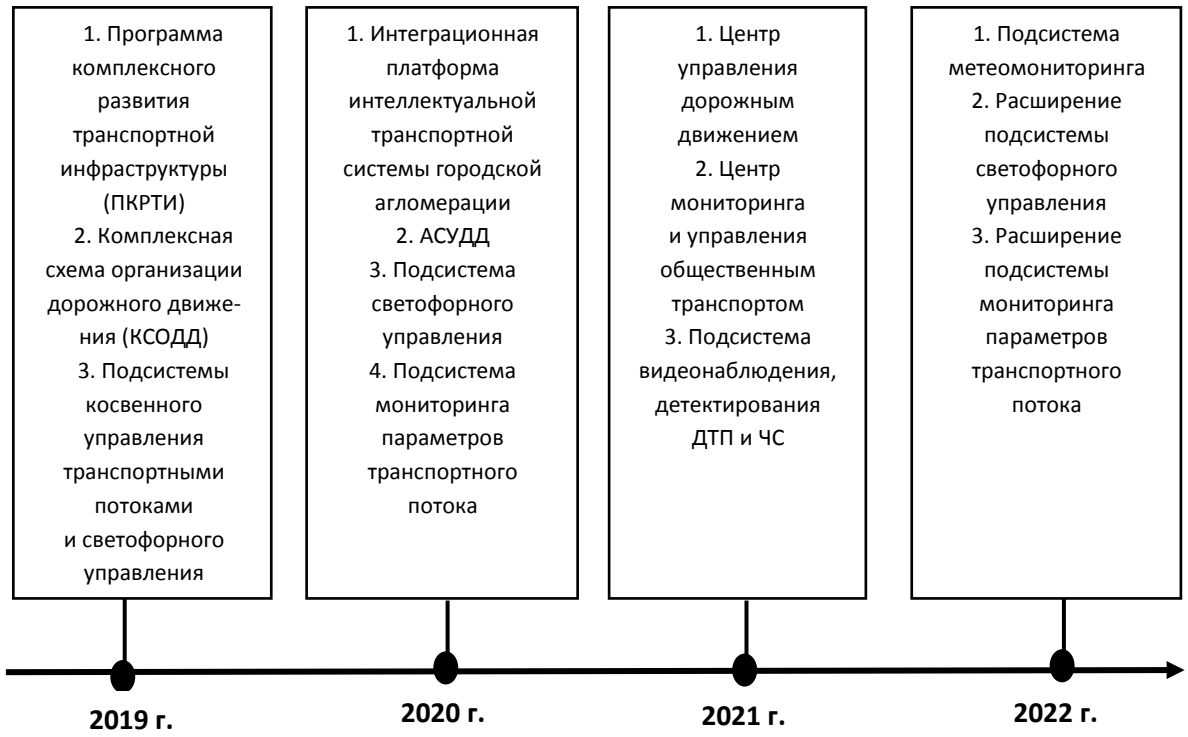


Рис. 1. Мероприятия, внедренные в Белгородской области с 2019-го по 2022 г.

Данные мероприятия (рис. 1) позволили реализовать первый уровень зрелости согласно методическим рекомендациям Министерства Транспорта Российской Федерации и приступить к реализации второго уровня зрелости.

В рамках развития ИТС в Белгородской области реализуется практический проект компаний Белгородского IT-кластера на примере инфраструктуры домашнего региона – «Интеллектуальный трафик», в котором выполняется объединение данных о ситуации на дорогах, транспортных

потоках и нарушениях для дальнейшей централизации и построения работоспособной и перспективной транспортной модели региона [5–6]. В рамках проекта в области апробированы и осуществляют работу следующие системы:

1. Система весогабаритного контроля транспорта (АСВГК).

С 2017 г. в Белгородской области началось создание автоматизированной системы весогабаритного контроля. На сегодняшний день АСВГК в Белгородской области представлена шестью автоматическими пунктами весогабаритного контроля: Корочанский район, а.д. «Белгород-Новый Оскол-Советское», 33+000; Алексеевский район, а.д. «Белгород-Новый Оскол-Советское», 214+000; Губкинский городской округ, «Короча-Губкин-граница Курской области», 34+800; Старооскольский городской округ, «Короча-Губкин-граница Курской области», 98+600; Шебекинский городской округ, «Белгород-Шебекино-Волоконовка», 18+400; Вейделевский район, «Новый Оскол-Валуйки-Ровеньки», 87+000.

Основной целью создания АСВГК является комплексный мониторинг за движением крупногабаритных и/или тяжеловесных транспортных средств путем решения таких задач как: повышение качества контроля за движением тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам Белгородской области, обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, увеличения срока службы дорожного покрытия и искусственных сооружений, повышение уровня безопасности дорожного движения.

2. Автоматизированная система управления и контроля городских платных парковок (АИС парковочного пространства) – проект «Городские парковки».

Данная система принадлежит и управляется МКУ «Белгородское парковочное пространство». В настоящее время платные парковки на территории города Белгорода администрируют 102 стационарных и 1 мобильный комплекс фотофиксации. Для администрирования платных парковок используются стационарные программно-аппаратные комплексы фото-видеофиксации «SOVA-M» в количестве 102 шт. и один автомобильный комплекс фотовидеофиксации «Дозор-М». Также в 2023 г. планируется задействовать дополнительно 60 комплексов при расширении платного парковочного пространства. Вышеуказанные стационарные комплексы функционируют на 17 улицах города и охватывают 1 442 из 2 324 платных парковочных мест, из них 176 из 253 мест для инвалидов. Для улучшения сервиса на территории платного парковочного пространства установлено 29 паркоматов Штрих ПАРК-УДС v2.

3. Система диспетчеризации пассажирского транспорта (СДПТ).

СДПТ представляет собой программно-аппаратный комплекс для осуществления организации и контроля перевозок. СДПТ самостоятельно

осуществляет контроль за выполнением маршрутов назначенным транспортом на основании статистической информации и информации, получаемой от спутниковой системы мониторинга транспорта, и выводит в схематическом и картографическом виде на экран диспетчера. СДПТ за 10 минут до начала выполнения определённого расписания начинает контролировать наличие назначенного транспорта в геозоне первой остановки. В случае отсутствия транспортного средства в указанное время диспетчер информируется push-сообщением о факте невыхода транспортного средства на маршрут. Также диспетчер в режиме push-сообщений получает уведомления о пропуске остановки, сходе с маршрута транспортного средства.

Существование и использование ИТС является важной составляющей в управлении современным городом, благодаря которой снижается нагрузка на улично-дорожную сеть и транспортную инфраструктуру в целом, повышается пропускная способность, затраты на эксплуатацию реконструкцию и строительство дорог снижаются. Интеллектуальные системы делают жизнь всех участников дорожного движения удобнее и безопаснее. Развитие ИТС в Белгородской области активно продолжает развиваться по настоящее время. Анализируя положительную динамику использования ИТС на примере Белгородской области и г. Белгород можно сделать следующий вывод – внедрение данных систем в других регионах является неотъемлемой частью для развития современных, безопасных и комфортных агломераций.

1. Иванова Н. Цифровизация транспортного комплекса как важнейшее условие формирования современной транспортной инфраструктуры // Транспортное дело России. 2020. № 1. С. 71–75.
2. Концепция создания интеллектуальных транспортных систем в Белгородской области на 2020–2024 годы: постановление Правительства Белгородской обл. от 12 мая 2020 г. №181-пп.
3. Новиков И.А., Шевцова А.Г., Кравченко А.А., Бурлуцкая А.Г. Разработка методики адаптации модели регулируемого пересечения // Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета. 2020. Т. 17. № 6 (76). С. 726–735.
4. Ерохина О.В. Технологии «умного города»: инфраструктура будущего // Инфокоммуникационные технологии. 2021. Т. 19. № 3. С. 271–276.
5. Новиков А.Н., Новиков И.А., Шевцова А.Г. Современная оценка проблемы безопасности дорожного движения. Белгород: Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, 2021. 108 с.
6. Шевцова А.Г., Бурлуцкая А.Г., Васильева В.В. Внедрение интеллектуальной транспортной системы RAMPMETERING на примере г. Белгород // Мир транспорта и технологических машин. 2018. № 4 (63). С. 42–48.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Локтионова Алина Геннадьевна, аспирант кафедры эксплуатации и организации движения автотранспорта.

Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова.

308012, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Костюкова, 46.

Новиков Иван Алексеевич, доктор технических наук, профессор, профессор кафедры эксплуатации и организации движения автотранспорта.

Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова.

308012, Российская Федерация, г. Белгород, ул. Костюкова, 46.

Ключевые слова: интеллектуальная транспортная система, городская агломерация, фотовидеофиксация, улично-дорожная сеть, транспортная инфраструктура.

Ляхов П.В.

УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА АВАРИЙНОСТИ, СВЯЗАННОЙ С ВЫЕЗДОМ НА ПОЛОСУ ВСТРЕЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

В настоящей статье представлены результаты анализ аварийности, связанной с выездом на полосу встречного движения. Определены наиболее распространенные условия и обстоятельства совершения столкновений транспортных средств на полосе дороги предназначенной для встречного движения в зависимости от количества полос движения, наличия запрета на выполнение выезда на полосу встречного движения и вида выполняемого маневра.

В 2022 г. произошло 10 854 ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения (далее ПВД), что составляет 8,6 % от всех ДТП (в 2021 г. – 8,8 %) [1]. В данных происшествиях погибли 3 511 и ранены 18 803 человека, что составляет 24,8 и 11,8 % от общего количества погибших и раненых соответственно (в 2021 г. – 25,1 и 12 %) [1].

Происшествия вследствие выезда на ПВД по-прежнему характеризуются высокой тяжестью последствий[1] (15,7). В таких ДТП каждый шестой пострадавший получает смертельные травмы.

[1] Число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших (суммарное число погибших и раненых).

В 13 субъектах Российской Федерации зафиксирован рост всех трех основных показателей аварийности, связанной с выездом на ПВД, в 32 регионах увеличилось число погибших.

Абсолютное большинство (91 %, или 9 859) ДТП, зарегистрированных по причине выезда на полосу встречного движения, привели к столкновениям транспортных средств. Число погибших и раненых в данных ДТП составило 3 364 (95,8 %) и 17 524 (93,2 %) человека соответственно. Данные происшествия составляю почти пятую часть (17,6 %) всех столкновений ТС, погибшие – более половины (54 %) от всех погибших при столкновениях.

Более двух третей (70,6 %, или 6 964) происшествий, связанных с выездами на ПВД, и приведших к столкновению ТС, совершенны в местах, где выезд на ПВД разрешен, при этом число погибших составляет более трех четвертей (77,1 %, или 2 594). Такие происшествия имели достаточно высокую тяжесть последствий (17,2), что выше, чем в предшествующем году (16,8). Более пятой части (23,1 %, или 2 280) происшествий, связанных с выездом на ПВД, приведших к столкновению ТС, совершенны в местах, где выезд на ПВД запрещен. На эти происшествия приходится 21,6 % (728) погибших (рис. 1)[1].

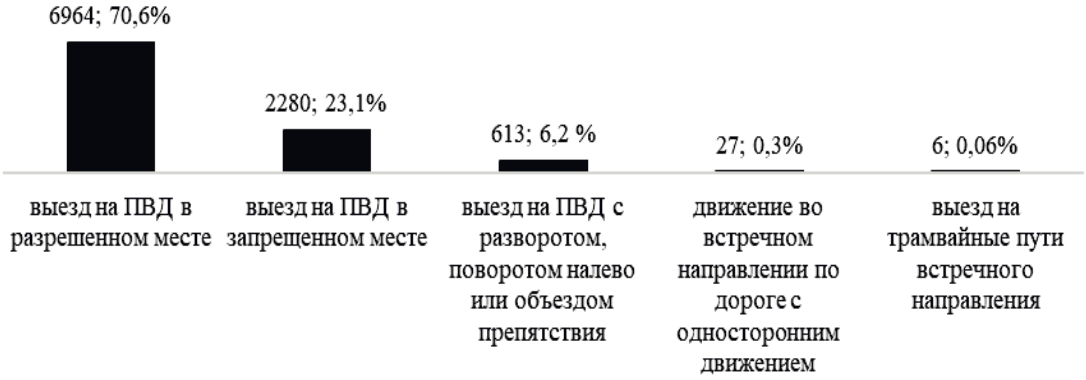


Рис. 1. Количество ДТП, связанных с выездами на ПВД,
и приведших к столкновению ТС, и их доля по условиям выезда на ПВД.

Как и ранее подавляющее большинство (87,8 %, или 6 117) столкновений, связанных с выездом на ПВД, в местах, где это разрешено, произошло на дорогах с двумя полосами движения [2]. На эти происшествия приходится 92,5 % (2 399) от всех погибших в столкновениях, связанных с выездом на ПВД, в местах, где это разрешено.

[1] В связи с тем, что при одном столкновении ТС могло быть зарегистрировано несколько непосредственных нарушений, связанных с выездом на ПВД, сумма будет превышать общее число ДТП, связанных с выездом на ПВД.

На дороги с двумя полосами движения приходится и более двух третей ДТП (69,8 %, 1 592) и смертельных случаев (71,3 %, 519) в столкновениях, связанных с выездом на ПВД, в местах, где это запрещено. Количество таких ДТП увеличилось на 5,6 %, число погибших – 0,4 %, раненых – на 5 %.

Практически каждый четвертый пострадавший получил смертельные травмы в столкновениях, связанных с выездом на ПВД, в местах где запрещено на дорогах с тремя полосами движения (рис. 2).

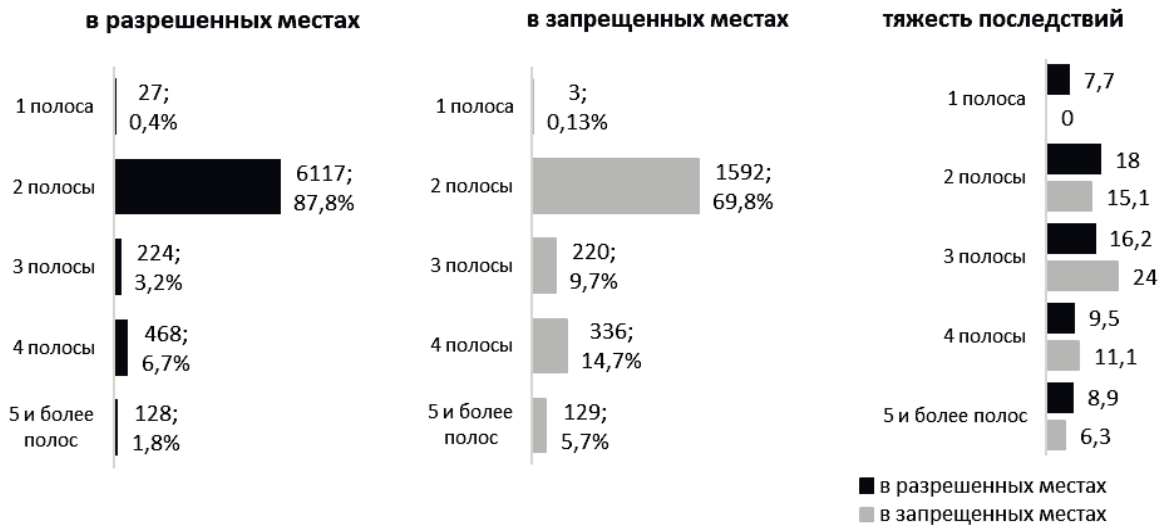


Рис. 2. Количество столкновений, связанных с выездом на ПВД в разрешенных и запрещенных местах, на дорогах с разным количеством полос движения.

Из всех столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах в разрешенных местах, на ФАД приходится 29,6 % (1 808), однако число погибших составляет 45,3 % (1 086). Среди аналогичных происшествий на двухполосных дорогах в запрещенных местах на ФАД приходится 35,3 % (561), однако число погибших также значительно больше – 50,6 % (262). Столкновения, связанные с выездом на ПВД на двухполосных ФАД, как в разрешенных, так и в запрещенных местах, имеют высокую тяжесть последствий 25,6 и 19,8 соответственно (рис. 3).

Отмечен рост на 7,6 % (691) столкновений, связанных с выездом на ПВД в запрещенных местах на двухполосных участках региональных и межмуниципальных дорог, погибших в них – на 5,9 % (217), раненых – на 3,2 % (1 312).

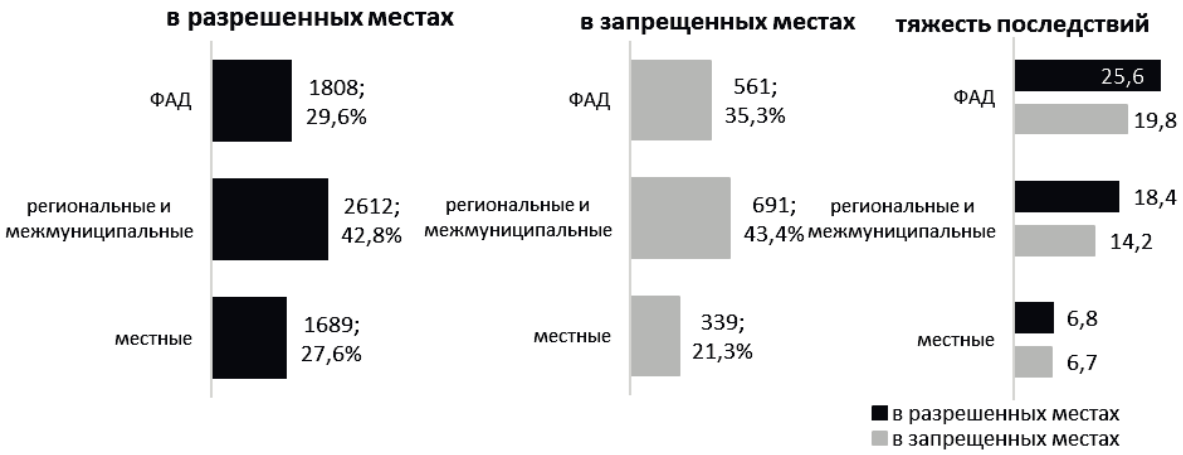


Рис. 3. Количество столкновений, связанных с выездом на ПВД на дорогах с двумя полосами движения, в разрешенных и запрещенных местах, в зависимости от статуса дороги.

Почти девять из десяти (88,8 % или 7 172) столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, произошло при встречном движении ТС. При попутном или пересекающемся[1] направлении произошло 9 % (728) ДТП. На ДТП, произошедшие при встречном движении ТС, приходится практически все летальные случаи (97,9 %, или 2 883) (рис. 4).



Рис. 4. Распределение столкновений, связанных с выездом на ПВД на дорогах с двумя полосами движения, в зависимости от направления движения ТС.

Из всех столкновений, связанных с выездом на ПВД на двухполосных дорогах, произошедших при встречном движении ТС, наибольшее количество (71,3 %, или 5 115) не связано с обгоном или выполнением какого-либо иного маневра. При выполнении обгона произошла пятая часть (21,7 %, или 1 557) рассматриваемых происшествий. Распределение погибших в целом соответствует распределению ДТП, на случаи, не связанные с обгоном или выполнением какого-либо иного маневра приходится 70,2 % (2 025), на случаи, связанные с обгоном – 26 % (750) (рис. 5).

[1] До ДТП транспортные средства двигались в перпендикулярном или ином не встречном или попутном направлении.



Рис. 5. Распределение столкновений ТС, связанных с выездом на ПВД на дорогах с двумя полосами движения при движении ТС во встречном направлении, в зависимости от выполняемого маневра.

Распределение встречных столкновений на ПВД на двухполосных дорогах как в запрещенных, так и в разрешенных местах показывает, что в большинстве случаев (73,4 и 74,5 % соответственно) это не связано с выполнением обгона или иного маневра (рис. 6).

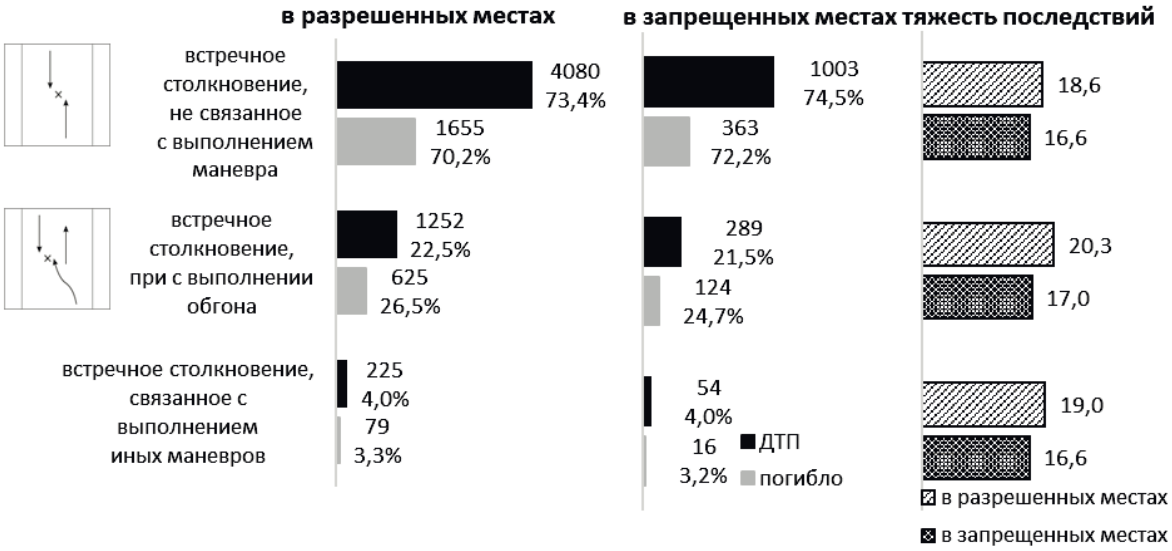


Рис. 6. Распределение столкновений ТС, связанных с выездом на ПВД на дорогах с двумя полосами движения при движении ТС во встречном направлении, в зависимости от выполняемого маневра.

Применение риск-ориентированного подхода в обеспечении безопасности дорожного движения предполагает приоритетное воздействие на основные факторы и угрозы в области безопасности дорожного движения, к которым относится выезд на полосу, предназначенную для встречного движения. Представленные в статье статистические данные позволяют конкретизировать условия и обстоятельства данного фактора риска, на основе чего возможна разработка и проведение конкретных мероприятий, которые помогут снизить уровень аварийности.

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 126 с.
2. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.
3. Данные Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения и Автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции (Журнал ДТП).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ляхов Павел Владимирович, заместитель начальника отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.
ФКУ «НЦ БДД МВД России».
121170, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, выезд на полосу встречного движения, столкновение транспортных средств.

Матросова Л.Д.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ АППАРАТНО-ПРОГРАММНЫХ КОМПЛЕКСОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД

В статье рассматриваются особенности использования аппаратно-программных комплексов подразделениями Госавтоинспекции МВД Российской Федерации в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

С начала XXI в. в сфере обеспечения безопасности дорожного движения реализуется программно-целевой подход, который на сегодня, в целом, доказывает свою эффективность.

Нормы права, регламентирующие деятельность и отношения в области профилактики правонарушений в целом и деятельность городских и районных органов внутренних дел по профилактике правонарушений, посягающих на общественный порядок, в частности, входят в состав многочисленных институтов и отраслей права.

Существенным условием совершенствования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – Госавтоинспекции) является внедрение в практику новейших компьютерных технологий и информационных систем.

В современных условиях повышение эффективности деятельности ГИБДД практически невозможно без внедрения в их деятельность новейших технологий, а также использования современной компьютерной техники. В первую очередь это влияет на улучшение информационного обеспечения расследования и раскрытия правонарушений, а также осуществление деятельности по безопасности дорожного движения.

Все это указывает на то, что значение автоматизации в деятельности Госавтоинспекции по безопасности дорожного движения колоссально.

Стоит отметить, что автоматизированные системы позволяют исключить различные ошибки, которые могут быть последствием человеческого фактора.

Сотрудники ГИБДД ежедневно составляют и обрабатывают колоссальное количество документов. Ежедневное осуществление функционирования своей деятельности способствует накоплению огромного количества постановлений, протоколов, а также сопутствующей для них документации. Осуществлять контроль за состоянием дел вручную практически не реально.

Так, автоматизированный контроль значительно упрощает деятельность сотрудников Госавтоинспекции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Автоматизированный контроль в деятельности ГИБДД позволяет не только повысить скорость и точность получения информации, но и, как следствие, дает возможность инспекторам осуществить проверку большего количества водителей на дороге, а тем самым – увеличить вероятность предотвращения несчастных случаев и травматизма на дорогах [1].

С каждым годом на дорогах появляется все больше автомобилей, поэтому автомобилистам становится сложнее управлять транспортным средством, у пешеходов и водителей возрастает риск травматизма на дорогах. Последствия аварий заставляют серьезно задуматься о проблеме безопасности на дорогах и искать пути ее решения. Соблюдения правил дорожного движения не всегда достаточно, чтобы сделать управление автомобилем безопасным.

В настоящее время в системе дорожного движения широкое распространение получили дополнительные устройства, помогающие водителям лучше ориентироваться на дороге, снижающие сенсорную нагрузку, уменьшающие количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). Среди них есть устройства, позволяющие общаться автомобилям между собой и предупреждать об опасности, приборы, предупреждающие

об изменении траекторий автомобилей, устройства распознавания дорожных знаков и другие [2].

Интеллектуальная система контроля дорожного движения, так называемые «умные светофоры», с помощью специальных датчиков собирает информацию о ситуации на перекрестках и анализирует ее в едином центре. На основании полученных данных компьютерная программа формирует прогноз дальнейшего развития ситуации на дороге и в соответствии с ним координирует работу светофоров. В Воронеже в 2014 г. внедрена система адаптивного управления дорожным движением на перекрестке ул. Шишкова – ул. 45-й стрелковой дивизии, которая показала свою эффективность в рамках локального перекрестка (перекрёстки, удаленные на значительное расстояние (порядка 1 км) друг от друга считаются локальными или изолированными и могут управляться независимо) [3].

Рассмотрим более подробно автоматизированные системы фото- и видеофиксации.

Автоматизированные системы фото- и видеофиксации способствуют совершенствованию контроля за соблюдением правил безопасности дорожного движения.

Стрелка-СТ – это стационарный автоматизированный комплекс контроля дорожного движения, который принципиально отличается от всех других, разработанных отечественными и зарубежными производителями, тем, что осуществляет измерение скорости не одного, а всех транспортных средств, попавших в зону действия радара. Главное достоинство и разница в том, что комплекс позволяет отследить и осуществить контроль за скоростью движения сразу всех единиц транспорта, находящихся в движении на трассе (максимально 20 шт.) и зафиксированных сигналом радара.

В рамках реализации Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [4] были внедрены современные инструменты в области регулирования дорожного движения, а именно средства фиксации нарушения правил дорожного движения.

Так, за 2020 г. на автомобильных дорогах задействовано более 17 тысяч комплексов (13,5 тыс. стационарных и 3,7 тыс. передвижных) фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, которые заметно дисциплинируют водителей.

Рассмотрим также камеру Визир.

Камера Визир питается от автономного аккумуляторного блока, а также может быть запитана от электросети патрульной машины.

Сотрудники ГИБДД могут использовать Визир – радар в различных режимах. Самые распространенные из них: контроль с измерением скорости или наблюдение за транспортными потоками. Но перед работой комплекс необходимо настроить. Для этого автоинспекторы подключают пи-

тание, подбирают уровень яркости экрана, регулируют угол обзора, фокусируют изображение, выбирают фото- или видеорежим и другое. После этих манипуляций Визир готов выполнять функции.

Контроль с измерением скорости

В этом режиме сотрудники дорожно-патрулдьной службы выбирают на экране функцию измерения скорости. Прибор Визир замеряет динамику движения транспортного средства, ведет запись или делает фотоснимки в зависимости от выбранной настройки «Камера/фото». Зафиксированный кадр отправляется в память устройства.

Но проблема в работе Визира заключается в том, что его доплеровский сигнал часто ошибается: камера снимает ваш автомобиль, а скорость измеряет с проходящего мимо транспортного средства. Поэтому и процент ошибочных штрафов так высок. Следовательно, если на вас составили протокол о превышении скорости, а в качестве измерителя указан Визир, то не спешите соглашаться. Внимательно проверьте факты, ведь иногда виновником признается даже владелец припаркованного автомобиля.

Контроль без измерения скорости

В этом режиме инспекторы просто наблюдают за движением транспортных средств по монитору устройства. Например, радар Визир установлен на обочине, а патрульная машина спряталась в укромном месте.

Основные возможности комплекса Визир

Портативный комплекс Визир обладает широким спектром возможностей:

1. Обеспечивает способность дискретного уменьшения дальности действия.
2. Измеряет скорость транспортного средства с наибольшей динамикой (быстрая цель) либо имеющего эффективную отражающую площадь (ближняя цель).
3. Обеспечивает установку порогового значения скорости от 20 до 150 км/ч с шагом в 1 км/ч.
4. Предельно точно измеряет скорость как в стационарном, так и в патрульном режимах.
5. Выбирает транспортное средство по направлению их движения (измеряет скорость только встречных или только попутных транспортных средств).
6. Определяет транспортное средство по скоростям их движения при разнице не менее 3 км/ч и соотношении эффективных отражающих площадей не менее 1:10.
7. Фиксирует регистрационный номер автомобиля по изображению на дисплее не менее 80 м при максимальном увеличении изображения.

Сами полицейские положительно отзываются о радаре Визир и отмечают удобство работы с ним. Но также им известны его ошибки, поэтому они могут проявить лояльность при несогласии водителя.

Какие нарушения и как фиксирует

Основная функция радара Визир – фиксировать нарушение скоростного режима, однако наличие видеозаписи и фотофиксации позволяет использовать прибор для регистрации других нарушений в процессе движения транспорта: выезд на встречную полосу, обгон в запрещенной зоне и прочее.

Рассмотрим на примере Республики Татарстан разработку весьма успешной Концепции «Развитие автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения в Республике Татарстан».

Концепция предполагает обеспечение «тотального» контроля за нарушителями правил дорожного движения (далее – ПДД) на автодорогах как федерального значения, проходящих по территории Республики Татарстан, так и регионального значения.

С момента внедрения в 2008 г. в Республике Татарстан первой автоматической системы фото- и видеофиксации нарушений ПДД РФ, к концу 2020 г. количество используемых датчиков увеличилось с 66 до 1008. Объем выявленных с их помощью нарушений вырос с 38 тыс. (2 % от общего количества нарушений) до 3,8 млн, что составляет 73,5 % от общего объема выявленных нарушений норм и правил в области дорожного движения [5].

Несмотря на увеличение количества используемых в республике комплексов и, в целом, количества привлеченных к административной ответственности нарушителей, наблюдается рост аварийности. За 2016 г. на автодорогах Республики Татарстан произошло 5 073 ДТП, в которых погибли 451 и пострадали 6 265 человек. В 2020 г. произошло 4 017 ДТП, погиб 331 человек. По статистическим данным, заметно существенное снижение аварийности в республике.

Забегая вперед, следует отметить, что главной причиной, ставшей предпосылкой для разработки Концепции развития автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения в Республике Татарстан путем увеличения зон контроля систем фото- и видеофиксации нарушений ПДД (далее – Концепция), также послужила неутешительная ситуация с аварийностью вне населенных пунктов, преимущественно на дорогах федерального значения.

На фоне роста количества транспортных средств в республике, увеличения «трафика» движения автотранспорта, сокращений личного состава ГИБДД – что не исключено, как показывает практика прошлых лет, – необходимо совершенствовать подходы к обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе проработав вопрос увеличения на автодорогах зон контроля систем фото- и видеофиксации нарушений ПДД. Для выполнения данной задачи разработан проект Концепции, которая предполагает обеспечение «тотального» контроля за нарушителями правил до-

рожного движения на автодорогах как федерального значения, проходящих по территории Республики Татарстан, так и регионального значения.

Цель Концепции – совершенствование системы автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения в Республике Татарстан. Реализация Концепции предполагает установку дополнительных датчиков систем фиксации административных правонарушений в области дорожного движения, соединение их между собой, а также с уже имеющимися датчиками для создания протяженных зон контроля.

Для реализации Концепции было дополнительно установлено 145 датчиков контроля средней скорости, в результате чего их количество составило 249 единиц, которые образуют 227 зон контроля общей протяженностью 1 195 км. Кроме того, в рамках реализации Концепции были установлены датчики, позволяющие фиксировать как среднюю скорость движения транспортных средств на определенном участке, так и мгновенную – в точке установки конкретного датчика. Разработка представленной Концепции развития систем фото/видеофиксации нарушений ПДД в Республике Татарстан явилась предпосылкой к достижению главной цели Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» – сокращению к 2020 г. смертности от ДТП на 8 тыс. человек (28,82 %) по сравнению с 2012 г. Учитывая масштабы и темпы развития системы фото- и видеофиксации нарушений ПДД, шансы остаться неопознанными у нарушителей дорожного порядка сведены к минимуму. Единственной разумной альтернативой избежать крайне неприятных последствий остается неукоснительное соблюдение ПДД. И посредством данной Концепции показатели аварийности Республики Татарстан заметно снизились. За 2020 г. произошло 4 017 ДТП на всей территории республики.

Таким образом, можно констатировать, что безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. В связи с этим, необходимо перенимать успешный опыт между субъектами РФ, в частности по совершенствованию автоматизированной системы контроля дорожного движения.

---

1. Романская В.А. Автоматизация деятельности сотрудников Госавтоинспекции // Система правотворчества на международном и федеральном уровне: сборник статей Международной научно-практической конференции. Уфа, 2020. С. 59.

2. 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. 125–127.

3. Ханин А.С. Обеспечение безопасности дорожного движения как основная задача государственной инспекции безопасности дорожного движения в правоохранительной деятельности // Государственное и муниципальное управление в XXI веке: теория, методология, практика: сборник материалов XXVIII Международной научно-практической конференции / под общей редакцией С.С. Чернова, 2017. С. 41.
4. 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».
5. Развитие систем автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения в Республике Татарстан: методические рекомендации / авт. сост.: Р.Н. Минниханов, Р.Ш. Ахмадиева, Р.А. Даутов и др.; под общей ред. Р.Н. Минниханова. Казань: Фолиант, 2015. С. 92.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Матросова Лидия Дмитриевна, кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры информационных технологий в деятельности органов внутренних дел.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, Госавтоинспекция, безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, фото/видеофиксация, дорожно-патрульная служба.

Мещерякова Т.А.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ КАК ОДНА ИЗ ЭФФЕКТИВНЫХ МЕР ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ СОВЕРШЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Статья посвящена вопросам организации профилактической деятельности руководителя по предупреждению совершения дорожно-транспортных происшествий. Автор рассматривает отдельные стороны деятельности руководителя органов внутренних дел, эффективное применение которых оказывает положительное влияние на снижение количества происшествий на улично-дорожной сети и нарушений, преду-

смотренных Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью государственной политики Российской Федерации по решению важнейшей задачи, связанной с повышением качества и безопасности жизни, здоровья и благосостояния граждан нашей страны [1].

Актуальность вопросов обеспечения безопасности на автомобильных дорогах и улицах, повышения уровня безопасности и комфорта движения сохраняется, что подтверждается статистическими данными.

Согласно информации НИЦ БДД МВД Российской Федерации, в период с января по сентябрь 2022 г. на территории Российской Федерации зарегистрировано 91 255 ДТП, в которых 10 078 человек погибли и 115 139 получили травмы. Участники дорожного движения погибли в 8 591 случаях дорожно-транспортных происшествий [2].

Из 100 % совершенных ДТП в 30,8 % случаев сопутствующими причинами являются недостатки эксплуатационного состояния и обустройства улиц и дорог, 4,7 % – техническая неисправность [2].

Наибольшее количество ДТП – это столкновение транспортных средств (44,6 %), наезд на пешехода (25,3 %) и съезд с дороги (10,9 %). Отмечено значительное количество погибших при столкновениях автомобилей (43,9 %), наездах на пешеходов (22,4 %), съездах с дороги (17,3 %). Высокая тяжесть последствий установлена при съездах с дороги (12,1 %), наездах на препятствие (9,5 %) и наездах на пешеходов (9,3 %) [2].

Наибольшее количество ДТП (87,5 %) совершается из-за несоблюдения водителями правил управления автомобилями. Одним из лидирующих видов нарушений ПДД, в результате которых произошли дорожно-транспортные происшествия, явились несоблюдение установленной скорости движения, несоблюдение очередности проезда перекрестков, нарушение правил расположения ТС на проезжей части, неправильный выбор дистанции, выезд на полосу встречного движения, нарушение правил проезда пешеходного перехода. Наибольшее количество случаев ДТП со смертельным исходом произошло из-за нарушения скоростного режима, выезда на полосу встречного движения [2].

Согласно п. 13 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, утвержденного приказом МВД РФ от 23 августа 2017 г. № 664, результатом исполнения государственной функции является обеспечение соблюдения участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения,

предупреждение и пресечение правонарушений в данной области, сокращение количества ДТП, числа погибших и раненых в них людей, максимально возможное обеспечение бесперебойного движения транспортных средств [3].

Предупреждение совершения дорожно-транспортных происшествий – это комплекс мер экономического, социально-культурного, воспитательного и правового характера, реализуемых государственными органами и общественными организациями в целях снижения уровня ДТП на автотранспорте, устранения причин ДТП, обеспечения безопасности движения транспортных средств [4].

Организация профилактической деятельности руководителя территориального органа внутренних дел должна быть основана на ежедневном проведении мониторинга материалов произошедших дорожно-транспортных происшествий, динамики их совершения с учетом влияния внешних факторов (дорожная обстановка, техническое состояние транспортных средств). Такие условия необходимы для оперативного реагирования на рост аварийности. По мнению Р.В. Кошкарова, Л.А. Королевой, руководитель ликвидации аварии, возглавляющий оперативную группу, является первым уровнем управления [5].

Проведение работы по исполнению государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения требует от руководителя контроля результатов несения службы личным составом службы ГИБДД. Наиболее значимой является оценка руководителем активности каждого сотрудника подразделения в выявлении грубых нарушений Правил дорожного движения РФ, последствиями совершения которых являются дорожно-транспортные происшествия.

Кроме ведомственного контроля все большую популярность приобретает участие граждан в оценке работы службы ГИБДД, определенного события, происшествия в форме обсуждений в сети интернет. В данном случае, особенно, если вопрос критического содержания или отражает недостоверную информацию, требуется личное участие руководителя органа внутренних дел, подразделения Госавтоинспекции, пресслужбы с уточнением официальной позиции руководства по вопросам снижения аварийности. Кроме того, одним из наиболее эффективных способов предотвращения распространения негативной информации о деятельности службы ГИБДД, является организация руководителем ОВД взаимодействия со средствами массовой информации, активными гражданами (блогерами), разъяснение информации правового характера в области обеспечения безопасности дорожного движения. По мнению В.В. Головко, И.В. Слышалова, колоссальным ресурсом, требующим практической реализации, можно назвать задействование потенциала общественного

участия в выявлении и фиксации деяний, имеющих признаки административных правонарушений. Предложения о привлечении к административной ответственности на основании видеозаписи, сделанной другими участниками дорожного движения, звучат все чаще [6]. Такая информационная работа в некоторой мере позволит снизить нагрузку на инспекторов ДПС в части, касающейся необходимости одновременно, в ходе несения службы, вести диалог с участниками дорожного движения и наблюдение за окружающей обстановкой (участком улично-дорожной сети).

Учитывая значительное количество дорожно-транспортных происшествий, сопутствующей причиной совершения которых явились недостатки в эксплуатационном состоянии улиц и дорог, важно обратить внимание на проведение мероприятий, основанных на изучении механизма совершения дорожно-транспортных происшествий, в частности, на выбранный водителем транспортного средства режим движения в единой связи с предыдущим участком (перекрёстком, пешеходным переходом, железнодорожным переездом, искусственным сооружением и т.п.).

Время, место и обстановка совершения дорожно-транспортного происшествия (преступления) являются важнейшими элементами криминалистической характеристики ДТП с неудовлетворительными дорожными условиями. Обстановка совершения происшествия (преступления) определяется ситуацией, в которой происшествие (преступление) было совершено. Здесь рассматривается совокупность таких вопросов, как взаимодействие до, в процессе и после совершения происшествия (преступления) различных факторов, возможно, на первый взгляд не имеющих прямого отношения к происшествию (преступлению). Обстановка поразному влияет на совершение противоправного (преступного) события. Именно при исследовании данного элемента криминалистической характеристики устанавливаются причины поведения лица противоправным (преступным) образом. Для этого изучаются время, место, участок совершения ДТП, метеорологические условия и т.п.

В подобных случаях особое значение имеет участие специалиста в осмотре места дорожно-транспортного происшествия, что предусмотрено ст. 58 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации [7], ст. 50 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации [8]. Специалист, имея обширные знания в вопросах строительства и эксплуатации улично-дорожной сети, железнодорожных переездов, технического состояния транспортных средств, большое внимание уделяет внешним факторам, оказавшим влияние на дорожно-транспортное происшествие, на возможность водителя предпринять в ограниченное время действия, способные предотвратить ДТП. Такая особенность, как систематическое выявление неудовлетворительных сопутствующих условий на определенном участке улично-дорожной сети, как правило, не приводит к стабильному снижению аварийности путем организации мобильного по-

ста ДПС. Данной позиции придерживается также А.В. Горелик, который раскрывает возможности профилактики административных правонарушений при помощи отдельных видов экспертиз. На основе анализа специальных исследований и действующего законодательства обосновывается эффективность использования специальных знаний в форме экспертизы в производстве по делам об административных правонарушениях и предлагается интенсификация в их применении [9].

Практика показывает, что ряд происшествий может быть связан между собой. В случае расследования ДТП с неудовлетворительными дорожными условиями существует прямая зависимость совершения одного и того же вида дорожно-транспортного происшествия на конкретном участке улично-дорожной сети. В таких случаях обобщённые данные могут быть использованы для подготовки методики расследования. Однако совершение одного ДТП, не связанного с подобными, не исключает наличие неудовлетворительных дорожных условий.

В подобных случаях предполагается организация взаимодействия с представителями дорожно-эксплуатационных организаций и разработка технических мероприятий оперативного и перспективного сроков реализации.

Важное профилактическое значение имеет публичное выступление руководителя органа внутренних дел на совещаниях, заседаниях комиссий с докладом о выполненной работе подразделения по вопросам безопасности дорожного движения и с предложениями по снижению аварийности.

Особенно эффективной показала себя работа руководителя в составе комиссии по безопасности дорожного движения, где рассматриваются не только вопросы снижения аварийности, но и совершенствование правового регулирования, что имеет особенно важное значение в условиях применения современных средств обеспечения безопасности движения.

Также комиссия вправе привлекать представителей органов исполнительной власти, научных, общественных, иных заинтересованных организаций, специалистов.

Решения комиссии являются обязательными для исполнения и оформляются протоколами заседаний [10].

Отдельного внимания заслуживает организация руководителем территориального органа МВД России оперативного реагирования личного состава и заинтересованных служб на изменение дорожной обстановки, в том числе, оперативное изменение организации дорожного движения на участке совершения дорожно-транспортного происшествия, при устранении последствий нарушения эксплуатационного состояния коммуникаций, проходящих в районе автомобильной дороги. Это связано с тем, что сотрудники ОВД несут службу круглосуточно и, следовательно, обладают большим объемом оперативно-полученной информации, что в определен-

ных случаях позволяет предотвратить ДТП путем изменения организации дорожного движения силами дорожно-патрульной службы и применением технических средств дорожного движения. Подобные ситуации наиболее часто встречаются, в частности, при осложнении дорожно-метеорологических условий.

В отдельных случаях, для решения вопросов, связанных с безопасностью движения транспортных средств по автомобильным дорогам, руководитель ОВД принимает решение о разработке организационных документов, которые направлены на установление сроков реализации и проведение профилактических, розыскных мероприятий, выезды в служебные командировки (повышение квалификации, контроль за деятельностью подчиненных подразделений). Эффективность указанных мер по снижению аварийности, роста правонарушений определенного вида (например, управление водителями транспортными средствами в состоянии алкогольного или наркотического опьянения в праздничные дни) доказана на практике, когда происходит реализация оперативно-профилактических мероприятий.

Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде осуществляется в соответствии со следующими универсальными принципами:

научности;

оперативности;

конкретности;

наступательности;

общедоступности.

Научность пропаганды БДД выражается в использовании Госавтоинспекцией достижений науки и техники, направленных на повышение уровня информированности и культуры участников дорожного движения.

Оперативность пропаганды БДД заключается в своевременности реагирования на изменение обстановки в области обеспечения БДД.

Конкретность пропаганды БДД выражает связь теории с практикой, нацеленность пропаганды на практические действия.

Наступательный характер пропаганды БДД проявляется в формировании отрицательного общественного мнения к нарушениям и нарушителям правил дорожного движения.

Под общедоступностью пропаганды БДД понимается доходчивость донесения информации по вопросам обеспечения БДД до всех категорий участников дорожного движения [4].

Таким образом, деятельность по предупреждению совершения дорожно-транспортных происшествий многогранна, она охватывает техническую, правовую стороны. Успешная профилактическая работа возможна при использовании всех имеющихся ресурсов, рычагов воздействия, предоставленных органам внутренних дел. Для этого необходимо рациональное использование кадрового потенциала, взаимодействие с заинтере-

сованными службами, такими как дорожно-эксплуатационные, автотранспортные предприятия, гражданами, органами местного самоуправления, использование современных технических средств, в том числе, позволяющих получать данные оперативного мониторинга дорожной обстановки.

1. Калюжный Ю.Н. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (проблемы и перспективы) // Труды Академии управления МВД России. 2019. № 1 (49). С. 168–173.
2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2022 года. Информационно-аналитический обзор / под общ. ред. Д.В. Митрошина. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. С. 40.
3. Административный регламент исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Рос. Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: утв. приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Зейналов Ф.Н., Былинин И.А., Жбанова С.А. Организация деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения: учебное пособие. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021. С. 252.
5. Кошкаров Р.В., Королева Л.А. Анализ чрезвычайных ситуаций на объектах железнодорожного транспорта // XXI век. Техносферная безопасность. 2020. Т. 5. № 4 (20). С. 37–46.
6. Головко В.В., Слышалов И.В. Административная деятельность государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография. Омск: ОмА МВД России, 2017. С. 190.
7. Уголовно-процессуальный кодекс Рос. Федерации [Электронный ресурс]: от 18. декабря 2001 г. № 174-ФЗ: в ред. от 29 декабря 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации [Электронный ресурс]: от 8 марта 2015 г. № 21-ФЗ: в ред. от 29 декабря 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Горелик А.В. Использование заключений экспертиз по делам об административных правонарушениях в профилактической деятельности // Проблемы криминалистической науки, следственной и экспертной практики: межвузовский сборник научных трудов. Омск: Омская академия МВД России, 2002. № 10. С. 103.
10. Положение о Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 25 апреля 2006 г. № 237. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Мещерякова Татьяна Анатольевна, слушатель 1 курса 2 факультета (подготовки руководителей (начальников) территориальных органов МВД России, направление подготовки 38.04.04 «Государственное и муниципальное управление»).

Академия управления МВД России.

125993, Российская Федерация, г. Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, 8.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, руководитель органа внутренних дел, предупреждение дорожно-транспортных происшествий.

Михалева И.С.

ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В данной статье рассматриваются мероприятия, которые повышают уровень безопасности дорожного движения. Правила дорожного движения действуют для всех его участников, в том числе водителей, пешеходов, мотоциклистов, велосипедистов. В России относительно высокий уровень автомобильных аварий, некоторые связывают с плохими условиями вождения, узкими дорогами (особенно за пределами крупных городов) и быстрыми водителями. В последние годы условия вождения стали более строгими для повышения безопасности дорожного движения, а также строго контролируются навыки вождения как иностранных, так и местных водителей [1, с. 45].

Безопасность дорожного движения, несомненно, является одной из важнейших социально-экономических и демографических проблем, стоящих сегодня перед Россией. Это связано с тем, что дорожно-транспортные происшествия наносят огромный экономический и психологический ущерб не только отдельным людям, но и обществу в целом.

Дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП) приводят к травмам, гибели и инвалидности людей, в том числе детей.

В современных условиях задача обеспечения безопасности дорожного движения в России напрямую связана с достижениями социально-экономических преобразований, построением легитимного демократического государства и формированием гражданского общества, и решение этой проблемы невозможно без совместной работы государства, обще-

ства, социальной помощи и других секторов в реализации муниципальных проектов.

В 2015 г. в России впервые произошел максимальный рост числа ДТП и травматизма. Число погибших достигло 316 150 человек, что эквивалентно населению среднего города [1, с. 45].

По итогам 9 месяцев 2022 г. на территории России отмечено снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности. Всего зарегистрировано 91 255 (-6,1 %) ДТП, в которых погибли и (или) были ранены люди. В них погибли 10 078 (-4,8 %) и получили ранения 115 139 (-6,3 %) человек. Снижение трех основных показателей аварийности относительно аналогичного периода прошлого года зафиксировано в 43 субъектах Российской Федерации. Число погибших сократилось в 53 регионах. Наибольшее снижение отмечено в Республике Карелия (-50,8 %), Чеченской Республике (-49,3 %), Астраханской (-36,5 %), Брянской (-39,4 %), Костромской (-30 %) областях, г. Санкт-Петербурге (-38,6 %) и Ненецком автономном округе (-100 %), за 9 месяцев погибших не зарегистрировано. Однако уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – 8 591 ДТП привело к смертельному исходу [2].

Большая часть ДТП не обязательно связано со знаниями о том, как управлять автомобилем, а с решениями водителя во время движения. Фактически приблизительно 94 % всех дорожных аварий вызваны человеческим фактором.

Ряд причин ДТП может быть объяснен небрежностью многих водителей. Тем не менее повышение осведомленности об этих причинах может способствовать воспитанию водителей побудить их быть более внимательными на дороге.

Причины:

1. Отвлеченное вождение.

Одной из основных причин ДТП считается рассеянное вождение. Вопреки распространенному мнению, мозг не может сосредоточиться более чем на одной задаче одновременно.

Это означает, что если человек пишет СМС, звонит по телефону, ухаживает за собой или читает во время вождения, мозг не может переключаться между задачами и концентрироваться на том, что происходит на дороге в данный момент времени.

2. Пьянство и вождение.

Вождение в нетрезвом виде является причиной в среднем 129 смертей в день. Однако благодаря просветительской работе в последние годы число смертей, связанных с вождением в нетрезвом виде, сократилось.

За девять месяцев 2022 г. каждое десятое ДТП (11 %) произошло с участием водителей в состоянии либо с признаками опьянения. В данных происшествиях погиб каждый пятый (21,6 %) от общего числа по-

гибших на дорогах страны. Всего произошло 10 030 (-16,6 %) ДТП, в которых погибли 2 174 (-26,8 %) человека и 13 192 (-17,2 %) получили ранения. Показатель тяжести последствий составил 14,1 [2].

3. Превышение скорости.

Опоздание на работу, несоблюдение правил дорожного движения или просто непреднамеренное превышение скорости – вот основные причины аварий, связанных с превышением скорости.

4. Игнорирование запрещающих сигналов светофора и знаков «стоп».

Около 40 % ДТП происходит на перекрестках из-за игнорирования красного света и знаков «стоп».

5. Безрассудное вождение.

Безрассудное вождение включает превышение скорости, пренебрежение безопасностью и преднамеренную беспечность.

6. Агрессивное вождение.

Совокупность нарушений правил дорожного движения, включая превышение скорости, которые ставят под угрозу других водителей и имущество.

7. Усталость.

Сонливость и явная усталость могут снизить способность водителя правильно реагировать и оценивать дорожные условия.

Иногда самые осторожные водители становятся жертвами ДТП не по своей вине. Существенное влияние могут оказать следующие факторы:

1. Погодные условия.

Дороги, ставшие скользкими из-за дождя, снега или льда, могут повлиять на сцепление шин с дорогой, что может привести к соскальзыванию автомобиля с дороги или столкновению с другими объектами или транспортными средствами. Туман, уровень воды и скорость ветра также могут стать причиной ДТП, связанных с погодными условиями.

2. Дорожные условия.

Плохие условия содержания дорог повышают риск разрыва шин и влияют на способность водителя правильно тормозить.

3. Неисправности автомобиля.

Автомобили состоят из сотен компонентов, обеспечивающих безопасную и бесперебойную работу. Однако при таком количестве деталей нередки случаи их поломки.

Высокий уровень аварийности вызван не только неадекватными системами безопасности дорожного движения, но и плохой дисциплиной участников дорожного движения.

Это проблема, которую необходимо решать как обществу в целом, так и государству в частности. На современном этапе развития страны права человека объявлены высшей ценностью. В этом контексте права, а

также жизнь и здоровье человека имеют огромное значение для участников дорожного движения.

Кроме того, при обеспечении безопасности дорожного движения должны соблюдаться интересы общества и государства, а также защищаться собственность участников дорожного движения.

По этой причине были разработаны и реализованы меры по повышению безопасности дорожного движения. Основным документом, обеспечивающим правовую основу мероприятий по повышению безопасности дорожного движения, является распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы».

Целью реализации данной Стратегии является стремление к нулевой смертности в ДТП к 2030 г. В качестве целевого ориентира на 2024 г. устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения.

Основными направлениями межотраслевого документа стратегического планирования являются:

изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения;

повышение защищенности от ДТП 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 ДТП.

Строгое соблюдение прав и норм участников дорожного движения поможет достичь вышеуказанных целей и результатов и снизить тяжесть последствий аварий.

Кроме того, авторы программы ожидают ужесточения требований к конструктивной безопасности автомобилей, производимых в России. В настоящее время наиболее эффективным способом предотвращения ДТП, помимо увеличения суммы штрафов, является установка светоотражающих материалов на одежду пешеходов. Это можно сделать, например, путем прикрепления к одежде браслетов, значков или наклеек.

Эффективны также целенаправленные профилактические мероприятия. Например, важно понимать, что одностороннее образование (только в школе) не принесет результатов. Родители должны, прежде всего, научить своих детей безопасному поведению.

Еще более эффективным будет, если родители сами будут активно подавать пример того, как вести себя на дороге и как переходить дорогу по сигналу светофора. Родители могут минимизировать количество аварий, регулярно повторяя с детьми правила дорожного движения, информируя их об опасностях на дороге и запрещая им ходить или играть вблизи проезжей части.

На постоянной основе необходимо проводить социально-ориентированные тематические мероприятия, направленные на безопасность дорожного движения, для детей и родителей в местах массового притяжения граждан, в том числе на базе образовательных организаций и на дворовых территориях, например: «Ребенок – главный пассажир», «Дорожные знаки глазами детей», «Шагающий автобус», «Возьми ребенка за руку!», «Мой друг – светофор!», «Мы рисуем ПДД» и т.д.

Важно организовать работу с родителями по обучению детей навыкам безопасного поведения на дорогах, изучению основ правил дорожного движения, в том числе в рамках дежурств и «Родительских патрулей». Также необходимо информирование несовершеннолетних, педагогических работников и родителей по тематике БДД посредством размещения актуальной информации на страничках «Дорожная безопасность» интернет-сайтов образовательных организаций, в родительских чатах в социальных сетях и мессенджерах. В ходе уроков безопасности следует разъяснять детям опасные ситуации, которые могут возникнуть на дороге, рассказывать о правилах поведения в салоне общественного и личного транспорта, а также о важности использования всеми участниками дорожного движения удерживающих устройств. Как справедливо отмечает В.В. Афонин, в России несовершеннолетние относятся к особой возрастной категории, которая, в первую очередь, характеризуется психологической неустойчивостью личности, отсутствием какого-либо или необходимого по возрасту образования, специальности. Дети, которые еще не достигли восемнадцатилетнего возраста, чаще всего не имеют возможности объективно оценивать обстановку, в которой они оказались [4].

Наиболее эффективное повышение безопасности дорожного движения потребует постепенного отказа от нерегулируемых пешеходных переходов на дорогах с более чем двумя полосами движения в каждом направлении и ужесточения наказания для пешеходов, переходящих дорогу на красный свет.

В частности, на участках дорог, «удобных» для совершения нарушений правил дорожного движения, должны быть установлены технические приспособления.

Анализ существующей практики показывает, что наиболее эффективным средством предупреждения аварийности на дорогах является своевременное и адекватное реагирование уполномоченных должностных

лиц на правонарушения в области дорожного движения, влекущие административную ответственность.

Благодаря всем мерам, принимаемым в этом направлении, количество ДТП в России в целом, снизилось.

Однако, к сожалению, цифры показывают, что ежегодно на российских дорогах гибнет много людей. Поэтому профилактические меры по повышению безопасности дорожного движения направлены не только на снижение количества аварий и травм на дорогах, но и на улучшение жизни жителей и участников дорожного движения.

Таким образом, можно сделать вывод, что безопасность дорожного движения, несомненно, является одной из важнейших социально-экономических и демографических проблем, стоящих сегодня перед Россией. Это связано с тем, что ДТП наносят огромный экономический и психологический ущерб не только отдельным людям, но и обществу в целом.

Все знают, что правила дорожного движения важны, но иногда легко забыть, почему они важны. Во-первых, они защищают человеческую жизнь. Соблюдая правила дорожного движения, люди могут избежать аварий и защитить себя и других от опасности. Другая причина важности правил дорожного движения заключается в том, что они помогают предотвратить дорожные заторы.

Правила дорожного движения помогают повысить эффективность движения на дорогах. Если все соблюдают одни и те же правила, легче добраться до места назначения вовремя. Дорожные заторы могут быть серьезной проблемой, особенно в больших городах. Вот почему важно знать правила дорожного движения и всегда следовать им.

1. Горбачев М.Г. Самоучитель безопасного вождения. Современный стиль. М.: Престиж книга; РИПОЛ классик, 2018. 279 с.
2. Официальный сайт Научного центра обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: http://www.нцбдд. мвд.рф.
3. О Правилах дорожного движения: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: вместе с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.
4. 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 АВТОРЕ

Михалева Ирина Сергеевна, преподаватель кафедры ОД ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: аварии, правила дорожного движения, водители, автомобиль, ДТП, пешеходы, дорога, транспортное средство.

Мишина Ю.В.

ПРИВЛЕЧЕНИЕ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СОБСТВЕННИКОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ

В статье анализируются особенности привлечения к административной ответственности при фиксации нарушений правил дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи. Обращается внимание на наличие коллизий в процедуре правоприменения, препятствующих реализации принципа неотвратимости наказания.

Научно-технический прогресс, являясь одной из самых сложных сфер приложения человеческого труда, успешно интегрируется в различные стороны жизнедеятельности общества, затрагивая не только промышленность, медицину, связь, но и транспорт. Применение различных технических устройств позволяет сделать комфортнее перемещение участников движения в дорожной среде, создает предпосылки для формирования у них привычки правомерного поведения на проезжей части, помогает выявлять нарушителей установленных Правил дорожного движения (далее – ПДД) [1].

В частности, эффективным средством надзора за дорожным движением повсеместно признаются специальные технические средства, позволяющие в автоматическом режиме зафиксировать событие административного правонарушения в указанной сфере. Только в период с 2011-го по 2020 г. общее количество таких устройств, задействованных на дорогах Российской Федерации, выросло в 4 раза (+319,6 %). Причем количество стационарных камер, имеющих функции фотосъемки и видеозаписи, увеличилось в 8 раз (+795 %) [2, с. 103].

Работа данных комплексов направлена на фиксацию различных нарушений ПДД: от «стандартной» опции выявления транспортных средств, не соблюдающих установленные скоростные ограничения, допускающих проезд на запрещающий сигнал светофора, до обнаружения водителей, нарушивших правила применения ремней безопасности. При этом субъектом, привлекаемым к административной ответственности, по

умолчанию становится собственник транспортного средства (далее – собственник ТС). Возникает уникальная ситуация, когда ответственности за нарушение ПДД подлежит лицо, в дорожном движении не участвующее и, более того, напрямую не связанное государством обязательствами по соблюдению указанных норм.

С учетом специфики фиксации конкретного события на проезжей части любое нарушение ПДД заведомо расценивается как административное правонарушение. Однако обязательным признаком административного правонарушения, в соответствии с ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ является виновность. В условиях автоматической фиксации, как уже было отмечено, нарушение ПДД неустановленным лицом влечет назначение административного наказания собственнику ТС. Поскольку транспортное средство может принадлежать как физическому, так и юридическому лицу, а субъектами административного правонарушения также могут признаваться лица, отнесенные к любой из этих категорий, признание какого-либо нарушения ПДД административным правонарушением подразумевает наличие установленной субъектом правоприменения вины. В то же время, как отмечают В.Р. Кисин, Г.Х. Хадисов, признание собственника ТС виновным «очевидно…основано на предположении об управлении транспортным средством, а, следовательно, и о нарушении ПДД, именно собственником транспортного средства» [3, с. 249]. Однако, по мнению тех же авторов, в ситуации с юридическим лицом сама конструкция презумпции управления транспортным средством его собственником утрачивает всякий смысл [3, с. 249]. Не вызывает сомнения тот факт, что действия юридического лица опосредованы и выражаются в действиях тех физических лиц, которые в силу различных обстоятельств (закона, трудового договора и т.д.) представляют это лицо в отношениях с третьими лицами.

Примечательно, что примеры дифференциации ответственности физических и юридических лиц (собственников ТС) за нарушения в области дорожного движения находят отражение в законодательстве отдельных государств. Так, в соответствии с п. 4 ст. 4.8 Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях [4] юридические лица (собственники ТС) подлежат ответственности только за нарушение, выразившееся в эксплуатации в дорожном движении ТС, в отношении которого не выдано разрешение на допуск к участию в дорожном движении либо его владельцем не заключен договор обязательного страхования гражданской ответственности. В остальных случаях ответственность несет лицо, фактически управлявшее транспортным средством на момент фиксации правонарушения.

По данным Госавтоинспекции, только за 2022 г. по результатам автоматической фиксации правонарушений было возбуждено 183 613 039 дел в отношении собственников ТС. В доход государства взыскано 77 518 673 тыс. руб. [5] Однако во всех ли случаях наказание понесли ли-

ца, виновные в нарушении ПДД? В соответствии с п. 2 ст. 26.1 КоАП РФ выяснению подлежит лицо, совершившее противоправные действия (бездействие). В ситуации с фиксацией правонарушения комплексом, работающим в автоматическом режиме, «выяснение» на этапе вынесения постановления по делу сводится к установлению сведений о собственнике ТС. В то же время регистрация транспортного средства на другое лицо, зачастую не только не имеющее права управления, но и не обладающее фактическими навыками по управлению автомобилем, – достаточно распространенная практика. Алгоритм «нарушение ПДД – фиксация в автоматическом режиме – штраф с собственника ТС» формально верен и удобен. Однако возможно ли говорить в таком случае о формировании стереотипов правомерного поведения участников дорожного движения о реализации принципа неотвратимости административного наказания? Между тем, как справедливо отмечают А.Н. Дерюга, С.Н. Шаклеин, соблюдение данного принципа является условием обеспечения социальной справедливости наказания [6].

На этапе внедрения комплексов автоматической фото- и видеофиксации нарушений ПДД заманчивая перспектива рассматриваемым способом обеспечить повышение уровня безопасности участников дорожного движения привела к разработке законодателем нового, отличного от прежнего, механизма привлечения к ответственности. Наличие в базах данных сведений о владельцах ТС в противовес отсутствию информации о лице, фактически управляющем конкретной транспортной единицей, породило действующий алгоритм: фиксация правонарушения специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме – собственник ТС – обжалование постановления – лицо, фактически нарушившее ПДД. Любой сбой на двух последних позициях, например нежелание собственника «тратить время» на обжалование, невозможность подтвердить сообщенные им сведения о лице, фактически управлявшем ТС в конкретный временной интервал, несогласие с нарушением водителя ТС и тому подобное останавливают производство по делу об административном правонарушении на этапе «ответственность собственника ТС». Соответственно, вопрос неотвратимости наказания остается открытым. Не исключено, что проблема юридической состоятельности механизма привлечения к ответственности за нарушения ПДД, зафиксированные в автоматическом режиме специальными техническими комплексами, ставшая предметом живых дискуссий, редуцируется в процессе совершенствования технологий, позволяющих распознать и идентифицировать водителей. Однако на сегодня ряд вопросов, возникающих при производстве по таким делам, не имеет однозначного ответа.

Так, общие положения о правилах назначения административных наказаний, предусмотренные чч. 2 и 3 ст. 4.1 КоАП РФ, предписывают при привлечении к административной ответственности учитывать лич-

ность субъекта ответственности, его имущественное положение, финансовое состояние, обстоятельства, смягчающие и отягчающие административную ответственность. Очевидно, что при вынесении постановления на основе данных фотосъемки и видеозаписи это невозможно. Более того, как справедливо отмечают В.Р. Кисин, Г.Х. Хадисов вид и размер наказания в такой ситуации оказываются обусловленными «не степенью опасности нарушения, не обстоятельствами его совершения, а всего лишь способом его выявления и фиксации» [3, с. 250].

Кроме того, на этапе возбуждения и рассмотрения дела собственник ТС лишен возможности представить доказательства своей невиновности, воспользоваться помощью защитника.

Если в качестве собственника ТС выступает юридическое лицо, с момента подтверждения сведений о лице, фактически управлявшем ТС производство по делу в отношении юридического лица должно прекращаться. Однако, как справедливо отмечает П.Н. Смоляков, на практике этого не происходит. Действенный механизм привлечения к административной ответственности водителей вместо юридического лица отсутствует [7]. Более того, положения п. 3 ст. 2.1 КоАП РФ не исключают возможность привлечения к административной ответственности юридического лица, даже в ситуации назначения административного наказания за данное правонарушение виновному физическому лицу.

К сожалению, упрощение процесса привлечения к административной ответственности в случае фиксации нарушений ПДД специальными средствами, работающими в автоматическом режиме, не повлекло улучшения, или по меньшей мере сохранения его качества. Налицо – необходимость проработки существующего процессуального механизма с целью соблюдения прав собственников ТС, реализации принципа неотвратимости наказания.

---

1. О правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090-ФЗ: с изм. от 24 октября 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

2. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.

3. Кисин В.Р., Хадисов Г.Х. Коллизии субинститута административной ответственности собственников транспортных средств // Вестник Московского университета МВД России. 2020. № 6. С. 247–252.

4. Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 6 января 2021 г. № 91-З: с изм. от 9 декабря 2022 г. URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения: 18.02.2023).

5. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=38043824 (дата обращения: 18.02.2023).
6. Дерюга Н.Н., Дерюга А.Н. Пенологические аспекты условий наступления административной ответственности // Журнал российского права. 2020. № 4. С. 105–112.
7. Смоляков П.Н. Ответственность юридических лиц за правонарушения, фиксируемые специальными техническими средствами // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 12 (109). С. 11–16.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Мишина Юлия Вячеславовна, преподаватель кафедры специальной подготовки.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: ответственность собственника, специальные технические комплексы, фотофиксация, участник дорожного движения, административная ответственность.

Морозова Н.В., Воробей С.Н.

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКИХ ЭКСПЕРТОВ ПРИ ИССЛЕДОВАНИИ ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННЫХ СВЯЗЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ СО СМЕРТЕЛЬНЫМ ИСХОДОМ

В статье уделено внимание рассмотрению проблематики судебно-медицинского сопровождения в рамках расследования дорожно-транспортных преступлений со смертельным исходом или причинением вреда здоровью человека.

На сегодняшний день каждый человек является частью масштабного процесса – дорожного движения. Невольно становясь участником такового, он принимает на себя обязанность соблюдать правила, которые смогли бы оказать помощь в урегулировании его поведения и действий в рамках движения на автомобильной дороге. В современных реалиях автомобиль выступает повышенным источником опасности, так же как и все протекающие с ним процессы. В связи с этим наблюдаем довольно

высокие показатели смертности в связи с дорожно-транспортными происшествиями (далее – ДТП). Аварийность на транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб обществу в целом, и нарушение правил дорожного движения в некоторых случаях имеет уголовно-наказуемый характер.

Роль судебно-медицинского сопровождения в рамках расследования данного вида преступлений высока и незаменима, что связано с тем, что такого рода деятельность способствует их раскрываемости. Заключение судебно-медицинского эксперта в рамках производства исследований по факту ДТП выступает главным доказательством виновности или невиновности конкретного участника аварии. Считаем, что реализация судебно-медицинского сопровождения следствия возможна при четком соответствии действующим нормативным документам, в частности уголовно-процессуальному законодательству, что определяет основания и процесс осуществления экспертиз, уточняет круг компетентных исполнителей и прочее.

Несмотря на связующую роль судебно-медицинской деятельности, в настоящее время некоторые вопросы ее обеспечения и реализации имеют ряд проблем, которые могут приводить к ошибкам, сказывающимся на доказательственной работе следователя; возникает необходимость полного изучения данных аспектов.

На сегодняшний день автомобиль выступает наивысшим источником опасности в повседневной жизни человека, особенно, если им управляет совершенно неумелый водитель. Современные показатели дают понять, что автомобильный травматизм считается самым распространенным. При этом учитываем, что в целом смертельная автомобильная травма в России составляет 40-60 % всего летального травматизма, занимая передовое место [1].

В силу довольно высокого процентного соотношения все более совершенствуется практическая оснащенность экспертных учреждений, внедряются новые методы и приемы производства различных исследований. Благодаря таким процессам возможности судебно-медицинской экспертизы в случаях травм, связанных с ДТП, значительно расширились. Однако это не исключает того, что в современных реалиях данный вид экспертиз имеет проблемы и пробелы относительно ее осуществления.

Назовем несколько проблем организации работы судебно-медицинских экспертов при исследовании причинно-следственных связей ДТП со смертельным исходом. Так, уполномоченное на производство анализируемой экспертизы лицо должно соответствовать некоторым требованиям, которые дают ему право на ее реализацию. Субъекту необходимо обладать совокупностью знаний медицинского характера, навыками и умениями производства наиболее важных исследований трупа, а также повреждений на теле живого человека, и, несомненно, опытом указанной

деятельности. Однако довольно часто при осуществлении судебно-медицинской экспертизы возникают ошибки, которых быть не должно. Допуская таковые, эксперты ставят под сомнение аргументацию следователя относительно события ДТП, нередко являясь причиной назначения дополнительных и повторных экспертиз, сложных процедур эксгумации.

А.И. Сучков выделяет несколько возможных причин допущения экспертных ошибок:

неполная или в целом неудовлетворительная квалификация производящего экспертизу лица, недостаток его медицинских знаний, навыков и опыта работы в рамках ДТП;

низкие условия работы, в частности недостаточная организация (контроль, снабжение) экспертного труда;

несовершенство отдельных диагностических критериев по установлению автомобильной травмы;

халатное отношение некоторых экспертов к осуществлению соответствующей компетенции деятельности [2].

Например, довольно часто в практической деятельности сталкиваемся с необоснованностью экспертных выводов, некорректными и расплывчатыми ответами на вопросы следователя относительно причин смерти, характера автомобильных повреждений, механизма их получения и т.д. Этому способствует недостаточная квалификация медика, его, возможно, халатное отношение к реализуемой работе и прочие факторы.

Помимо указанной проблемы, существует и другая. Так, анализируя экспертную деятельность в рамках производства исследований по факту ДТП, отметим, что наиболее существенную помощь в работе данного субъекта оказывает специальная техника [3]. Материально-техническое оснащение способствует повышению качества результатов экспертиз. Отсутствие современного оборудования увеличивает количество ошибок, допускаемых экспертами, как при осмотре места происшествия, так и при исследовании тел погибших и формировании заключений.

Как верно отмечает А.Н. Колычева, «…проблемы, с которыми может сталкиваться конкретно следователь в рамках назначения судебно-медицинских экспертиз по факту ДТП, подразделяют на следующие: неточность исследований, их неполнота; краткость описания наружных и внутренних исследований; использование несовершенных методов и приемов; неверная интерпретация полученных данных, а также небрежное оформление документов; несоблюдение методических рекомендаций; превышение пределов экспертной компетенции и прочее» [4].

Для получения качественных результатов исследований эксперту необходимо рациональное планирование осуществляемой деятельности, в рамках которой все действия будут последовательны и эффективны [5]. Однако показатели назначения повторных экспертиз говорят о том, что в

настоящем некоторым экспертам чужда данная процедура; в свою очередь, это, несомненно, сказывается на его работе в целом.

Исследуя в своих работах проблематику расследования спровоцированного ДТП, А.И. Сучков полагает, что есть определенные аспекты, которые будут способствовать повышению качества судебно-медицинской экспертизы в рамках ее производства по факту ДТП:

совершенствование современных подходов организации деятельности экспертов-медиков;

наиболее качественная подготовки судебно-медицинских кадров;

внедрение повышенного методического руководства и контроля со стороны руководителей бюро за деятельностью подчиненных им экспертов [6].

Таким образом, отметим, что несмотря на имеющиеся недостатки в судебно-медицинской экспертной деятельности прослеживается высокая доля получения ее качественных результатов. Проблемы сегодняшнего дня относительно организации медицинской деятельности в рамках производства исследований по факту ДТП со смертельны исходом, безусловно, решаемы и подвластны уполномоченным на то лицам. Для этого выработаны совершенные пути к их преодолению, и как результат такой деятельности – наиболее полные и точные заключения, входящие в доказательственную базу по расследуемому уголовному делу.

1. Аредова А.К. Анализ смертности и травматизации от дорожно-транспортных происшествий в РФ // Молодой ученый. 2020. № 46 (336). С. 466–468.

2. Сучков А.И. Актуальные проблемы, возникающие при осмотре места происшествия по делам о спровоцированных дорожно-транспортных происшествиях // Научный вестник Орловского юридического института МВД РФ имени В.В. Лукьянова. 2022. № 4. С. 201.

3. Чаплыгина В.Н., Морозова Н.В. Проблемные аспекты использования технико-криминалистических средств при раскрытии и расследовании дорожно-транспортных преступлений // Современное общество и право. 2020. № 1 (44). С. 95–99.

4. Колычева А.Н. Отдельные аспекты расследования дорожно-транспортных преступлений // 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, 2021. С. 221.

5. Об утверждении Порядка организации и производства судебно-медицинских экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях Российской Федерации: приказ Минздравсоцразвития Рос. Федерации от 12 мая 2010 г. № 346н.

6. Сучков А.И. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Безопасность дорожного движения. 2022. № 1. С. 53.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Морозова Наталия Владимировна, кандидат юридических наук, доцент кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Воробей Светлана Николаевна, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры уголовного процесса.

Дальневосточный юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации.

680020, Российская Федерация, г. Хабаровск, пер. Казарменный, 15.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, преступление против безопасности движения и эксплуатации транспорта, судебно-медицинское сопровождение расследования, судебно-медицинский эксперт, судебно-медицинская экспертиза, транспортный механизм.

Никулин Е.Д.

АНАЛИЗ АВАРИЙНОСТИ, СВЯЗАННОЙ С НАРУШЕНИЕМ СКОРОСТНОГО РЕЖИМА В 2022 ГОДУ

В настоящей статье проведен анализ дорожно-транспортных происшествий, произошедших с участием водителей, допустивших нарушение скоростного режима в 2022 г. Автором выделены факторы, способствующие возникновению таких происшествий.

В 2022 г. почти пятая часть (19 %, или 24 048) всех дорожно-транспортных происшествий[1] связана с нарушением скоростного режима движения. На данные происшествия пришлось более четверти (26,8 %, или 3 796) погибших и почти пятая часть (19,2 %, или 30 715) раненых. При этом количество ДТП возросло на 3,2 %, число погибших – на 6,9 %, раненых – на 3,6 % [1].

[1] Далее – ДТП.

ДТП, связанные с нарушением скоростного режима движения, включают происшествия, произошедшие из-за несоответствия скорости конкретным условиям движения (92 %) и превышения установленной скорости движения (8 %) (рис. 1).



Рис. 1. ДТП, связанные с нарушением скоростного режима.

Почти две трети (61,5 %, или 14 790) рассматриваемых ДТП зафиксировано в светлое время суток, на них приходится чуть больше половины (53,9 %, или 2 046) погибших. При этом на 38,5 % ДТП в темное время суток приходится 46,1 % погибших. Тяжесть последствий в темное время суток (13), значительное выше, чем в светлое время суток (9,7) (рис. 2).



Рис. 2. Распределение показателей аварийности, связанной с нарушением скоростного режима в зависимости от освещенности.

Происшествия, связанные с нарушением скоростного режима, чаще всего фиксируются в выходные дни. В субботу и воскресенье зарегистрировано 8 332 ДТП, что составляет более трети (34,6 %) от общего количества рассматриваемых происшествий. Распределение погибших по дням недели имеет схожую тенденцию – на выходные дни приходится 37,2 % (1 414) (рис. 3.).

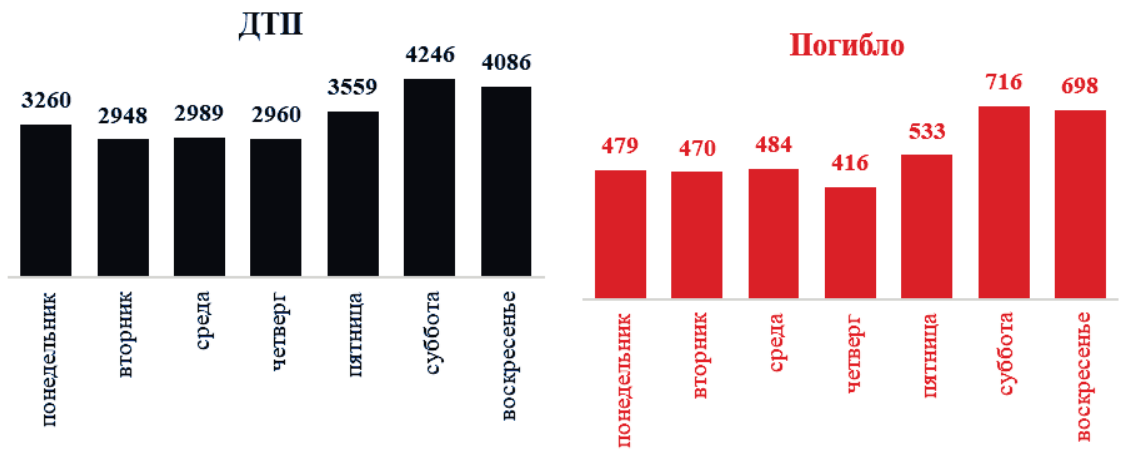


Рис. 3. Распределение ДТП, связанных с нарушением скоростного режима, в зависимости от дня недели.

Распределение в разные месяцы количества ДТП из-за нарушений скоростного режима отличается от распределения пресеченных правонарушений, предусмотренных ст. 12.9 КоАП РФ (нарушение скоростного режима) [2]. Так, максимальное количество ДТП регистрировалось в июле, августе, и декабре, а количество пресеченных правонарушений – в целом в теплое время года с максимальными значениями в июле и августе. Отдельно необходимо обратить внимание на январь и декабрь, когда отмечается наиболее существенная разница (рис. 4).



Рис. 4. Помесячное распределение ДТП из-за нарушений скоростного режима и количества пресеченных правонарушений, предусмотренных ст. 12.9 КоАП РФ.

В большинстве случаев (34,7 %, или 8 334) рассматриваемые происшествия приводят к съезду с дороги, столкновениям (16,3 %, или 3 925), наезду на препятствие (15 %, или 3 618), наезду на пешехода (11,7 %, или 2 809). В случаях наездов на пешеходов из-за нарушений скоростного режима показатель тяжести последствий (19,4) почти двукратно превышает этот же показатель среди других видов ДТП (рис. 5).

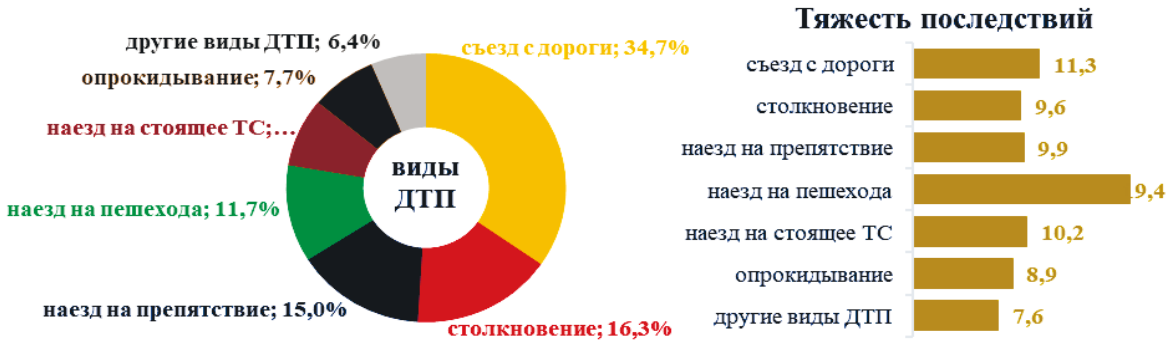


Рис. 5. Распределение видов ДТП из-за нарушения скоростного режима и тяжесть их последствий.

Более половины ДТП (57,4 %, или 13 809), связанных с нарушением скоростного режима, произошло в НП. При этом большая доля погибших (57,3 %, или 2 176) приходится на дороги вне НП. Тяжесть последствий вне НП (13,6) в полтора раза выше, чем в НП (8,8) (рис. 6).

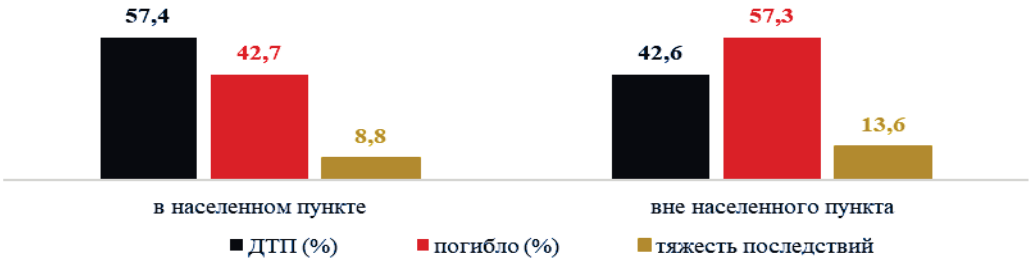


Рис. 6. Распределение показателей аварийности из-за нарушения скоростного режима в зависимости от места совершения.

Большинство происшествий из-за превышения скоростного режима зарегистрировано в местах с ограничением максимальной скорости движения в 60 км/ч (43,2 %) и 90 км/ч (35,4 %). Однако наибольшее доля погибших (49,3 %) приходится на участки с ограничением 90 км/ч (рис. 7).

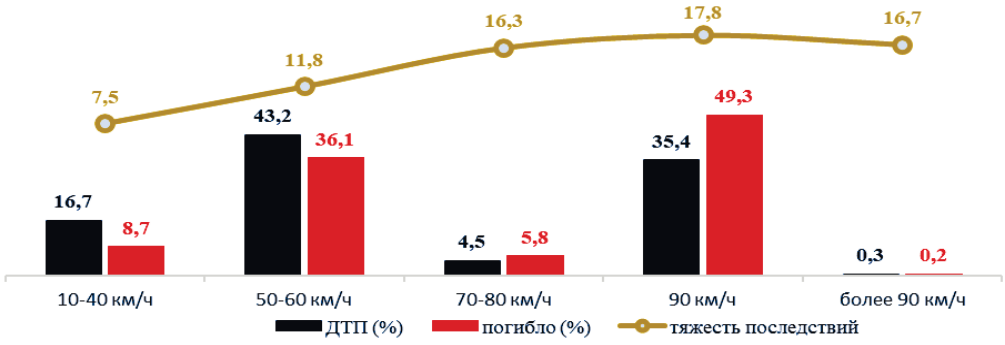


Рис. 7. Распределение показателей аварийности из-за превышения скоростного режима в зависимости от действующего ограничения максимальной скорости движения.

Чаще остальных ДТП из-за нарушений скоростного режима совершались водителями в возрасте 30-39 лет. По их вине зарегистрировано 6 616 ДТП, что составляет 28 % от всех ДТП из-за нарушений скоростного режима (рис. 8).

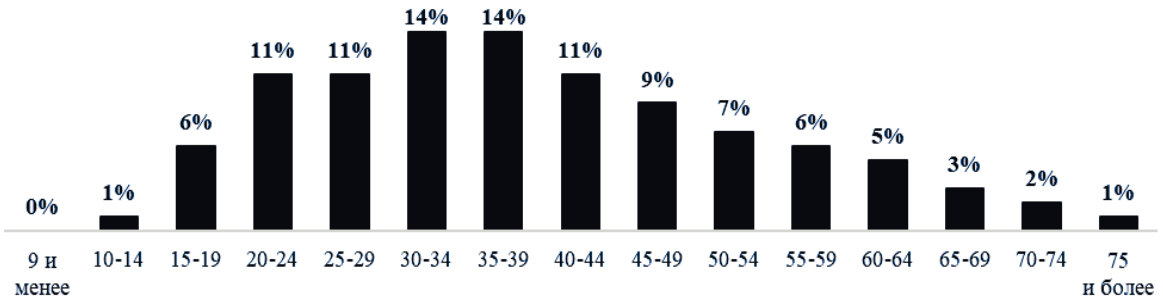


Рис. 8. Распределение ДТП из-за нарушений скоростного режима в зависимости от возраста водителя.

Более половины ДТП (53 %) из-за нарушений скоростного режима совершены лицами с водительским стажем 15 лет и более. В результате таких происшествий отмечается максимальный показатель тяжести последствий (12,4) (рис. 9).

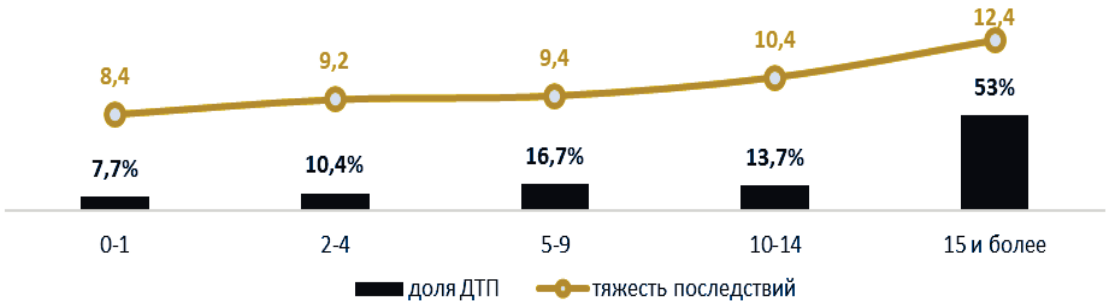


Рис. 9. Распределение показателей аварийности из-за нарушений скоростного режима в зависимости от стажа водителя.

По результатам проведенного анализа необходимо отметить, что в 2022 г. на территории Российской Федерации ситуация с дорожными происшествиями, в которых у водителей было зафиксировано нарушение скоростного режима сложилась следующим образом. Несмотря на снижение общего количества ДТП, числа погибших и раненых на дорогах Российской Федерации. По итогам 2022 г. отмечено одновременное увеличение основных показателей аварийности. При чем удельный вес числа погибших в таких ДТП от общего числа погибших на дорогах нашей страны составляет более четвертой части.

Поэтому для принятия эффективных управленческих решений по снижению количества таких ДТП, необходимо проведение комплексного анализа.

1. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023.
2. О правилах дорожного движения: постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 // Собр. актов Президента и Правительства Рос. Федерации. 1993. № 47, ст. 4531.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Никулин Евгений Дмитриевич, научный сотрудник отделения анализа аварийности отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.
ФКУ «НЦ БДД МВД России».
121170, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, погибший, раненый, скоростной режим, несоответствие скорости конкретным условиям движения. превышение установленной скорости движения.

Ноговицина Е.Н.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ УЧЕБНОГО ПРОЦЕССА В ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ ПО ПОДГОТОВКЕ И ПЕРЕПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В статье рассматривается современное состояние и совершенствование правовой регламентации порядка подготовки и переподготовки кандидатов в водители транспортных средств. От повышения качества подготовки будущих водителей транспортных средств напрямую зависит состояние безопасности дорожного движения на российских дорогах, так как создание безопасных условий для жизнедеятельности человека – одна из главных задач государства.

В современном мире общепризнано, что дорожное движение представляет собой реальную угрозу для человечества, требующую пристального внимания не только со стороны органов государственной власти, местного самоуправления, общественности, но и в лице участников дорожного движения.

Безопасность дорожного движения в первую очередь зависит от действий водителей транспортных средств. Соблюдение Правил дорож-

ного движения является неотъемлемой частью правового государства [1]. Выезжая на дорогу, водитель должен обладать знаниями Правил дорожного движения, умениями и навыками управления автомобилем, обеспечивающими безопасность и безаварийность в любых дорожных условиях, которые должны быть сформированы на этапе подготовки водителя. Как известно, главным в формировании профессиональных навыков водителя является качество его обучения. В связи с этим крайне высокими являются роль и ответственность образовательных учреждений, осуществляющих подготовку и переподготовку водителей.

Согласно статистике предоставленной ГИБДД МВД России наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) (87,5 %) совершается из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств. Всего за 9 месяцев 2022 г. совершено 79 858 (-6,4 %) таких ДТП, в которых погибли 8 596 (-3,9 %) и ранены 104 480 (-6,7 %) человек. Тяжесть последствий таких ДТП составила 7,6 [2].

Сегодня проблемы повышения качества подготовки водителей являются предметом пристального внимания и законодателей, и ученых, и педагогов. В свою очередь, процесс подготовки и переподготовки водителей нуждается в постоянном совершенствовании и внедрении новых педагогических технологий и методик.

Все та же статистика свидетельствует о том, что показатели аварийности в определенной степени складываются из возрастных особенностей или стажа управления водителем транспортным средством, действия которых могут являться причиной совершения ДТП. Целесообразно оценить водителей по возрасту и стажу, рассмотрев их коэффициент виновности, показывающий долю ДТП, произошедших по вине водителей соответствующей возрастной категории и с определенным стажем управления транспортным средством, от общего количества ДТП с их участием.

Высокий коэффициент виновности отмечается у водителей, имеющих стаж управления ТС менее двух лет. Практически во всех возрастных группах его показатель превышает 60 % (исключение составляют водители в возрасте от 16 до 18 лет – 38 %, а также от 55 до 59 лет – 53,2 %) [2].

К наибольшей группе риска относятся водители в возрасте 65 лет и старше. Среднее значение коэффициента виновности для данных водителей составляет 67,8 %, то есть данные водители являлись виновными практически в 7 из 10 ДТП с их участием. Причем, в отличие от других возрастных групп, водители данной группы, имеющие большой стаж, не так уж значительно отличаются от малоопытных, начинающих водителей [2].

По мнению специалистов, на начальном этапе это связано с недостаточным уровнем подготовленности водителей, или, наоборот, водители со стажем более 5 лет полагаются на свой опыт, в условиях быстро меняющейся дорожной обстановки, особенно в сложных ситуациях, допус-

кают ошибки при управлении автомобилем. Например: выполняют требуемые действия преждевременно или с опозданием, либо неправильно, или вообще их не выполняют. Ошибки при управлении транспортным средством нередко носят системный, повторяющийся характер, при этом сам водитель их не ощущает. Причиной возникновения таких ситуаций является отсутствие достаточной практической коррекции на этапе обучения.

На сегодняшний день в России действует достаточно четкая система правового регулирования подготовки водителей транспортных средств. В Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определены правовые основы системы подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения. Организация подготовки и переподготовки водителей транспортных средств входит в перечень полномочий органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, чем и обеспечивается первичное формирование состава субъектов, ответственных за реализацию системы подготовки водителей [3].

Большое значение в рассматриваемом нами аспекте имеют нормативные правовые акты стратегического характера, формулирующие стратегические цели в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на перспективу, которыми разрабатывается соответствующая методология, позволяющая достичь реализации этих целей. В подобном контексте следует отметить: Стратегию безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [4] и Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 г. [5]

Непосредственное нормативное правовое регулирование по подготовке водителей транспортных средств в Российской Федерации осуществляется в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» [6] и приказом Министерства просвещения Российской Федерации от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» [7]. Настоящий приказ вступил в законную силу с 1 сентября 2022 г. и будет действовать до 1 сентября 2025 г.

Обучение по программам подготовки и переподготовки водителей реализуется в организациях, осуществляющих образовательную деятельность. Образовательная деятельность не может осуществляться без наличия соответствующей лицензии в соответствии с Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [8].

Порядок лицензирования образовательной деятельности определен Положением о лицензировании образовательной деятельности, утвержденным постановлением Правительства от 18 сентября 2020 г. № 1490.

Особенностью получения образовательной организацией лицензии для оказания услуг по обучению вождению транспортными средствами является необходимость наличия, кроме общего пакета документов, программы профессионального обучения водителей транспортных средств, это должно быть также согласовано с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации [9].

Примерные программы разрабатываются на основе установленных квалификационных требований (профессиональных стандартов). На сегодняшний день эта деятельность регламентируется приказом Минпросвещения от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий», срок действия документа ограничен до 2025 г. Примерные программы содержат основные характеристики профессионального обучения (объем, содержание, планируемые результаты), а также организационно-педагогические, кадровые, материально-технические и информационно-методические условия их реализации [10].

С учетом особенности организации обучения можно выделить три группы обучаемых:

обучающиеся, которые впервые получают водительское удостоверение, где подготовка – это первоначальное обучение, с последующей сдачей кандидата в водители экзамена;

переподготовка водителей на другую категорию – это процесс повторной подготовки водителей, которые уже имели водительское удостоверение определенной категории и стаж вождения этим транспортным средством;

водители, повышающие свою квалификацию без последующей сдачи экзамена. Дополнительная подготовка. Под дополнительной подготовкой подразумеваются подготовительные мероприятия, помимо уже освоенных теории и практики. Такая подготовка осуществляется для конкретных категорий водителей, например военнослужащих. Как правило, это подготовка к специализированным элементированным вариациям управления транспортными средствами определенного вида с отдельно установленными условиями вождения и так далее [11].

В новом приказе на 9 программ больше – 58 примерных программ; ранее работа по подготовке водителей транспортных средств осуществлялась на основе 49 примерных программ. Так появились программы, которых ждали автошколы и граждане, направленные на переподготовку с мототранспортных категорий «А, А1 и М» на категорию В. Имея такую категорию, можно в достаточно короткие сроки подготовиться на водителя категории «В».

Еще один большой пакет программ касается переподготовки водителей троллейбусов на категории «B, C и D». Это необходимо в связи с массовым перепрофилированием на электробусы.

Так, часы, предоставленные для обучения вождению транспортным средством категории «B», сохранены в том же объеме, больше внимания будет уделяться вождению в городе, то есть восемнадцать часов на площадке и тридцать восемь часов в городе.

Добавлены темы для изучения вождения на автомагистралях, так как с 2021 г. разрешено учить вождению на скоростных трассах. Также в примерные программы включены темы: особенности эксплуатации электромобилей, машин с высокой степенью автоматизации и т.д.

Примерные программы определяют обязательные разделы и темы учебных предметов, а также распределение учебных часов по разделам и темам. Примерные программы обучения направлены не только на получение навыков управления транспортными средствами, но и на весь спектр знаний, умений и навыков, необходимых для безопасного управления источниками повышенной опасности.

В результате освоения одной из программ соответствующей категории обучающиеся должны овладеть устойчивыми правовыми знаниями в сфере безопасного дорожного движения, изучить: полный курс Правил дорожного движения, весь спектр обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, юридическую сторону гражданской, административной и уголовной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. Также они должны получить получить знания, связанные с особенностями безопасного управления транспортным средством при перевозке пассажиров и грузов, оказанием первой помощи и медицинской помощи, включая развитие навыков и умений технического обслуживания транспортного средства, устранение мелких неисправностей, управление транспортным средством в различных дорожных условиях.

Для успешного обучения организация должна создать соответствующие условия. По каждому учебному предмету должны быть наглядные учебные пособия (например, плакаты, стенды, макеты, планшеты, модели, схемы, учебные фильмы, видеофильмы, мультимедийные презентации). Для обучения необходимо использовать тренажеры, учебные транспортные средства. Для подготовки к сдаче теоретического экзамена на компьютере желательно применять учебные компьютерные комплексы тестирования.

Значительную роль в качественной подготовке водителей занимает преподавательский состав, который должен обладать не только знаниями преподаваемой дисциплины, но и педагогическим мастерством. Отлично владеть методикой преподавания, знать и понимать психофизиологические и возрастные особенности обучающихся.

Однако в новом информационном поле, с которым столкнулось современное общество, преподаватель уже не может быть основным и единственным постоянным источником знаний, поэтому требуется изменение форм учебной работы, применение современных образовательных технологий. Важнейшая задача преподавателя – дать обучающимся теоретические знания Правил дорожного движения на высоком уровне с использованием современных технологий и методических принципов и научить использовать эти знания для поиска правильных оптимальных решений для выхода из моделируемых проблемных ситуаций в процессе решения задач [12].

Одной из главных задач при обучении начинающих водителей, является, развитие навыков и умений предвидеть «риски» дорожного движения, возникновение опасной ситуации на дороге, возникающей в процессе движения транспортного средства и требующей дополнительного контроля со стороны водителя. Под термином «риск» (для водителей) подразумевается уровень воспринимаемого риска или порог риска, который водитель готов определить. Развитие и закрепление данного навыка возможно посредством применения соответствующих тренажеров, специального программного обеспечения, тестирования. Тест по предвидению «рисков» подразумевает работу не со статичной картинкой, схемой или фотографией, а с динамичным материалом – видео, эмитирующим в большей степени соответствующую действительность, что позволяет проверить реакцию и поведение обучающегося в той или иной дорожной обстановке.

Для эффективного усвоения учебного материала рекомендуется в процессе изучения теоретического материала решать ситуационные задачи. Ситуационные задачи рекомендуется использовать как из экзаменационных билетов, так и дополнительных, разработанных в образовательной организации или преподавателем, а также моделируемых с помощью макетов, магнитных или интерактивных досок. Решение ситуационных задач в процессе изучения каждой темы позволяет более качественно усвоить теоретический материал и запомнить правила применительно к дорожной ситуации.

Таким образом, обучение водителя структурно подразделяется на два этапа, а именно – теоретическую и практическую подготовку. Безусловно, теоретическая основа – важный элемент образовательного процесса, заставляющий больше думать, а не двигаться. Поэтому чтобы выпускники автошкол чувствовали себя на дорогах уверенно, практическое обучение в большей степени нужно проводить в условиях реального дорожного движения, а не на закрытых площадках, как в большинстве стран Европы.

В современных условиях необходимо качественно изменить подход к обучению будущих водителей транспортных средств – как в плане теоретической подготовки, так и практической направленности. При организации обучения следует делать акценты на формирование устойчивых

навыков безопасного управления транспортным средством, более широко применять интерактивные формы проведения занятий, использовать современные методики обучения.

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. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2022 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 40 с.
2. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Фелерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Об утверждении 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 «КонсультантПлюс».
4. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Об образовании в Российской Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ: с изменениями и дополнениями от 6 апреля 2015 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий [Электронный ресурс]: приказ Минпросвещения Рос. Федерации от 8 ноября 2021 г. № 808: с изменениями и дополнениями от 26 сентября 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. О лицензировании отдельных видов деятельности движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ: с изменениями и дополнениями от 29 декабря 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. О лицензировании образовательной деятельности [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 18 сентября 2020 г. № 1490. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий [Электронный ресурс]: приказ Минпросвещения от 8 ноября 2021 г. № 808: с изменениями и дополнениями от 26 сентября 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

10. Андреев И.В. Зависимость безопасности дорожного движения на дорогах Российской Федерации от качества подготовки водителей транспортных средств // Тенденции развития технических средств и технологий в АПК. Воронеж, 2021. С. 295.
11. Ермолаев С.Ю. Оптимизация подготовки кандидатов в водители за счет оптимизации программ обучения и подготовки преподавателей // Проблемы современного педагогического образования. 2022. № 75-2. С. 128–130.
12. Николаева Р.В. Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей транспортных средств // Техника и технология транспорта. 2021. № 4 (23). С. 99.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ноговицина Елена Николаевна, преподаватель-служащий кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, правовое регулирование, дорожно-транспортные происшествия, статистика, водитель, транспортное средство, подготовка, программа.

Носкова Ю.Н.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В УСЛОВИЯХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ САМОКАТОВ

В статье рассматриваются отдельные правовые проблемы определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические самокаты. Отмечается важность применения комплексного подхода к внесению изменений в действующее законодательство в части привлечения участников дорожного движения, управляющих средствами индивидуальной мобильности, к административной ответственности.

В современных российских реалиях общественность все чаще обращается к законодателю для уточнения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические самокаты. И это неудивительно, потому что количество электрических са-

мокатов на улицах городов возрастает, что связано с неизбежно развивающимся научно-техническим прогрессом, в том числе и в транспортной отрасли, а также с положительными факторами, характеризующими данный вид транспорта: экологичность, доступность, простота эксплуатации, маневренность, компактность. Однако рост количества электросамокатов принес за собой и ряд проблем, которые требуют уточнения на законодательном уровне.

С каждым годом число дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с участием электрических самокатов увеличивается в геометрической прогрессии. Так, за 9 месяцев 2022 г. число таких ДТП, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, выросло в два раза [4]. Как правило, электрические самокаты наносят вред здоровью различной степени тяжести путем наезда на пешеходов на тротуарах. Чаще всего подвержены риску столкновения с электрическими самокатами и получению серьезных травм пожилые и слабовидящие люди, маленькие дети. При этом в случае столкновения электрического скутера с пешеходом вероятность получения травмы пешеходом в три раза выше, чем у водителя электрического скутера. Также в последнее время участились случаи использования недобросовестными пользователями электросамокатов в качестве полноценного транспортного средства с выездом на проезжую часть, что повлекло рост ДТП с участием электросамокатов и автомобилей.

Согласно действующей редакции Правил дорожного движения пользователи электрических самокатов являются пешеходами [2]. Аналогичная ситуация с людьми на роликовых коньках, а также теми, кто использует санки, тележки, детские или инвалидные коляски, – все вышеперечисленные категории в соответствии с действующим законодательством приравниваются к пешеходам.

Водителю электрического самоката для его правомерного использования не нужен документ, подтверждающий специальное право на вождение, – водительское удостоверение. Участники дорожного движения, использующие для передвижения электросамокаты, обязаны:

двигаться исключительно по тротуарам, пешеходным и велосипедным дорожкам;

при отсутствии на пути следования тротуаров или дорожек передвигаться по обочинам или по краю проезжей части, при этом движение осуществлять навстречу потоку;

в темное время суток иметь на одежде светоотражающие элементы [2].

На наш взгляд, перечисленные требования являются обоснованными лишь для тех категорий самокатов, которые приводятся в движение толчком ноги. В современных реалиях чаще используются самокаты с высокими скоростными характеристиками. В этой связи действующее законодательство в области безопасности дорожного движения требует де-

тальной проработки. Данный факт подтверждается значительной судебной практикой.

Так, в Верховный Суд Российской Федерации обратился гражданин Чепечян Д.Р. с административным иском о признании частично недействующими абзацев восемнадцатого, сорокового и пятьдесят восьмого пункта 1.2 Правил дорожного движения [3]. Поводом для обращения стал факт признания электрического самоката транспортным средством в результате автотехнической экспертизы в рамках уголовного дела с участием истца, возбужденного по ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации.

В ходе рассмотрения материалов дела Верховным Судом Российской Федерации было отмечено, что оспариваемые положения Правил дорожного движения в полной мере соотносятся с действующим законодательством в области безопасности дорожного движения. Также в нормативных правовых актах указан перечень транспортных средств, участвующих в дорожном движении, который не является исчерпывающим. В результате изучения дела требования истца не были удовлетворены.

Европейские страны также обеспокоены негативным влиянием электрических самокатов на безопасность городской среды в целом и дорожного движения в частности. Так, в ряде стран уже достаточно давно введены ограничения на использование такого вида транспорта:

скоростные ограничения: максимальная скорость для электрических самокатов не более 20 км/ч (Швеция, Германия);

возрастные ограничения: в отдельных странах только лица, достигшие возраста 14 лет, могут управлять электросамокатами;

ограничения в области страхования: при использовании электроскутера необходимо заключить договор страхования (Австрия);

ограничения по передвижению: запрет на использование электросамокатов на дорогах общего пользования, а также тротуарах и велосипедных дорожках (Великобритания).

Опыт зарубежных стран показывает, что такие меры оказывают положительное влияние на формирование безопасной и комфортной городской среды. Кроме того, расширение зоны ответственности пользователей электрических самокатов за счет увеличения сумм штрафов во многих странах позволило повысить их общую дисциплинированность.

Мнения ученых-административистов расходятся в части, касающейся изменения действующего законодательства, регулирующего правовой статус электросамокатов. Так, одни считают, что нужно расширить перечень транспортных средств, добавив в него новый вид – электрический самокат или самокат с электрической тягой [1, с. 59]. Другие утверждают, что нет необходимости вводить новые определения относительно использования электросамокатов: в зависимости от технических характеристик достаточно будет приравнять их либо к мопедам, либо к мотоцик-

лам [5, с. 335]. На наш взгляд, каждое из вышеперечисленных утверждений является обоснованным и логичным в своих выводах, что подтверждает актуальность изучаемой проблематики. Важно применять комплексный подход к внесению изменений в действующее законодательство в части регулирования дорожного движения.

1. Жукова Н.А., Сычев Н.П. К вопросу о правовом регулировании отношений, связанных с использованием электросамокатов // The Scientific Heritage. 2021. № 68-4 (68). С. 57–59.
2. О Правилах дорожного движении [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: в ред. от 31 декабря 2020 г. Доступ из справ.-правовой системы: «Консультант-Плюс».
3. Решение Верховного Суда Рос. Федерации [Электронный ресурс]: от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66. Доступ из справ.-правовой системы «ГАРАНТ».
4. В России большинство ДТП с самокатами в 2022 году зарегистрировали как наезд на пешеходов [Электронный ресурс] // Информационное агентство ТАСС. URL: https://tass.ru/obschestvo/16251103 (дата обращения: 27.02.2023).
5. Числов А.И., Поделякин А.А. Вопросы, связанные с определением правового статуса участников дорожного движения, использующих электрические средства передвижения // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2019. № 12. С. 333–335.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Носкова Юлия Николаевна, кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД.

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.

117997, Российская Федерация, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Ключевые слова: административная ответственность, безопасность дорожного движения, электрический самокат.

Пахомов В.И.

СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ПРИКЛАДНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКЕ СОТРУДНИКОВ ГИБДД МВД РОССИИ

В данной статье рассматриваются современные требования к физической подготовке сотрудников ГИБДД МВД Российской Федерации, основные цели и задачи физической подготовки, изучаются некоторые проблемные аспекты обучения и последующего применения сотрудниками боевых приемов борьбы. Акцентируется внимание на возможности развития и поддержания у сотрудников психических и физических качеств через выработку функциональной устойчивости организма к условиям профессиональной деятельности и формирование основных прикладных двигательных умений и навыков. Отмечено, что эволюция необходимых для сотрудника ГИБДД двигательных навыков, в том числе выполнения боевых приемов борьбы, должна проходить в условиях, максимально приближенных к реальным.

Изменение общественных тенденций порождает изменения во всём обществе. Развитые технологии не только улучшают процесс работы сотрудников ГИБДД МВД Российской Федерации, но и облегчают действия правонарушителей в совершении ими противозаконных действий. В связи с этим актуальными становятся вопросы модернизации деятельности сотрудников ГИБДД МВД России за счёт внедрения новых технологий и повышения общего уровня правовой и физической подготовки в подразделениях ГИБДД. Что касается новых технологий: внедряются современные автоматизированные комплексы наблюдения, контроля и фиксации дорожного движения, подразделения ГИБДД получают новые модели автотранспортных и специальных средств. Правовой и физической подготовкой напрямую занимаются федеральные государственные образовательные организации МВД России. В отношении физической подготовки стоит уточнить, что сотрудник в первую очередь сам должен быть заинтересован в развитии своих физических навыков. Исходя из современных требований, предъявляемых к профессионально-прикладной подготовке сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации, сотрудник сам может определить путь развития своих физических навыков, необходимых для эффективной работы в системе органов внутренних дел [1].

Если подходить к рассмотрению вопроса с научной стороны, то следует сначала уточнить, что же конкретно скрывается под понятием «профессионально-прикладная подготовка сотрудников ГИБДД МВД России»? В первую очередь это специально направленное и избирательное использование средств физической культуры и спорта для подготовки

сотрудника органов внутренних дел в целом и сотрудников ГИБДД в частности к профессиональному выполнению служебных обязанностей. Её основное предназначение – развить и поддержать физические качества сотрудников на оптимальном уровне. Задачи же профессионально-прикладной подготовки сотрудников органов внутренних дел состоят в акцентировании конкретной профессиональной деятельности, которую выполняет сотрудник органов внутренних дел. К задачам также относятся: выработка функциональной устойчивости организма к условиям этой профессиональной деятельности и формирование прикладных двигательных умений и навыков. Всё это не являлось бы необходимостью, не будь постоянной практической необходимости в применении физических навыков [2]. Другими словами, за всё время существования органов внутренних дел у сотрудников всегда были определённые задачи в сфере профессиональной физической подготовки, а именно:

развитие и поддержание на должном уровне профессионально важных качеств, необходимых для успешного выполнения оперативно-служебных задач;

формирование двигательных навыков и умений эффективного и правомерного применения физической силы, в том числе боевых приемов борьбы;

поддержание и укрепление здоровья, сохранение продуктивного уровня общей работоспособности, повышение устойчивости организма к воздействию неблагоприятных факторов служебной деятельности.

На данный момент, развитие физических качеств до требуемого уровня, формирование необходимых умений и навыков реализуются в рамках профессионального обучения по программам профессиональной подготовки обучения по образовательным программам в организациях, осуществляющих образовательную деятельность и находящихся в ведении МВД России [3].

Исходя из того, что общая физическая подготовка представляет собой процесс использования неспециализированных средств и методов физической культуры (гимнастики и естественных форм двигательной активности, таких как ходьба, бег, плавание, прыжки и т.п.), классических и прикладных видов спорта, можно сделать вывод, что именно высокий профессиональный уровень организации и проведения практических занятий по физической подготовке способен удовлетворить потребности практических органов внутренних дел. Данный процесс направлен на повышение функциональных возможностей организма, формирование общих предпосылок эффективной и рациональной трудовой, оперативно-служебной деятельности сотрудников ГИБДД. Базовым уровнем для качественной подготовки сотрудника является его общий уровень здоровья, отличная работоспособность, высокая сопротивляемость организма не-

благоприятным факторам среды, гармоничное развитие физических качеств (силы, быстроты, выносливости) [4].

Практические занятия по физической подготовке сотрудников ГИБДД МВД России являются наиболее эффективным средством, устраняющим отклонения в здоровье, улучшающим их физическое развитие, физическую подготовленность и работоспособность. Физические упражнения стимулируют повышение функциональных возможностей организма у лиц с пониженной функциональной способностью и помогают созданию компенсации у занимающихся с незначительными органическими отклонениями, приобретаемыми в ходе прохождения службы. В обоих случаях это способствует укреплению здоровья занимающихся и повышению их работоспособности.

Метод комплексных занятий способствует всестороннему и непрерывному развитию физических способностей сотрудников. Комплексные занятия включают в себя специально подобранные физические упражнения из разделов гимнастики, легкой атлетики, подвижных спортивных игр и боевых приемов борьбы. Одним из положений в методике комплексных занятий является непрерывность и разносторонность в развитии навыков и качеств у занимающихся, что обусловливает прочное усвоение программы и эффективное повышение физической подготовленности, а следовательно, улучшение их физического развития, состояния здоровья и работоспособности.

Подбор упражнений осуществляется с обязательным использованием положительного переноса двигательных навыков и физических качеств. Положительный перенос навыков и качеств создает предпосылки для совершенствования конкретного навыка и определенного качества с помощью целого ряда физических упражнений, подобранных на занятие. Например: совершенствовать навык метания гранаты и присущее ему качество быстроты (имеется в виду механизм «рывка» в метании гранаты) можно, используя метание малых мячей, удары по вертикально подвешенному мячу.

Важным условием при подборе упражнений является общность основного механизма двигательного навыка и сходство физического качества. Мы условно различаем две группы физических упражнений. Одну из них составляют упражнения, способствующие формированию и развитию необходимых новых для занимающихся навыков и качеств. Эту группу упражнений условно отнесем к «главенствующим». С их помощью решаются основные задачи занятия. Общим для этой группы упражнений является сходство их по механизму движения и проявлению качественных особенностей. В основную часть занятия предлагается включить 2-3 таких упражнения, взятых из разделов гимнастики, легкой атлетики или игр. Другую группу физических упражнений следует условно отнести к «повторной». Ее составляют навыки – действия, освоенные ра-

нее, которые предлагаются с целью их усовершенствования. Для этого проводятся одно-два упражнения из разделов программы. Указанные условные группы физических упражнений способствуют непрерывному всестороннему усовершенствованию навыков, умений и качеств у занимающихся.

Физические упражнения, условно отнесенные к «главенствующим» и «повторным», должны быть по структуре и качественному проявлению резко противоположными. Такая противоположность упражнений способствует их рациональному чередованию в основной части занятия, благодаря чему создается своеобразная временно-повторная деятельность для занимающихся. Такое чередование упражнений обусловит возможность активного отдыха занимающихся и разнообразит содержание учебных занятий. Создание условий для активного отдыха и разнообразия двигательной деятельности на занятиях с сотрудниками повысит эмоциональность, активность и улучшит работоспособность занимающихся.

Рекомендуется в начале основной части занятия проводить упражнения, формирующие навыки, характерные преимущественным развитием качества быстроты, а затем закреплять этот навык, используя упражнения, направленные на преимущественное развитие ловкости. Последними в занятии целесообразно проводить упражнения, направленные на развитие силы и выносливости.

Таким образом, метод комплексных занятий способствует прочному усвоению программы сотрудниками и эффективному улучшению их физической подготовленности, физического развития, здоровья и повышению работоспособности.

Самую важную часть современных требований к профессионально-прикладной подготовке сотрудников органов внутренних дел составляет седьмая глава наставления по организации физической подготовки в органах внутренних дел Российской Федерации. В ней упоминаются следующие разделы: удары и защита от ударов; болевые приемы; броски; удушающие приемы; освобождение от захватов и обхватов; пресечение действий с огнестрельным оружием; сковывание наручниками; связывание; наружный досмотр; оказание помощи; взаимодействие при применении физической силы; приемы и действия с использованием палки специальной; приемы и действия с использованием автомата [5]. Каждый из этих разделов претерпевает постоянные изменения в связи с постоянно меняющейся обстановкой в сфере правонарушений и преступлений.

Сотрудник ГИБДД обязан быстро подстраиваться к новым изменениям и всегда быть способным вступить в противоборство с правонарушителем. Практические сотрудники ГИБДД зачастую попадают в такие ситуации, когда невозможно обойтись без навыков самообороны либо необходимости силового задержания правонарушителя или преступника. Используя боевые приемы борьбы, сотрудник должен уметь работать во

взаимодействии с напарником, где строго определены роли каждого сотрудника. Один действует первым номером – проводит боевой прием борьбы, осуществляет задержание, другой – создает благоприятные условия для успешного выполнения, используя для этого сковывающие захваты, обхваты, удушающие приемы и другое.

На практических занятиях очень важна отработка действий сотрудников ГИБДД при типичных задержаниях, например при задержании правонарушителя, находящегося за рулем автотранспортного средства. Сотрудники должны обеспечить себе оптимальные условия расположения, лишить правонарушителя возможности сопротивляться и скрыться с места преступления (правонарушения). Каждый сотрудник должен уметь быстро и грамотно принимать решения, оперативно реализовывать их, проявляя при этом эмоциональную устойчивость, не теряться в осуществлении двигательных действий в экстремальных случаях [6].

Однако часть сотрудников считает неэффективным применение боевых приемов борьбы, ссылаясь на невозможность быстро провести их в реальной экстремальной обстановке. Как правило, такие утверждения выдвигают люди, которые редко посещают практические занятия по отработке боевых приемов борьбы, не занимаются систематически. Следует отметить, что эффективное проведение боевого приема борьбы зависит от множества факторов, среди которых и общая физическая подготовка сотрудника, и знание и грамотное применение комплексного двигательного действия.

Специфика изучения любого приема такова, что на начальном этапе прием разучивается в теории, частями, затем совершенствуется в работе с различными партнерами в условиях отсутствия противодействия либо с незначительным противодействием. Ключевым условием технического умения применения боевого приема борьбы выступает систематическая его отработка и закрепление всех двигательных действий на «подсознательном уровне».

Основной принцип овладения боевым приемом борьбы заключается в последовательном увеличении уровня сопротивления и характера ответных действий оппонента. Наряду с этим возрастает способность сотрудника упреждать, подавлять и преодолевать противодействие правонарушителя [7].

Таким образом, рост уровня противодействия предусматривает переход к существенному эффективному противоборству с использованием боевых приемов. Вместе с тем владение защитными действиями при реализации приемов объективно недостаточно. Необходимы комплексные знания по использованию ударной и бросковой техники, применению специальных средств и огнестрельного оружия.

В реальных условиях реакция оппонента при проведении боевого приема непредсказуема, поэтому на завершающем этапе обучения следует

больше времени уделять практическим занятиям с отработкой различных ситуаций задержания и совершенствовать навыки эффективного и разнообразного применения боевых приемов.

Применение приема должно проходить в условии противодействия со стороны оппонента, что не всегда возможно в силу различных обстоятельств. Сотрудник при проведении приема должен нанести расслабляющий удар, тем самым осуществив защиту от атакующих либо контратакующих действий противника, преодолеть сопротивление своим действием, пересилить противодействие и провести атакующий прием.

На практике преподаватель физической подготовки, стараясь не допустить повышенного травматизма при отработке боевых приемов борьбы, абсолютно осознанно ограничивает уровень противодействия, а расслабляющий удар требует наносить условно. При таком требовании естественно, что в реальной ситуации, вступая в противоборство с противником, сотрудник, как правило, не может эффективно нанести расслабляющий удар, что приводит к неэффективному выполнению приема.

Главным условием эффективного применения боевых приемов борьбы является их качественное, последовательное и систематическое изучение и отработка, умение сотрудника оценить ситуацию, характер и степень опасности противника, соблюдение сотрудником ГИБДД МВД России пределов возможной самообороны.

Проведение комплексных занятий по физической подготовке, изучение боевых приемов борьбы на практических занятиях, несомненно, влияют на готовность сотрудника к успешному выполнению служебных задач, грамотному использованию физической силы, а также обеспечивают дальнейшую работоспособность сотрудников ГИБДД в процессе службы [8].

Боевые приемы борьбы должны постоянно изучаться и отрабатываться до приобретения устойчивого навыка их выполнения. Формирование необходимых для сотрудника ГИБДД двигательных навыков, в том числе выполнения боевых приемов борьбы, должно проходить в условиях, по возможности максимально приближенных к реальным, что является важнейшим аспектом при подготовке сотрудников полиции. Не стоит забывать и о формировании базовых знаний о порядке и условиях применения боевых приемов борьбы.

Огромное значение при проведении занятий по физической подготовке имеет укрепление здоровья сотрудников, повышение их устойчивости к воздействию неблагоприятных факторов окружающей среды, а также возможности квалифицированно выполнять возложенные на них обязанности.

Стоит отметить, что практическая составляющая деятельности ДПС ГИБДД, наглядно показывает, что результаты по пресечению преступных действий в значительной степени зависят от уровня физической подго-

товленности сотрудников и их способности вступить в противоборство с преступником. Неэффективное применение боевых приемов борьбы может причинить вред не только нарушителю, но и самому сотруднику; в свою очередь грамотное применение приемов борьбы является достаточно продуктивным способом противодействия преступности.

1. Макеева В.С., Баркалов С.Н., Алдошин А.В. Проектирование физической подготовки в вузах МВД России с учетом особенностей психофизической организации личности слушателей, обучающихся по профилю ГИБДД // Известия Тульского государственного университета. Физическая культура. Спорт. 2017. № 1. С. 57–62.
2. Баркалов С.Н. Боевые приемы борьбы в системе физической подготовки сотрудников ГИБДД // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 61–67.
3. Еремин Р.В. Модельные ситуации в процессе физической подготовки будущих сотрудников ГИБДД // Наука-2020. 2018. № 8 (24). С. 80–83.
4. Пахомов В.И. Основные направления и пути совершенствования физической подготовки сотрудников ГИБДД Российской Федерации // Наука-2020. 2022. № 1 (55). С. 94–105.
5. Кузнецов М.Б. Некоторые аспекты совершенствования силовых качеств у курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России, обучающихся по профилю ГИБДД // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1 (2). С. 255–259.
6. Алдошин А.В. Профессиональная деятельность и требования, предъявляемые к сотрудникам ГИБДД МВД России // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1 (4). С. 13–16.
7. Герасимов И.В. Особенности методики формирования навыков боевых приемов борьбы сотрудников полиции, обучающихся по программам профессиональной подготовки // Наука-2020. 2021. № 1 (46). С. 179–182.
8. Губенков А.О. Современные инновационные технологии в сфере физической культуры и спорта // Наука-2020. 2022. № 3 (57). С. 154–159.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Пахомов Вячеслав Иванович, преподаватель кафедры физической подготовки и спорта.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: физическая подготовка, боевые приемы борьбы, сотрудник ГИБДД, двигательные навыки, работоспособность, фактор, эффективность, служебная деятельность.

Пимакова О.Г.

О НЕКОТОРЫХ КРИМИНОЛОГИЧЕСКИХ АСПЕКТАХ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТ. 264 УК РФ

В статье исследуются положения, относящиеся к некоторым криминологическим аспектам преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Личность лица, совершившего деяние, характер и степень общественной опасности, смягчающие и отягчающие наказание обстоятельства, влияние назначенного наказания на исправление осужденного, на условия жизни его семьи – это ряд важнейших обстоятельств, которые учитываются в дальнейшем при назначении наказания за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Известный криминолог Г.А. Аванесов считает, что нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств относится к категории преступлений с технической неосторожностью [1]. Это означает, что неосторожность возникает из-за связи действия с источниками повышенной опасности, то есть транспортными средствами. Стоит отметить, что такие преступления достаточно актуальны в условиях индустриализации общества и развития научно-технического прогресса.

Исходя из этого, можно выделить основные криминологические составляющие рассматриваемого вида преступлений, в частности нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. К таковым относятся следующие:

1. В условиях интенсификации производственных процессов возникает большая вероятность угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей по неосторожности (вследствие аварийности и т.д.).

2. Рост автопарка свидетельствует о том, что в соответствии с количеством транспортных средств на дорогах страны должны совершенствоваться правила их передвижения.

3. Плохое состояние автомобильных дорог приводит к последствиям в виде наезда на людей, животных, столкновения машин и т.д.

4. Неправомерное поведение пешеходов, за которое они реже привлекаются к уголовной ответственности, в связи с чем наблюдается высокая латентность.

5. Наблюдается ежегодный рост преступлений на механическом транспорте.

6. Совершение указанных преступлений в состоянии алкогольного опьянения существенно увеличивает латентность.

7. Важной особенностью является то, что данные деяния совершаются с двойной формой вины, в связи с чем возникает сложный характер вины субъекта совершения подобного рода преступлений.

Стоит отметить, что поведение виновного определяется его отношением к окружающей действительности, к соблюдению моральных и правовых норм и правил поведения, установленных внутри общества. Так, на данном этапе имеется необходимость в анализе признаков характеристики лиц, совершающих неосторожные преступления. Для этого нужно раскрыть не только биофизиологические признаки (пол, возраст, профессия), но и нравственно-психологические характеристики, типичные для лиц, совершающих указанное преступление.

Рассматривая гендерные различия, следует отметить, что преступления, за которые предусмотрена уголовная ответственность в соответствии со ст. 264 УК РФ, совершаются в основном мужчинами. Это, в свою очередь, обусловлено рядом причин: так, например, женщины более ответственно подходят к вопросу управления автотранспорта, чем мужчины, и они реже используют транспортные средства в своей профессиональной жизни. По этой категории имеются статистические данные, согласно которым по состоянию на 2022 г. в деятельности, связанной с промышленностью и транспортом, в возрасте от 15 до 72 лет преобладают в основном мужчины. Процентное соотношение мужчин и женщин составляет 83 % и 17 %, соответственно [2]. По возрастной категории имеется большой разброс попавших в дорожно-транспортное происшествие, а также осужденных за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств лиц. В основном преимущественное положение занимают лица среднего возраста. Процентное соотношение составляет: от 14 до 17 лет – примерно 1 %, от 18 до 24 лет – примерно 31 %, от 25 до 29 лет – около 24 %, от 30 до 49 лет – 39 %, старше 50 лет – 5 % [3, с. 334–337].

Также следует выделить и особенности нравственно-психологических свойств личности неосторожных преступников. Это в первую очередь недооценка общественной опасности нарушения правил, установленных государством и обществом (в частности, правил дорожного движения). Им присущи такие качества, как эгоизм, безразличие к последствиям, формальное отношение к правилам профессиональной деятельности.

Указанное выше позволяет сделать вывод о том, что к типам неосторожных преступников, нарушающих правила дорожного движения, относятся в основном ситуационный тип и неустойчивый тип, реже – злостный тип, который представляет результат дальнейшей деформации трех перечисленных типов.

В число криминологических категорий входит и предупреждение преступлений. Предупреждение неосторожных преступлений, в частности рассматриваемых деяний, предусмотренных ст. 264 УК РФ, осуществляется путем профилактических общесоциальных мероприятий. К таковым относятся [4]:

расширение мер по соблюдению правил дорожного движения всеми участниками дорожного движения;

активная борьба с пьянством;

совершенствование законодательства об ответственности за правонарушения и преступления в сфере безопасности дорожного движения;

пропаганда законопослушного поведения водителей и пешеходов, в частности воспитательная работа с несовершеннолетними, из числа населения обслуживаемой территории;

внедрение современных методик работы органов полиции, следствия и суда, занимающихся выявлением и раскрытием неосторожных преступлений;

предупреждение рецидива;

другие.

Криминологическая характеристика включает в себя и особенности назначения справедливого наказания за преступления. При назначении наказания судом в первую очередь учитывается признание вины, причем как полное, так и частичное (положительно), или непризнание вины вовсе (отрицательно). В большинстве случаев суд учитывает наличие или отсутствие ранней судимости (либо раннее привлечение лица к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения), а также характер и степень тяжести совершенного преступления. Также при назначении наказания суд учитывает личность виновного, его возраст, трудоустройство (прохождение обучения или службы), наличие регистрации или постоянного места жительства, данные о нахождении на учете в диспансерах, состояние здоровья виновного, характеристика с места работы, жительства, социальная адаптация [5, с. 520].

Большое значение имеют обстоятельства, исходившие от потерпевшей стороны. Это такие обстоятельства, когда потерпевшему с виновной стороны была оказана медицинская, материальная помощь, а также принесены извинения и сочувствие.

Стоит отметить, что при назначении наказания судом учитывается и то, какие правила были нарушены водителем, имеется ли у него водительское удостоверение на право управления транспортным средством и иные.

Перечисленные факторы, влияющие на назначение наказания судом, не являются исчерпывающими. Наказание назначается сугубо индивидуально, исходя из конкретных обстоятельств уголовного дела.

Таким образом, криминологическая характеристика включает в себя причины и условия совершения преступления конкретного вида (ст. 264 УК РФ) или группы преступлений одного рода (неосторожные преступления), их предупреждение. Помимо этого, криминологической характеристикой охватывается описание личности преступника, особенности назначения ему справедливого наказания. Что касается конкретно рассматриваемых преступных деяний, предусмотренных ст. 264 УК РФ, можно сделать вывод, что они относятся к категории преступлений с технической неосторожностью, а также к категории автотранспортных преступлений.

1. Криминология [Электронный ресурс]: учебник / Г.А. Аванесов [и др.]. 5-е издание. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. 575 с. URL: http://www.iprbookshop.ru.
2. Женщины и мужчины России [Электронный ресурс]: стат. сб. / Росстат. М., 2022. 241 с. URL: https://www.gks.ru (дата обращения: 05.02.2023).
3. Шапкин А.А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2020. № 12. С. 334–337.
4. Кикоть В.Я., Лебедев С.Я., Румянцев Н.В. Предупреждение преступлений и правонарушений органами внутренних дел [Электронный ресурс]: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальностям «Юриспруденция» и «Правоохранительная деятельность». 2-е издание. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. 487 с. URL: http://www.iprbookshop.ru.
5. Дядькин Д.С. Теоретические основы назначения уголовного наказания. Юридический центр Пресс, 2016. 520 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Пимакова Ольга Геннадьевна, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: нарушение правил дорожного движения, личность, предупреждение, меры предупредительного воздействия, наказание.

Подчерняев А.Н.

О СОСТОЯНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В статье автор представил комплексный анализ показателей безопасности дорожного движения в Россиийской Федерации. На основе показателей состояния безопасности дорожного движения, представленных Госавтоинспекцией России, исследованы статистические данные об аварийности на дорогах нашей страны. В тексте статьи также нашли отражение результаты оценки преступности в сфере дорожного движения, сформированные на основе ежегодных отчетов ГИАЦ МВД России. Приведены данные федеральной статистики о погибших и пострадавших за последние годы. Выявлена положительная динамика, свидетельствующая как о снижении аварийности на дорогах, так и ее последствий, а также снижении преступности в рассматриваемой сфере. Автором сформулирован вывод об эффективности деятельности государственных институтов по обеспечению дорожного движения на современном этапе.

Устойчивое функционирование и стабильное развитие современного общества во многом зависит от действенных механизмов коммуникации хозяйствующих субъектов, динамичного передвижения пассажиров и грузов. Представляется, что весомый вклад в достижение таких задач вносят автомобильные дроги.

Интересно, что объем пассажирских перевозок автомобильным в т.ч. автобусным транспортом составляет 8 135,2 млн человек в год. По данному показателю автотранспортный комплекс превосходит аналогичное значение перевозок железнодорожным (1 059,3 млн), воздушным (111,007 млн), внутренним водным (8,611 млн), морским (4,515 млн) транспортом.

Лидирует автомобильный транспорт и в качестве средства перевозки грузов. Так, ежегодно автомобильным транспортом перевозится 5 490,5 млн тонн грузов, в то время как железнодорожным (1 284,1 млн тонн), воздушным (1,5 млн тонн), внутренним водным (110,3 млн тонн), морским (23,2 млн тонн) транспортом [6].

При этом протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения в России по данным Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации Росавтодор составляет 57 266 851 км [7].

Такие впечатляющие показатели однозначно свидетельствуют о существенном значении автотранспортного комплекса в экономике и жизнедеятельности нашей страны. Конечно, состояние дорожного фонда

с учетом протяженности дорожной сети, а значит, объема выполняемых работ по вводу новых и текущему ремонту существующих дорог нуждается в постоянном совершенствовании. При этом важны и меры по организации движения на дорогах местного и федерального значения.

Дорожная сеть выступает как необходимый ресурс, без которого сложно представить современное общество. Однако, одновременно дорого, и передвигающиеся по ним автомобили таят в себе немало рисков. Справедливо утверждение, что в основе существующих правил дорожного движения лежат причины происшествий в т.ч. с пострадавшими, возникающие по мере функционирования дорог, т.е. в них учтен негативный опыт эксплуатации автомобилей. Представляется, что соблюдение Правил должно способствовать минимизации дорожно-транспортных происшествий.

Вместе с тем зачастую участники дорожного движения все-таки пренебрегают правилами, регламентирующими дорожное движение. Причем нарушает как лица, управляющие транспортными средствами, так и иные участники дорожного движения. Однако к наиболее тяжким последствиям на дороге приводят ДТП по вине водителей.

В этой связи интересно оценить статистику нарушений правил дорожного движения России. Так, в 2018 г. произошло 168 099 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 18 214 человек и получили ранения 214 853 пострадавших. В 2019 г. произошло 164 358 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 16 981 человек и получили ранения 209 877 пострадавших. В 2020 г. произошло 145 073 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 16152 человек и получили ранения 183 040 пострадавших. В 2021 г. произошло 133 331 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 167 856 человека и получили ранения 183 040 пострадавших. В 2022 г. произошло 126 705 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 14 172 человека и получили ранения 159 635 пострадавших [1].

Как видно, сформировалась устойчивая тенденция снижения аварийности на дорогах нашей страны, а также ее последствий, что может свидетельствовать о положительной динамике усилий правоохранительных органов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

По мнению участников Государственного совета Российской Федерации по вопросам безопасности дорожного движения, задачи защиты жизни и здоровья граждан нашей страны в современных реалиях повышения уровня автомобилизации являются важнейшими. В крупных регионах на 1 тыс. населения зарегистрировано в среднем 300 машин. Автопарк и далее будет расти, и это реальный вызов для всех участников дорожного движения [2]. На заседании участники совета обсуждали перспективы усиления контроля за дорожными камерами и автошколами, ужесточения санкций за превышение скорости, ввода конфискации авто-

мобилей у пьяных водителей, поднятие стоимости полисов ОСАГО для злостных нарушителей ПДД [3].

Необходимо обратить внимание и на значение уголовного законодательства, призванного, также не допустить наиболее опасные последствия ДТП.

Действующий Уголовный кодекс РФ содержит нормы об ответственности за нарушения правил дорожного движения как водителями транспортных средств, так и другими участниками дорожного движения, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью либо смерти потерпевшего (ст. 264, 264.1, 268 УК РФ). При этом особо квалифицированы действия нарушителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения (в т.ч. для водителей, отказавшихся от освидетельствования), а также водителей, скрывшихся с места ДТП. Введена уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, лицом, ранее подвергавшимся ответственности за аналогичное деяние административно либо уголовно(в т.ч. для водителей, отказавшихся от освидетельствования).

В 2018 г. по вине пьяных водителей произошло 18 655 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 4 422 человека и получили ранения 25 621 пострадавший. В 2019 г. произошло 18 100 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 4 185 человек и получили ранения 24 921 пострадавший. В 2020 г. произошло 17 862 дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли 4 216 человек и получили ранения 23 829 пострадавших. В 2021 г. произошло 14 489 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 3 561 человек и получили ранения 19 184 пострадавших. В 2022 г. произошло 13 330 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 3 284 человека и получили ранения 17 438 пострадавших [1]. Как видно, стабильно снижается общее количество ДТП рассматриваемого вида, а также смертность и дорожно-транспортным травматизм.

В случае нарушения виновником ДТП правил дорожного движения, которое повлекло тяжкие последствия его действия квалифицируются по уголовно-правовой норме. Кроме этого, как уже отмечалось, предусмотрена уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, лицом, ранее подвергавшимся ответственности за аналогичное деяние административно либо уголовно.

Наиболее распространенными видами преступлений традиционно являются нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) и нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ) [4].

Действительно, информация о количественных показателях представленных выше составов преступлений публикуется в сборниках Глав-

ного информационно-аналитического центра МВД России, а число преступлений по ст. 264 УК РФ можно признать значительным. При этом наблюдается тенденция к снижению данного вида противоправных деяний. Если в 2016 г. было зарегистрировано 22 013 преступлений, то уже в 2017 г. этот показатель составил 21 007, в 2018 г. – 20 144, в 2019 г. – 19 618, в 2020 г. – 18 629, в 2021 г. – 9 657, в 2022 г. – 9 384. Таким образом, в рассматриваемый период с 2016 г. характер отрицательной динамики можно определить как устойчивый. По ст. 264.1 УК РФ анализ показателей осуществляется с 2017 г. и составляет 81 171 преступление, в 2018 г. – 73 106, в 2019 г. – 68 035, в 2020 г. – 68 438, в 2021 г. – 57 814, в 2022 г. – 53 451, что, как видно, в целом также демонстрирует тенденцию к снижению [5].

Таким образом, выявлена положительная динамика снижения показателей дорожно-транспортных происшествий, их последствий, а также преступности в сфере дорожного движения. Представляется, что эффективное использование существующих правовых норм, призванных обеспечить безопасность на дорогах нашей страны создает действенные предпосылки к дальнейшему обеспечению безопасности дорожного движения.

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: http://stat.gibdd.ru.
2. 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.
3. Заседание Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения 26 июня 2019 года [Электронный ресурс]. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/60825.
4. Подчерняев А.Н. Особенности обеспечения безопасности дорожного движения уголовно-правовыми средствами на современном этапе [Электронный ресурс] // Научный портал МВД России. 2019. URL: https://mvd.ru/upload/site163/folder_page/008/109/567/Nauchnyy_portal_MVD_Rossii__4_48_2019_g._compressed.pdf. № 4 (48). С. 60
5. Состояние преступности в Российской Федерации в 2018–2022 гг. [Электронный ресурс]. URL: http:// мвд.рф/Deljatelnost/statistics.
6. Статистика Министерства транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: https://www.mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents?ysclid=lf7pp7i2nl827529699.
7. Протяженность Федеральных дорог [Электронный ресурс]. URL: https://www.map.rosavtodor.gov.ru/ ?ysclid=lf7pnqeu9h245962576.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Подчерняев Александр Николаевич, кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры уголовного права, криминологии и психологии.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, ДТП, водители, пешеходы, пострадавшие.

Покотиленко Н.А.

ОКАЗАНИЕ ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ УЧАСТНИКАМ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Несмотря на все предпринимаемые меры, с каждым годом наблюдается рост количества дорожно-транспортных происшествий. В данных ситуациях важнейшей обязанностью сотрудника полиции является оказание первой помощи и психологической поддержки пострадавшим. Автором были выявлены и обозначены в статье наиболее распространённые эмоциональные проявления, происходящие с людьми, попавшими в дорожно-транспортное происшествие. В статье акцентируется внимание на основных проблемах, с которыми сталкиваются сотрудники Госавтоинспекции при оказании психологической поддержки участникам дорожно-транспортного происшествия, а также предложен комплекс базовых методов оказания психологической поддержки.

Каждый день на дорогах случаются дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП). К таким случаям относят события, которые возникли при движении на дороге транспортного средства, когда погибают или пострадали люди, причинен материальный ущерб транспортным средствам [7]. Глава МВД России В.А. Колокольцев из года в год заявляет о внушительной статистике последствий ДТП. Так, за 11 лет в Российской Федерации ДТП унесли жизни более чем 220 000 человек, более 2 000 000 человек пострадали [8].

При аварии на дороге люди могут пострадать не только физически, но и эмоционально, психологически. Наиболее ценным временем по оказанию первой помощи, рациональной оценке ситуации и причиненного

ущерба, является промежуток от момента возникновения ДТП, до прибытия квалифицированной медицинской помощи.

В повседневной жизни зачастую случается так, когда первыми на месте происшествия прибывают сотрудники Госавтоинспекции, которые согласно законодательству РФ обязаны своевременно оказывать необходимую первую помощь пострадавшим в ДТП.

Законодатель определил в ст. 12 Федерального закона «О полиции» обязанность сотрудника полиции оказывать первую помощь пострадавшим от преступлений, правонарушений, несчастных случаев, а также тем, кто находится в беспомощном состоянии, в опасной для жизни и здоровья ситуации, когда специализированная помощь своевременно не может быть получена или вовсе отсутствует [1].

Многие сотрудники при подготовке к оказанию первой помощи изучают определенные алгоритмы действий, однако одним из самых важных элементов оказаний первой помощи является психологическая поддержка участников ДТП, пострадавших и их родственников.

Такую поддержку необходимо оказывать длительно и непрерывно, в некоторых случаях нужно держать ситуацию под полным контролем даже после прибытия медицинских работников. Дело в том, что все люди – разные, каждый индивидуален и требует особого подхода. Например, для некоторых лиц сам факт ДТП, даже без причиненного вреда здоровью и незначительного материального ущерба, может повлечь причинение психологической травмы человеку [6].

Независимо от обстоятельств ДТП и его последствий, настоятельно рекомендуется следить за участниками происшествия и всегда оказывать им необходимую психологическую поддержку. Руководствуясь приказом Минздравсоцразвития России от 4 мая 2012 г. № 477н «Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи», каждый отметит для себя точную последовательность действий, где важнейшим условием успешного оказания первой помощи является именно оказание пострадавшим всего необходимого объёма психологической поддержки [3].

При возникновении ДТП все участники подвергаются сильной эмоциональной и психологической нагрузке, зачастую испытывают стресс, который перетекает в панику, гнев, истерику, злобу, плач и другие расстройства, в том числе с возможным развитием соматических болезней, поэтому своевременное оказание психологической помощи является необходимым элементом урегулирования ситуации. В случаях, когда участники ДТП подвержены панической атаке, они могут совершить неосознанные действия, со всем вытекающими последствиями.

С целью недопущения всевозможных стрессовых ситуаций необходимо освоить базовые методы оказания психологической поддержки участникам ДТП, также следует помнить о том, что человек, попавший в

стрессовую ситуацию, будет вести себя иначе, чем в обычной жизни. Первым шагом к воссозданию благоприятной атмосферы станет проявление заинтересованности в оказании помощи пострадавшему. После того, как контакт с лицом установлен, начинаем успокаивать человека средствами невербального и вербального контакта.

Сутью невербального контакта является взаимодействие с участниками ДТП без использования голоса. Для начала требуется проверить наличие у человека травм для информирования специалистов скорой помощи, произвести все необходимые действия для спасения жизни, а также создать атмосферу безопасности, отвлечь человека от травмирующих факторов, факта ДТП. В ходе общения следует непрерывно вести зрительный контакт, если позволяет ситуация и человек, возможно, держать его за плечо или за руку [5].

Вербальный же контакт, наоборот, старается помочь человеку через общение, объяснение сложившейся ситуации и выходов из неё. Алгоритм действий заключается в следующем: для начала выслушиваем пострадавшего, затем выражаем ему своё согласие с его версией происходящего, постепенно начинаем объяснять человеку, что ему уже ничего не угрожает, всё позади, нужно создать островок безопасности в текущей травмирующей ситуации.

Довольно часто сотрудники сталкиваются с затруднительными факторами предоставления психологической поддержки участникам ДТП, это может быть выражено в таких эмоциональных проявлениях, как истерике, агрессии, страхе, плаче [4].

При оказании первой помощи человеку, который испытывает истерическую реакцию, необходимо говорить чётко, коротко, ясно, излучать спокойствие и быть бдительным, стараться отвлечь пострадавшего, например задав вопросы, а ещё лучше при общении к человеку назвать его имя, а затем задать вопрос, требующий полного и развёрнутого ответа. Резкая реакция человека может наступить неожиданно и также неожиданно сойти на нет, поэтому не стоит наседать на человека, ведь по окончании истерической реакции возможно резкое переутомление, в любой момент нужно быть готовым дать отдохнуть человеку. В течение истерического состояния возможны резкие высказывания человека по отношению к окружающим, нецензурная брань, недовольство, раздражительность и агрессия. В такой ситуации руководствуемся принципами сохранения спокойствия, понимания и трезвой оценки ситуации, необходимо сохранить и собственную безопасность. В сложившейся ситуации важно проявлять доброжелательность, не обращать внимания на нецензурную брань. Зачастую, возможно снизить влияние агрессивного состояния на человека посредством предупреждения, что его дальнейшие действия могут усугубить его положение как в настоящий момент, так и в будущем.

Всем людям присуще ощущать страх, после ДТП каждый может испытывать его по-разному. Сама природа страха такова, что он является элементом механизма самосохранения человека, который помогает не допускать рискованных и необдуманных поступков. Однако при определенных обстоятельствах страх сильно вредит психологической устойчивости личности, получается так, что страх, наоборот, лишает человека чувства самосохранения. Для того чтобы создать для участника ДТП чувство защищённости, в том числе и защитить его от себя самого, необходимо быть радом с человеком, поддерживать его. Более того, страх может даже обездвижить человека, в таком случае нужно использовать дыхательные техники, например задержку дыхания с дальнейшим спокойным и плавным дыханием, также можно отвлечь сознание человека диалогом, вопросами, что способствует ослаблению страха.

Нормальным проявлением эмоций у пострадавшего является плач – реакция субъекта, которая способствует эмоциональной разрядке и успокоению. Важно показать участнику ДТП, что это нормальная реакция на происходящее, он может рассчитывать на понимание и сострадание в вашем лице. В случаях, когда плач продолжается длительное время без улучшений эмоционального состояния, лучше постараться изменить вектор внимания человека на вещи, не связанные с происшествием.

При опросе действующих сотрудников патрульной службы были собраны следующие данные, на основании которых были выработаны методические рекомендации и правила оказания психологической помощи участникам ДТП: 1) обеспечивать собственную безопасность и быть осторожными, ведь при сильном эмоциональном ударе человек может быть подвержен состоянию аффекта, например при сообщении о смерти близкого человека; 2) при наличии травм оказать первую помощь пострадавшему, а также вызвать скорую помощь, обязательно сообщить человеку о том, что скоро приедут профессионалы; 3) можно рекомендовать пострадавшему, с целью экономии расходования кислорода в крови, дышать неглубоко, размеренно, желательно только через нос; 4) в случае, когда участник ДТП зажат в замкнутом пространстве, в автомобиле, если оно не загорается, просить его не делать резких движений и не пытаться самостоятельно освободиться, а дождаться специалистов с необходимым оборудованием; 5) сохранять спокойствие при общении с пострадавшим, который подвержен отрицательному психологическому воздействию ввиду утраты близкого человека, травмы, факта аварии; 6) стараться не обращать внимания на некорректное поведение пострадавших, не выражать собственное недовольство, испуг, раздражение и удивление по отношению к ним; 7) самое главное – это не навредить человеку в без того тяжелой для него ситуации; не рекомендуется оказывать первую помощь человеку, когда вы не уверены в своих знаниях, навыках и опыте оказания

первой помощи; важно сразу же вызвать специалистов скорой помощи и психологически поддерживать пострадавших.

В случаях бездействия, неоказания первой помощи пострадавшим, оставления человека в опасной для жизни и здоровья ситуации возможно привлечение к уголовной ответственности (ст. 125 Уголовного кодекса Российской Федерации) [2].

Любое ДТП является большим стрессом для всех его участников, но именно благодаря грамотным действиям сотрудников дорожно-патрульной службы повсеместно оказывается квалифицированная первая помощь пострадавшим как в случае травм, так и в случаях глубоких психологических переживаний.

1. О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Уголовный кодекс Рос. Федерации [Электронный ресурс]: от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ: в ред. от 28 января 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи [Электронный ресурс]: приказ Минздравсоцразвития России от 4 мая 2012 г. № 477н: в ред. от 7 ноября 2012 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Ванюшин И.А. Психологическая поддержка как неотъемлемая составляющая алгоритма оказания первой помощи пострадавшим в ДТП // Обеспечение безопасности дорожного движения: вызовы и решения: сборник статей Всероссийского форума / сост. А.И. Дубовицкий. М., 2021. С. 18–20.
5. Удавихина У.А., Гуриева С.Д. Особенности вербальных и невербальных коммуникаций в переговорах // Современные исследования социальных проблем. 2015. Т. 47. № 3. С. 76–85.
6. Психологическая поддержка: практическое пособие. М.: МЧС России, 2017.
7. URL: https://www.wikipedia.org (дата обращения: 19.01.2022).
8. Колокольцев сообщил, что в России за последние 10 лет в ДТП погибли 220 тыс. человек [Электронный ресурс]. URL: https://tass.ru/ proisshestviya (дата обращения: 19.01.2022).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Покотиленко Наталья Алексеевна, преподаватель кафедры специальной подготовки.

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

Ключевые слова: первая помощь, психологическая помощь, сотрудники дорожно-патрульной службы.

Проказин Д.Л., Сальников Е.В.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД НОВЫХ РЕГИОНОВ РФ

В статье анализируются основные направления реализации приоритетной задачи подготовки кадров для подразделений ГИБДД МВД Донецкой Народной Республики, МВД Луганской Народной Республики, УМВД России по Херсонской и Запорожской областям. Авторы полагают наиболее перспективным создание и реализацию комплекса программ дополнительного профессионального обучения по отдельным должностным категориям, ориентированных исключительно на сотрудников органов внутренних дел новых регионов Российской Федерации. В рамках широкой реализации программ ДПО сотрудников ГИБДД вновь принятых регионов возможным оказывается также внедрение в деятельность новых органов внутренних дел достижений науки и техники, современных технологических и информационных систем, а также организационно-методическое обеспечение их деятельности по решению конкретных задач, стоящих перед подразделениями обеспечения безопасности дорожного движения.

К числу приоритетных направлений деятельности органов внутренних дел Российской Федерации в 2023 г. отнесена задача осуществления в сжатые сроки интеграции органов внутренних дел в новых субъектах в единую систему МВД России. Исходя из того, что Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова является учебно-научным центром подготовки сотрудников ГИБДД, ряд конкретных задач, вытекающих из сформулированного приоритетного направления деятельности органов внутренних дел РФ, приобретают особое значение. Речь идёт об участии института в решении задач по:

организации подготовки кадров для новых органов внутренних дел и повышения эффективности деятельности временных подразделений МВД России по оказанию помощи и передаче практического опыта работы новым органа;

внедрению в деятельность новых органов внутренних дел достижений науки и техники, современных технологических и информационных систем;

выработке и реализации механизма эффективного решения проблемных вопросов, возникающих в работе новых органов внутренних дел, организационно-методическом обеспечении их деятельности по решению конкретных задач.

Ещё в 2022 г. Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова по сути приступил к участию в реализации задачи по подготовке кадров для новых органов внутренних дел Российской Федерации. В период с 5 по 19 декабря 2022 г. на базе института по дополнительной профессиональной программе повышения квалификации руководящего состава и сотрудников подразделений Госавтоинспекции территориальных органов МВД России, участвующих в предоставлении государственных услуг прошли обучение сотрудники регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД МВД Донецкой Народной Республики, МВД Луганской Народной Республики, УМВД России по Херсонской и Запорожской областям.

В конце 2022 г. порядок подготовки кадров для новых органов внутренних дел приобрёл окончательное правовое закрепление в результате подписания Указа Президента РФ от 30 декабря 2022 г. № 984 «Об особенностях поступления на службу в органы внутренних дел Российской Федерации на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области». В соответствии с ним при поступлении на службу в ОВД на указанных территориях граждан Российской Федерации, проходящих (проходивших) службу в правоохранительных органах данных регионов им присваиваются соответствующие звания и засчитывается срок службы. При этом поступающие на службу в общем порядке, предписываемом статьёй 76 Федерального закона от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел и внесении изменений в нормативные правовые акты», проходят профессиональное обучение по программам профессиональной подготовки. На настоящий момент на основании типовой программы профессионального обучения ГУРЛС МВД России институтом разработаны программы профессиональной подготовки, как для граждан, ранее проходивших службу в органах внутренних дел Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области, так и для граждан, впервые принимаемых на службу в ОВД России.

При этом отличительной чертой данной программы являлось то, что она предполагала усвоение гражданином основных профессиональных знаний, умений, навыков и компетенций, необходимых для выполнения служебных обязанностей в рамках квалификации «Полицейский», но не

предполагала углубленного анализа отдельных направлений деятельности сотрудников полиции. Предложенная программа профессиональной подготовки призвана заместить это многообразие единой нормативной базой Российской Федерацией, ознакомив основными направлениями деятельности сотрудников ОВД России и его нормативным правовым закреплением.

В целом смысловой замысел профессионального обучения по программа профессиональной подготовки применительно к гражданам, ранее служившим в органах внутренних дел, определялся тем обстоятельством, что до проведения референдумов 23–27 сентября 2022 г., принятия и утверждения Федеральных конституционных законов о принятии в Российскую Федерацию ЛНР, ДНР, Херсонской и Запорожской областей от 4 октября 2022 г. нормативная правовая данных субъектов не была единой.

Херсонская и Запорожская области входили в юрисдикцию республики Украина. Донецкая и Луганская народные республики, будучи непризнанными (до февраля 2022 г.) государствами, всё же обладали собственной нормативной правовой базой, которая была разной в каждом из двух самопровозглашённых республик и тем более не совпадала с украинской. При этом стоит подчеркнуть тот факт, что часть территории Донецкой и Луганской народных республик до 2022 г. находилась под юрисдикцией Украины.

При этом если положения Закона Донецкой Народной Республики от 7 августа 2015 г. № 85-IНС «О полиции» в подавляющей части положений практически полностью совпадает с Федеральным законом РФ от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», то права и обязанности полиции, задачи, стоящие перед полицией по Закону Луганской Народной Республики от 10 ноября 2014 г. № 38-I «О полиции», значительно отличаются от норм, закреплённых в российском законодательстве. Тем более отличались базовые принципы деятельности полиции в России и на Украине.

Однако следует обратить внимание на то, что различия в законодательстве вновь принятых регионов отмечается не только на общем уровне, но и в порядке осуществления отдельных направлений деятельности. Так, в рамках деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения следует констатировать, что Венская конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 г., а также Венская конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. в равной мере ратифицированная и одобренная СССР, Белорусской и Украинской ССР, на правах преемственности действует на территории всех стран, возникших после распада Советского Союза. Именно поэтому на территории всех вновь принятых регионов действует единый стандарт правил дорожного движения, а также единый стандарт унифицированных дорожных знаков, световых сигналов и маркировки проезжей части.

Однако содержание Правил дорожного движения, утверждённых постановлением Кабинета Министров Украины от 10 октября 2001 г.

№ 1306, Правил дорожного движения Донецкой Народной Республики, утверждённых постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 12 марта 2015 г. № 3-12, Правил дорожного движения Луганской Народной Республики, утверждённых постановлением Совета Министров Луганской Народной Республики от 15 мая 2018 г. № 274/18, отличаются в ряде требований от Правил дорожного движения Российской Федерации, утверждённых постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Отличия наблюдаются и в содержании базового для сферы безопасности дорожного движения нормативного акта. Положения Закона ЛНР от 15 января 2016 г. № 80 II «О дорожном движении» далеко не идентичны положениям Закона ДНР от 17 апреля 2015 г. № 41-IНС «О дорожном движении».

Не претендуя здесь на охват всех направлений деятельности правоохранительных органов, коснёмся для примера деятельности регистрационно-экзаменационных подразделений, где мы также наблюдаем значительную разницу в порядке проведения регистрации транспортных средств, осуществления обучения, приема экзамена и предоставлении гражданам права управления транспортными средствами.

В рамках украинской юрисдикции (то есть ранее на территориях Херсонской и Запорожской областей) деятельность регистрационно-экзаменационных подразделений регламентировалась постановлением Кабинета Министров Украины от 7 сентября 1998 г. № 1388; постановлением Кабинета Министров Украины от 8 мая 1993 г. № 340; постановлением Кабинета Министров Украины от 21 июля 2010 г. № 607;

в Луганской Народной Республике – постановлением Правительства ЛНР от 15 июня 2021 г. № 525/21; приказом МВД ЛНР от 2 августа 2021 г. № 1109;

В Донецкой Народной Республике – постановлением Совета Министров ДНР от 12 марта 2015 г. № 3-10; приказом МВД ДНР от 10 июля 2015 г. № 500; постановлением Совета Министров ДНР от 4 декабря 2015 г. № 24-13; постановлением Совета Министров ДНР от 12 марта 2015 г. № 3-8.

Анализ показывает достаточно серьёзные отличия порядка регистрации транспортных средств и допуска граждан к управлению транспортными средствами от действующих норм российского законодательства. Достаточно сказать, что в украинской юрисдикции регистрации транспортных средств и выдачу водительских удостоверений на право управления транспортным средством осуществляют территориальные сервисные центры МВД Украины, где большинство сотрудников являются не полицейскими, а гражданскими служащими.

В сложившейся ситуации очевидным представляется то обстоятельство, что сотрудники, принимаемые на службу в ОВД России на территории новых регионов даже из числа лиц, ранее служивших в подразделе-

ниях по обеспечению безопасности дорожного движения, будут испытывать значительные трудности при переходе на деятельность по нормам российского законодательства. Преодоление данного затруднения видится на основе широкого вовлечения сотрудников, принятых на службу в органы внутренних дел, из числа ранее служивших в органах внутренних дел ЛНР, ДНР, Херсонской и Запорожской областей в программы повышения квалификации. В идеале в ближайший год таким повышением квалификации необходимо охватить 100 % личного состава сотрудников указанной категории.

При этом стоит отметить, что повышение квалификации данных сотрудников по программам дополнительного профессионального обучения по различным должностным категориям представляется целесообразным проводить в отдельных группах. Действующие сотрудники подразделений ГИБДД, проходящие обучение по программам дополнительной профессиональной подготовки, как правило, имеют достаточно высокий базовый уровень знания своей деятельности и совершенствуют имеющиеся умения и навыки, тогда как применительно к данным сотрудникам речь идёт о формировании этих навыков, получении необходимых знаний, а не их совершенствовании.

Так, например, опыт реализации программы дополнительного профессионального обучения руководящего состава и сотрудников подразделений Госавтоинспекции территориальных органов МВД России, участвующих в предоставлении государственных услуг выявил существенную проблемы отсутствия у сотрудников вновь принятых регионов практических навыков пользования единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России (сервисы ИСОД, специальное программное обеспечение федеральной информационной системы Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД-м), Единая автоматизированная информационная система технического осмотра транспортных средств (ЕАИСТО) и другие) и справочно-информационным порталом «Государственные услуги». Совершенно очевидно, что при обучении по программам ДПО сотрудников соответствующего подразделения ГИБДД иных российских регионов, такая проблема просто не возникла бы.

Следует подчеркнуть, что в рамках реализации задачи организации подготовки кадров для новых органов внутренних дел и повышения эффективности деятельности временных подразделений МВД России по оказанию помощи и передаче практического опыта работы новым органа институт видит наиболее перспективным создание и реализацию комплекса программ дополнительного профессионального обучения по отдельным должностным категориям, ориентированных исключительно на сотрудников органов внутренних дел новых регионов Российской Федерации. Очевидно, что именно в рамках широкой реализации программ ДПО сотрудников ГИБДД вновь принятых регионов возможным оказыва-

ется также внедрение в деятельность новых органов внутренних дел достижений науки и техники, современных технологических и информационных систем, а также организационно-методическое обеспечение их деятельности по решению конкретных задач, стоящих перед подразделениями обеспечения безопасности дорожного движения.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Проказин Дмитрий Леонидович, кандидат юридических наук, доцент, начальник института.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Сальников Евгений Вячеславович, доктор философских наук, доцент, начальник кафедры социально-философских дисциплин.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: органы внутренних дел, государственная инспекция безопасности дорожного движения, подготовка кадров.

Растяпин Ю.В.

ПОДГОТОВКА ЕЖЕДНЕВНЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ СМИ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ В ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В рамках настоящей статьи рассматриваются вопросы, касающиеся применения и взаимодействия СМИ с правоохранительными, а также иными ведомственными органами в аспекте безопасности правил дорожного движения. Исследуются проблемы и особенности взаимодействия при подготовке ежедневных информационных материалов об изменениях в организации безопасности дорожного движения.

В настоящее время государственная система обеспечения безопасности движения включает в себя как создание и принятие определенных нормативных актов, которые обязательны к исполнению, так и обучение всех участников движения правилам безопасного поведения на дороге. Немаловажную роль в этом играют и средства массовой информации (далее – СМИ). Их значение велико потому, что они выступают в качестве

одного из ключевых элементов государственной и социальной жизни. Так, телевидение, сеть Интернет, печатные издания и др., являются средствами распространения информации. Также на сегодняшний день существуют и ведомственные издания, которые специализируются на том, что ежедневно публикуют информационные материалы об изменениях в организации безопасности дорожного движения, а также иные новости, связанные в данной сфере.

Ведомственные издания являются, в том числе и инструментом различных коммуникаций (внутренних и внешних) в рамках профилактики безопасности дорожного движения, а также повышения уровня правовой культуры граждан в данной области. Большинство государственных и коммерческих организаций также обладают собственными СМИ, радио- и телестудиями [1, с. 16]. Все это в совокупности позволяет обеспечивать корпоративное вещание. Также многие ведомства или иные органы власти в современном мире цифровизации имеют и свои интернет-издания или порталы, которые позволяют публиковать информационные материалы в сети Интернет.

Обращаясь к статистическим данным, следует отметить, что в государственном реестре Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций содержатся данные о, порядка, 148 851 тысячи зарегистрированных средств массовой информации [2]. Анализ этих СМИ позволяет определить, что некоторые из них учреждены Министерством внутренних дел Российской Федерации, либо его подразделениями. Например, к числу таких изданий можно отнести:

печатное СМИ, журнал («Полиция России»; «Научный портал МВД России»; «Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России»; «Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России», «Медицинский вестник МВД»; Журнал СМВД «Содружество» и др.);

электронное периодическое издание «Полицейский вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России» (Полицейский вестник ВИПК МВД России) и др.;

сетевое издание («Интернет-газета «Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя», «Информационный интернет-портал «МВД МЕДИА») и др.

Подготовка ежедневных информационных материалов для СМИ об изменениях в организации безопасности дорожного движения базируется на анализе зарегистрированных транспортных происшествий, взаимодействии подразделений МВД по вопросам правил дорожного движения, обращений и выступлений государственных деятелей и т.д. Все это в совокупности позволяет создать новый «пост» для ведомственных социальных сетей или новость для ведомственного издания, которые затем будут опубликованы. Такая работа происходит ежедневно.

Также стоит отметить, что взаимодействие СМИ с ведомствами по вопросам, которые касаются безопасности дорожного движения, реализуется по нескольким направлениям, в том числе и по направлениям подготовки ежедневных материалов об изменениях в организации, условиях дорожного движения, наличии препятствий, автомобильных заторов и других проблемных аспектах, связанных с безопасностью дорожного движения.

Однако реализация данного направления в настоящее время не осуществляется в полной мере, что вызвано особенностями отношения отечественных СМИ к данной проблематики. Главной проблемой здесь является приоритетность иных проблем, которые также можно назвать «бытовыми» и к которым можно отнести:

рост качества дорожной инфраструктуры, а именно стройка новых трасс, магистралей и т.д.;

гарантирование успешного функционирования системы безопасности на дорогах;

контроль за дисциплиной участников дорожного движения (установка камер, разметка дороги и т.д.).

Нельзя не отметить проблему, связанную с отсутствием согласованности действий между структурами государственного характера в рамках реализации политики по информированию граждан о правилах безопасного вождения или правил поведения дорожного движения. Анализируя публикации СМИ, это на сегодняшний день является острой проблемой.

В настоящее время несогласованность действий выражена при обсуждении и принятии новых технических регламентов в рамках экологической безопасности, а также обсуждения вопросов качества дорог на всей территории Российской Федерации [3, с. 6].

Представляется актуальным, что многочисленные инициативы на законодательном уровне от государственных органов и должностных лиц в сфере автодорог и правил безопасности дорожного движения не вызывают столь сильного интереса со стороны некоторых ведомств. При этом проблема взаимодействия между ними нередко освещается в СМИ, чем новости, связанные с безопасностью дорожного движения и актуальными изменениями в правилах дорожного движения. Все это в совокупности приводит к тому, что высказывается неодобрение со стороны россиян и социума в целом.

Также при подготовке информационных материалов существует проблема достоверности сведений, которые должны быть транслированы в СМИ. Также сотрудникам ведомств следует тщательно проверять информацию, которая будет опубликована в изданиях и интернет порталах на предмет служебной или иной тайны.

Все это приводит к тому, что с одной стороны представляется целесообразным использовать в интересах различных ведомств и правоохра-

нительных органов СМИ для ежедневных публикаций информационных материалов о безопасности и изменениях в правилах дорожного движения [4, с. 168]. Это может быть выражено в повышении вероятности достижения желаемого результата, а именно влияние на аудиторию с целью соблюдения ими правил дорожного движения. С другой стороны, использование СМИ может негативно влиять, так как высок риск искажения информации, выставления сотрудников различных ведомств в негативном ключе и т.д.

Для того чтобы подготовить необходимые информационные материалы, которые затем будут переданы в СМИ, следует отнестись к этому с особой ответственностью. Так, следует принимать во внимание такие факторы, как конкретизация, ясность, простота изложения, краткость и т.д. Также следует избегать высказываний, которые могут вызвать негативную реакцию у аудитории, например, панику или агрессию. Более того, необходимо продумать возможность обратной связи, например, указать электронный адрес, аккаунт в социальных сетях или дежурный номер телефона.

В качестве показательного примера можно привести применения платформы «Ютуб» где активно развиваются каналы управлений внутренних дел в регионах. Также можно в качестве примера привести телевизионные передачи, в частности это «Чрезвычайное происшествие» и «Дежурная часть».

Подводя итог, можно сделать вывод, что в настоящее время при подготовке информационных материалов для СМИ существует острая проблема несогласованности субъектов ведомственного взаимодействия, неприоритетность данного направления. Кроме того, ввиду активной цифровизации социума и увеличением объема информационной нагрузки на различные ведомственные медиа, а также в связи с незначительным развитием взаимодействия данной сферы и СМИ наблюдается острое противоречие. Все это констатирует факт необходимости модернизации деятельности ГИБДД и иных ведомственных структур в процессе обеспечения безопасности дорожного движения.

---

1. Квитчук А.С., Лаврентьева И.С. Использование возможностей средств массовой информации в правоохранительной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2021. С. 15–21.
2. Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций [Электронный ресурс]. URL: https://rkn.gov.m/mass-commumcations/ree&r/media (дата обращения: 10.02.2023).
3. Колиснык Ю.С. Формы и методы взаимодействия подразделений ГИБДД со средствами массовой информации // E-Scio. 2021. С. 1–8.

4. Терехина Е.О. Принципы взаимодействия подразделений ОВД со средствами массовой информации // Традиционная и инновационная наука: история, современное состояние, перспективы. 2021. С. 167–170.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Растяпин Юрий Викторович, старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД.

Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя.

117997, Российская Федерация, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12.

Ключевые слова: СМИ, безопасность, дорожное движение, взаимодействие, ведомство.

Сабинин А.А.

НЕКОТОРЫЕ ОТЛИЧИЯ В ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Рассматриваются особенности нормативно-правового регулирования процесса движения по дорогам России и Беларуси на основе анализа правил дорожного движения указанных государств в контексте наиболее оптимальной организации и обеспечения безопасности дорожного движения на территории союзного государства. Делается вывод о более жестких требованиях некоторых положений правил дорожного движения Республики Беларусь и возможности их внедрения в правила дорожного движения Российской Федерации.

Союзное государство России и Беларуси является результатом нескольких лет переговоров и формальных договоренностей между обеими странами. В рамках его создания Беларусь и Россия установили ряд важных ориентиров, одним из которых является формирование общего экономического пространства. Каждый гражданин Российской Федерации и каждый гражданин Республики Беларусь одновременно является гражданином Союза с гарантированным правом свободного передвижения и проживания на территории другого государства. Данное обстоятельство обуславливает интенсивный и бесперебойный транспортный поток между союзными странами. При этом особый интерес вызывает порядок нормативно-правового регулирования процесса движения по дорогам рассматриваемых государств.

Действующие правила дорожного движения Российской Федерации и республики Беларусь в большинстве пунктов идентичны, имеют схожую структуру, что не удивительно, ведь они являются логическим продолжением правил дорожного движения в СССР, утверждённых приказом от 16 июля 1986 г. № 139. Хотя две страны имеют много общего в своих правилах дорожного движения, есть в них и некоторые зачастую существенные различия.

В рамках данного исследования представляется возможным провести анализ существующих различий правил дорожного движения Российской Федерации [1] (далее – ПДД РФ) и Республики Беларусь [2] (далее – ПДД РБ).

Одним из существенных отличий является порядок применения специальных световых и звуковых сигналов, а также действия водителей при приближении оперативно-служебного транспорта.

Так, в Беларуси специальный звуковой сигнал подается для привлечения внимания участников дорожного движения. Преимущество водители транспортных средств оперативного назначения будут иметь при включении синего или синего и красного цветов при условии обеспечения безопасности дорожного движения (п. 25; п. 29 ПДД РБ). В Российской Федерации для получения преимущества водители таких транспортных средств должны включить проблесковый маячок синего цвета и специальный звуковой сигнал. Воспользоваться приоритетом они могут только убедившись, что им уступают дорогу (п. 3.1 ПДД РФ). Необходимо учитывать и обязанности водителя в Республике Беларусь: при приближении транспортного средства оперативного назначения с включенными маячками синего и красного цветов – остановиться на обочине, а при ее отсутствии – занять крайнее правое положение в правой полосе движения и остановиться.

Начинать движение при этом разрешается только после проезда специализированного транспортного средства (п. 26 ПДД РБ). Указанная обязанность водителя является расширением требований, установленных Правилами дорожного движения СССР [3] (п. 4.2 ПДД СССР в ред. 1986 г.) По ПДД РФ у водителя отсутствует обязанность остановки при приближении оперативно-служебного транспорта.

Рассмотрим отличия в правилах остановки транспортного средства. В Российской Федерации остановка запрещается на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними, соответственно, сразу за пешеходным переходом остановка разрешена. Вместе с тем, по статистике в России наезды на пешеходов являются вторым по массовости видом дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и составляют 29 % среди всех видов ДТП. При этом более половины всех наездов на пешеходов вблизи остановок общественного транспорта совершается на пешеходных переходах [4]. Транспортное средство, совершившее остановку непосредственно

после пешеходного перехода, особенно на двухполосной дороге, значительно ограничивает видимость пешеходов, начинающих переходить дорогу по нерегулируемому пешеходному переходу.

В этой связи следует обратить внимание на положение п. 143.3 ПДД РБ, который запрещает остановку на расстоянии 15 м от пешеходного перехода в обе стороны. Считаем данное требование обоснованным и необходимым для введения в ПДД РФ.

Пункт 143.4. ПДД РБ запрещает остановку на перекрестках и ближе 15 м от края пересекаемой проезжей части дороги. В условиях организации дорожного движения Российской Федерации указанное требование избыточно и по ПДД РФ в соответствии с п. 12.4 остановка запрещена на пересечении проезжих частей и ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части.

ПДД РБ содержат важное положение о том, что использование водителем аварийной сигнализации при преднамеренной остановке или стоянке в запрещенных местах не освобождает его от ответственности за нарушение требований правил остановки и стоянки транспортных средств (п. 144 ПДД РБ).

Существенным отличием между ПДД рассматриваемых стран является порядок проезда перекрестка, на котором организовано круговое движение. Так, в соответствии с п. 57.1 ПДД РБ при въезде на перекресток, где организовано круговое движение, подача сигнала световыми указателями поворота не производится. Данное правило представляется логичным, так как при рассматриваемом маневре транспортное средство не изменяет направления движения. В Российской Федерации подача указателей поворота в этом случае обязательна.

Различается определение права приоритета на рассматриваемом перекрестке. Так, по ПДД РБ если перед въездом на нерегулируемый перекресток с круговым движением не установлены знаки приоритета, то данный перекресток считается равнозначным и уступить дорогу должно транспортное средство, двигающееся по кругу (п. 110 ПДД РБ). В Российской Федерации согласно п. 13.11.1 при въезде по дороге, не являющейся главной, на перекресток, на котором организовано круговое движение и который обозначен знаком 4.3, водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку.

Отличается и порядок съезда с кругового перекрестка. Так, по ПДД РБ съезд с круга возможен из любой полосы, так как занимать крайнее положение на проезжей части в данном случае необязательно (п. 63 ПДД РБ). По ПДД РФ на съезде с круга действует п. 8.5, согласно которому перед поворотом направо, налево или разворотом водитель обязан заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении.

Вместе с тем в ПДД РФ отсутствует определение понятия *«крайнее положение».* Однако рассматриваемое определение существует в ПДД РБ. Согласно п. 2.23 ПДД РБ крайнее правое (левое) положение на проезжей части дороги – положение транспортного средства на проезжей части дороги, предназначенной для движения в данном направлении, не дающее возможности движения даже одноколейных транспортных средств, соответственно, правее (левее) в попутном направлении. Для обеспечения безопасности дорожного движения и с целью устранения неопределенности в выполнении водителями п. 8.5 ПДД РФ считаем возможным ввести понятие *«крайнее положение»* в ПДД РФ.

В правилах дорожного движения России и Беларуси имеются отличия в регулировании совершения такого маневра, как *«обгон».* Перед их анализом необходимо отметить, что обгон является одним из наиболее сложных и небезопасных маневров и требует от водителя особого внимания и профессионализма. По статистике в 2020 г. в Российской Федерации нарушения правил обгона зафиксированы при оформлении пятой части (19,5 %) всех ДТП из-за выезда на полосу встречного движения. Тяжесть последствий таких ДТП очень высокая и составляет 18 погибших на 100 пострадавших [4]. ПДД и России и Беларуси достаточно жестко регламентируют порядок совершения указанного маневра и запрещают его выполнение на определенных участках улично-дорожной сети. Так, в России с 14 ноября 2014 г. запретили осуществлять обгон на пешеходных переходах во всех случаях (п. 12.4 ПДД РФ). В Беларуси данное требование еще жестче и запрещает обгон на пешеходных переходах и ближе 50 метров от них в обе стороны. Также в Республике Беларусь запрещен обгон на всех без исключения перекрестках (п. 96.2 ПДД РБ). В Российской Федерации обгон допускается на нерегулируемых перекрестках при движении по главной дороге (п. 11.4 ПДД РФ), что аналогично п. 12.3 ПДД СССР. Вместе с тем, учитывая постоянно возрастающую интенсивность дорожного движения, а также статистику ДТП, совершенных при выполнении обгона, считаем возможным ужесточить данное требование и запретить в Российской Федерации обгон на перекрестках по аналогии с ПДД РБ.

Также ПДД РБ содержит обязанность водителя обгоняемого транспортного средства с учетом дорожно-транспортной обстановки двигаться ближе к правому краю проезжей части дороги и не препятствовать обгону увеличением скорости движения или иными действиями (п. 95 ПДД РБ). В Российской Федерации обязанность обгоняемого транспортного средства смещаться к правому краю дороги отсутствует.

Достаточно интересным в части обеспечения безопасности движения транспортного средства выглядит п. 52 ПДД РБ, рекомендующий включать аварийную световую сигнализацию в случае движения транспортного средства задним ходом.

Одно из важных и полезных положений белорусских правил направлено на предотвращение пробок на дорогах. Если на дороге с двумя или более полосами движения в одном направлении возникает затор из-за препятствия на одной из полос, каждый водитель транспортного средства, движущегося по соседней полосе, должен разрешить одному из транспортных средств, стоящих в пробке, перестроиться на свою полосу. Этой же цели служит и требование водителю продолжить движение в направлении, указанном включенной стрелкой дополнительной секции светофора, если его остановка создаст помеху транспортным средствам, следующим за ним по той же полосе. В ПДД РФ похожие требования отсутствуют.

В заключение следует отметить, что правила дорожного движения являются важным инструментом правового регулирования в области дорожного движения, формирования у участников дорожного движения дисциплины, ответственности, взаимного внимания и уважения. Строгое соблюдение всех требований Правил создает необходимые предпосылки для четкого, бесперебойного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов по дорогам улиц. Несмотря на похожую идентичность и формирование на основе общих правил, ПДД Российской Федерации и Республики Беларусь содержат важные отличия. При этом в ПДД РБ некоторые правила видятся более жесткими, однако целесообразно рассмотреть возможность их внедрения в ПДД РФ.

1. Правила дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: с изм. и доп. от 24 октября 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Правила дорожного движения Республики Беларусь [Электронный ресурс]: утв. Указом Президента Республики Беларусь от 28 ноября 2005 г. № 551: в ред. от 18 апреля 2022 г. URL: https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=P32200145&p1=1 (дата обращения: 26.02.2023).
3. Об утверждении Правил дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД СССР от 16 июля 1986 г. № 139. Утратил силу. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сабинин Андрей Андреевич, преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: Правила дорожного движения, безопасность дорожного движения, ПДД Республики Беларусь, ПДД России.

Сальникова И.Н.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье рассматриваются особенности использования информационных технологий в рамках деятельности подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения. Автор анализирует последствия трансформаций сферы социальных сетей, связанные с запретом на территории РФ компании «Мета». Автор приводит примеры положительного опыта применения информационных технологий для профилактики нарушений правил дорожного движения с использованием потенциала мессенджера «Телеграмм».

Развитие науки и техники ведёт к высоким темпам совершенствования информационных технологий, предоставляющих дополнительные возможности по пропаганде безопасности дорожного движения. Разработаны и внедрены в деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – ГИБДД) специализированные информационные комплексы, созданы и функционируют базы данных, расширяется объём применения возможностей суперсервиса «Госуслуги» в деятельности Госавтоинспекции.

Особое внимание в рамках использования информационных технологий для повышения уровня пропагандистской деятельности по профилактике безопасности дорожного движения (далее – БДД) уделяется использованию социальных сетей. Научному анализу данного вопроса уже уделялось внимание, однако события 2022 г., и прежде всего запрет деятельности компании «Мета» и ее информационного ресурса «Инстаграм» на территории Российской Федерации, снова определили актуальность рассмотрения данного вопроса. Несомненный интерес представляет то, как осуществляется использование социальных сетей для пропаганды БДД в новых условиях.

В целом, анализ показывает, что значительного негативного влияния на использование социальных сетей в пропагандистской деятельности не оказало. Подразделения по пропаганде БДД стали шире использовать социальную сеть «ВКонтакте», начали осваивать социальную сеть «Телеграмм».

Так, например, официальный аккаунт Управления ГИБДД УМВД России по Мурманской области в социальной сети «Вконтакте» закреплен приказом УМВД России по Мурманской области. Подразделениями Госавтоинспекции Мурманской области в социальной сети «ВКонтакте» созданы и ведутся 10 официальных групп территориальных подразделений, на страницах которых регулярно размещается информация о деятельности Госавтоинспекции, разъяснение законодательства в области дорожного движения, информация о дорожно-транспортных мероприятиях и причинах, их сопутствующих, социальные ролики и рекомендации для родителей по обучению детей безопасному поведению на дороге. Прорабатывается вопрос о создании дополнительного официального канала в «Телеграмм» для размещения материалов, направленных на профилактику БДД.

Также имеется телеграмм-канал «СМИ», в котором состоят 228 участников (представители основных СМИ, в том числе представители наиболее популярных информационных каналов в регионе), куда сотрудниками пропаганды Управления ГИБДД незамедлительно предоставляется информация о произошедших дорожно-транспортных происшествиях (далее – ДТП) на территории региона, а также направляется обращение к участникам дорожного движения о соблюдении ПДД. Данная информация распространяется по информационным источникам региональных СМИ.

Сотрудники пропаганды БДД Госавтоинспекции Самарской области в своей деятельности активно используют социальную сеть «Вконтакте» и «Телеграмм» для информационного сопровождения о деятельности Госавтоинспекции направленной на обеспечения БДД, о наиболее актуальных проблемных вопросах в области обеспечения БДД, о профилактических и рейдовых мероприятиях, о положительных результатах работы, проявлений героизма и самоотверженности сотрудниками Госавтоинспекции и гражданами в области БДД.

В социальных сетях еженедельно по пятницам (анонс) и понедельникам (итоги мероприятий) размещается информация о профилактических рейдовых мероприятиях (проходящие в предвыходные и выходные дни) направленные на выявление грубых нарушений ПДД РФ, с акцентом на водителей, управляющих в состоянии опьянения. Также еженедельно по понедельникам размещается информация о состоянии аварийности за неделю на территории региона «Минутка безопасности».

Каждое подразделение ГИБДД Кузбасса имеет страничку в социальной сети ВКонтакте, большинство еще и в Одноклассниках. Лучшие и самые актуальные темы освещаются на страницах Госавтоинспекции Кузбасса, модерируемых сотрудниками ОПБДД УГИБДД, в сети Вконтакте https://vk.com/gibdd42 (более 5,6 тыс. подписчиков), Одноклассники https://ok.ru/gibdd42 (более 2,8 тыс. подписчиков) подписчиков и в Телеграм-канале https://t.me/gibdd42 (более 1,7 тыс. подписчиков). При этом

территориальные подразделения не создают свои телеграм-каналы, а помогают в развитии регионального. Недавно подразделение по пропаганде БДД создало страничку на Яндекс.Дзен https://dzen.ru/gibdd42 , но особой популярностью этот ресурс пока не пользуется. Однако у него есть большое преимущество – ведение этой страницы практические не требует усилий благодаря использованию автоматической настройки публикации всех постов из телеграм-канала без нашего участия. Такое объединение двух информационных площадок представляет значительный интерес.

Сотрудники Госавтоинспекции Кузбасса активно используют возможности социальных сетей для проведения информационно-пропагандистской работы. Многие территориальные подразделения, не имея на обслуживаемой территории популярных СМИ (собственного телевидения или радио) максимально используют социальные сети. Не только ведомственные аккаунты, но и популярные сообщества автомобильной тематики. Самые популярные сообщества в регионе (Инцидент Кузбасс и Регион42), где более 200 тысяч подписчиков в каждом, публикуют предлагаемые нами посты, обеспечивая десятки тысяч просмотров целевой аудиторией.

В настоящее время сотрудниками управления ГИБДД Брянской области активно развивается группа в социальной сети «В Контакте» (https://vk.com/ugibdd32), которая является источником новостей по линии обеспечения безопасности дорожного движения для жителей региона и средств массовой информации.

В настоящее время число подписчиков сообщества составляет – 5 188 человек, но их число постоянно растет, благодаря репостам из группы в крупные сообщества Брянской области с большим числом подписчиков.

Кроме актуальных новостей, статистики и публикаций о резонансных ДТП, в сообществе активно используются мини-опросы для мониторинга степени осведомленности граждан по различным аспектам БДД. Так, например, периодически размещаются ситуативные опросы с конкретной ситуацией с предложением выбрать один вариант ответа.

Недавно сотрудниками УГИБДД был проведен опрос граждан об отношении к использованию электронных водительских документов, который показал, что большинство граждан (89,3 %) поддерживают внедрение электронного документооборота и использование личных электронных документов. Больше половины респондентов (57,3 %) готовы полностью перейти на электронную версию водительских документов. Данные опроса использовались при подготовке документов в ГУОБДД МВД России.

Кроме того, возможности социальной площадки «В контакте» позволяют размещать интересные видеоматериалы, отснятые и смонтированные сотрудниками по пропаганде БДД территориальных отделов ГИБДД. Наибольшее количество просмотров набирают видеоматериалы с мест резонансных ДТП (с комментариями участников или очевидцев) и опера-

тивные съемки задержания нетрезвых водителей (под видеозапись сотрудники опрашивают водителя о причинах, подтолкнувших водителей сесть за руль в нетрезвом виде, и о степени осведомленности о правовых последствиях).

В группе «Госавтоинспекция Кондопоги» публикуется информация по профилактике БДД, сводки дорожно-транспортных происшествий, освещается работа сотрудников Госавтоинспекции районных подразделений. Информация, опубликованная в группе, размещается в республиканских СМИ. Например, таких как «Вести Карелия» (82 859 подписчиков), «Сампо360» (17 850 подписчиков), «Столица на Онего» (82 тыс. подписчиков), «ДТП ПТЗ» (141 730 подписчиков) и другие. Самые цитируемые публикации из группы «Госавтоинспекция Карелии» новости про учетные ДТП, про грубые нарушения ПДД РФ (например, нетрезвый водитель или нарушения правил обгона), обязательно с фото- или видеосопровождением. Также популярностью пользуются те публикации, в которых говорится о состоянии дорожной обстановки в связи с погодными условиями с полезными рекомендациями для водителей (например, о правилах безопасности в снегопад или в гололед, рекомендации водителю, когда светит слепящее солнце). Не меньшей популярностью пользуются посты с хэштегом #СпасибоАвтоинспектор, где рассказывается о помощи, которую оказали автоинспекторы участникам дорожного движения (имиджевые публикации).

Отдельно следует упомянуть о положительном опыте использования информационных технологий социальной сети Телеграм подразделением по пропаганде БДД УГИБДД УМВД России по Магаданской области. Ими был создан анонимный чат-бот «БОТ ДПС Магадан сообщи о нетрезвом водителе» (https://t.me/gibdd_49/1108).

О данном боте рассказали во всех средствах массовой информации ТВ, радио и интернет площадки информационных агентств. Все заработало, люди сами хотят, чтобы был порядок, и отправляют анонимные сообщения о нетрезвых водителях. Так как сообщения анонимные регистрировать их в соответствии с приказом МВД № 736 не надо, что опять хорошо.

Госавтоинспекция Московской области ведете телеграмм-канал https://t.me/s/gibdd50mo, в котором на данный момент более 15 тысяч подписчиков- целевой аудитории для которой ежедневно выкладывается новостная лента, актуальная информация о безопасности дорожного движения, делаются репосты с других ресурсов, да и просто происходит общение с гражданами через комментарии к постам, отслеживая их реакцию на тот или иной материал, смотря на просмотры, реакции.

Информационно-пропагандистское сопровождение деятельности Госавтоинспекции Вологодской области осуществляется в сети «Интернет» на региональной странице официального сайта Госавтоинспекции

(гибдд.рф) и в ведомственных аккаунтах в социальных сетях Вконтакте и Телеграм.

С марта 2022 г. в социальных сетях Вконтакте и Телеграм созданы региональные (областные) аккаунты Госавтоинспекции Вологодской области, контент которых пополняют сотрудники Управления Госавтоинспекции Вологодской области (ранее аккаунт в Инстаграмм). Материалы во многом дублируют новостные материалы региональной страницы официального сайта Госавтоинспекции (гибдд.рф).

Наряду с положительными моментами следует отметить и сложности, с которыми сталкиваются сотрудники подразделений по пропаганде БДД. Часть проблем осталась нерешённой. Это вопросы правовой регламентации данной деятельности и специальной подготовки сотрудников, повышения уровня их квалификации, обучения технике ведения каналов и страниц в социальных сетях, повышение уровня использования информационных технологий.

Кроме того, проблемой является отсутствие финансирования данных проектов, что не позволяет перейти на платные подписки. Использование бесплатных каналов несколько ограничивает возможности осуществления пропагандистской деятельности в социальных сетях.

Третьей серьёзной проблемой является привлечение подписчиков на каналы, посвящённые пропаганде БДД. Здесь можно привести примеры попыток преодоления последней проблемы. Так подразделение по пропаганде БДД УГИБДД УМВД России по Кемеровской области комментируют различные посты, опубликованные на других популярных в регионе каналах автомобильной тематики, с аккаунта УГИБДД. Кроме того, сотрудники создали листовки с qr-кодами, ведущими на странички УГИБДД УМВД России. Разместили их в регистрационно-экзаменационных подразделениях. Также коды размещены на листовках по БДД.

Таким образом в целом можно констатировать, что использование современных информационных технологий, потенциала социальных сетей безусловно повышает уровень профилактических мероприятий, направленных на безопасность дорожного движения. Вместе с тем остаются и нерешённые проблемы, преодоление которых позволит оптимизировать деятельность подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сальникова Инна Николаевна, старший преподаватель кафедры сервиса.

Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева.

302018, Российская Федерация, г. Орел, ул. Комсомольская, 95.

Ключевые слова: информационные технологии, профилактика безопасности дорожного движения, социальные сети.

Сапов А.В.

ПРИМЕНЕНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье рассмотрены возможности применения беспилотных летательных аппаратов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Данные технические средства позволяют обеспечить поиск, фиксацию и принятие к автоматизированной обработке информации, позволяющей осуществить эффективное управление транспортной системой дорог, группами транспортных средств в условиях определенных территориальных параметров с целью обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время мобильные роботы и мобильные роботизированные комплексы все чаще применяются не только для решения военных задач, но и для задач, которые в англоязычной прессе называют полувоенными (paramilitary). К таким задачам можно отнести задачи, стоящие перед полицией, в частности ГИБДД, органами государственной безопасности, Министерством РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий. Разумеется, что правоохранительные структуры не только за рубежом, но и в нашей стране обратили в настоящее время на беспилотные комплексы самое пристальное внимание.

Актуальность статьи связана с тем, что сфера применения мобильных роботов и, в частности, беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА) при решении задач, стоящих перед полицией, постоянно совершенствуется. Также совершенствуются вопросы управления как одиночных БПЛА, так и их группировкой, уменьшаются массогабаритные характеристики БПЛА.

БПЛА – это летательные аппараты, которые управляются без экипажа на борту.

В настоящее время несение службы нарядами дорожно-патрульной службы с использованием средств авиации (вертолеты, дирижабли и другие) применяется довольно редко из-за расформирования соответствующих подразделений. В связи с развитием новых технических средств подразделениями ряда регионов ГИБДД активно испытываются и внедряются

в работу новые устройства. Одно из них – БПЛА, их применение становится все шире.

БПЛА имеют несколько названий. Так, часто используется термин «дрон» (от *англ*. «unmanned drone» – «беспилотный самолет») и «квадрокоптер». Последний указывает на конструкцию летательного аппарата, то есть это летательный аппарат, имеющий четыре винта, которые поднимают его в воздух. Разновидностью квадрокоптера является беспилотник с шестью подьемными винтами, он получил название «шестикоптер».

Рассмотрим некоторые возможности использования БПЛА для выявления и фиксации нарушений ПДД, которые проверены на практике: так, в Ставропольском крае БПЛА оснастили специальной камерой, способной распознавать номерные знаки (с расстояния до 500 метров) и в режиме реального времени передавать видео и фотографии достаточно высокого разрешения на основной монитор. После фиксации самого факта нарушения, а также проверки номера автомобиля, владельцу транспортного средства приходит письмо с штрафом – такое же, как если бы нарушение было зафиксировано стационарным комплексом.

В числе перспективных возможностей применения БПЛА в деятельности ГИБДД возможны следующие [2]: при поисках угнанного автомобиля, особенно спрятанного на закрытой территории, куда доступ отсутствует у правоохранительных органов; при попытке автомобиля скрыться с места преступления; использование БПЛА может помочь в работе, так как связано с оперативным поиском объектов (автомобилей), которые нельзя найти обычным способом и погоней; для получение характеристик дорожного движения при анализе существующих схем организации дорожного движения (возможность выявлять: интенсивность и плотность потока автомобилей; длину очереди на подходах к перекресткам; интервалы между движущимися автомобилями; скорость движения транспортных средств).

Квадрокоптеры позволяют проводить съемку текущего состояния дорожного движения и выводить информацию в виде фотографии или видео на цифровые системы накопления компьютера.

Вопросы безопасности движения на федеральных трассах актуальны и требуют безотлагательного внимания со стороны государства и общества. Здесь важна каждая мелочь: госучреждения обвиняют гражданское население и перевозчиков в безответственности, гражданские лица как участники дорожного движения, в свою очередь, критикуют государство, заявляя, что дорожное движение плохо регулируется, в том числе отсутствуют пешеходные переходы, там, где они необходимы, отсутствие светофоров и др., недостаточное финансирование мероприятий по обеспечению безопасности движения на федеральных трассах. Транспортные операторы, в свою очередь, недовольны состоянием автомобильных до-

рог, качественным состоянием нормативно-правовой базы в том числе безответственностью пешеходов. В результате возникает порочный круг, который тормозит процесс решения проблем в этой области. Государство имеет, очевидно, все инструменты и методы для поддержания порядка и разработки нормативно-правовой базы, потому что оно имеет особый контроль и правоохранительные механизмы, которые могут установить правопорядок на конкретной территории.

В соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» [1] безопасностью дорожного движения является деятельность по предотвращению причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и ликвидации их последствий. Безопасность дорожного движения зависит от многих факторов: состояния правопорядка, уровня автомобилизации, особенностей дорожного движения, взаимодействия человека и машин, благоустройства дорог и населенных пунктов, организации дорожного движения, повышения уровня жизни и социальной культуры.

Вместе с усилиями по упорядочению деятельности транспортных операторов, нелегального рынка транспортных услуг, субъекты которых не обеспечивают требуемый уровень безопасности и качества (например, причина причиной большинства аварий при пассажирских и грузовых перевозках является человеческий фактор).

Поиск решений, которые помогут повысить уровень безопасности, начав различные мероприятия по разработке концепции интеллектуальных транспортных систем в рамках проектно-изыскательских работ (т.е. комплекс работ по проведению инженерных изысканий, разработке технико-экономических обоснований, подготовке проектов, рабочей документации, составлению сметной документации для осуществления интеграции интеллектуальных транспортных систем) для организации новой зоны беспилотных транспортных средств. Одним из экономических механизмов, призванных повысить дисциплину вождения, является так называемое умное страхование. Установка бортовых компьютеров (устройство оценки качества вождения автомобиля), которые позволяют страховым компаниям оценить стиль вождения клиентов, а самым аккуратным и безаварийным водителям предоставить скидки на добровольную гражданско-правовую ответственность автотранспортных средств. США и Европа используют этот вид страхования уже более десяти лет, и это со временем становятся еще более популярными. Сегодня Российское страховое общество ведет интенсивные дискуссии об использовании для этих целей бортовых компьютеров с ГЛОНАСС. Такие проекты уже реализуются в России. Согласно статистическим данным, наибольшее количество смертельных случаев (64 %) в дорожно-транспортных происшествиях приходится на период именно после аварии и до оказания квалифицированной медицинской помощи. В Российской Федерации разработана и введена в экс-

плуатацию государственная система реагирования на чрезвычайные ситуации «ЭРА-ГЛОНАСС». По этой программе транспортные средства должны быть оборудованы функцией экстренного вызова. Для обеспечения безопасности движения на федеральных автомобильных дорогах России необходима система экономических и организационных методов, что позволит учесть особенности транспортной инфраструктуры и человеческий фактор [3].

В заключении необходимо отметить, что при надзоре за дорожным движением с использованием БПЛА сотрудникам ГИБДД будет облегчена задача по выявлению и пресечению:

- нарушений участниками дорожного движения правил дорожного движения;
- предотвращения, ликвидации заторовых ситуаций;
- оказания помощи участнику дорожного движения;
- объезда возникшего препятствия, места ДТП;
- проведения аварийно-спасательных работ и других случаях, рассмотренных выше.

Вопрос о том, оставят ли в ГИБДД БПЛА, остаётся дискуссионным, но их практическая польза доказательств не требует.

---

1. О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: в ред. от 29 декабря 2022 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 50, ст. 4873.
2. Миронов В.Н. Применение беспилотных летательных аппаратов при организации деятельности дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения по надзору за соблюдением безопасности дорожного движения // Административно-правовое регулирование охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности: проблемы и пути их решения: материалы ежегодной межвузовской научно-практической конференции, 27 сентября 2019 г. / составители Р.Ю. Аврутин, Т.В. Стульнова, 2020. С. 227–230.
3. Салахова К.М. Условия и современные тенденции повышения безопасности дорожного движения на федеральных автомобильных дорогах России // Современные тенденции развития науки и мирового сообщества в эпоху цифровизации: сборник материалов XI Международной научно-практической конференции. М., 2023. С. 295–301.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сапов Андрей Владимирович, преподаватель кафедры огневой подготовки и деятельности ОВД в особых условиях.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: беспилотные летательные аппараты, безопасность дорожного движения, ГИБДД.

Сезонова Т.В.

АНАЛИЗ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ, СВЯЗАННЫЕ С НАЕЗДОМ НА ПЕШЕХОДА

В статье на основе анализа статистики дорожно-транспортных происшествиях на примере Орловской области рассказано о причинах наезда на пешехода. Предложено авторское видение путей предотвращения дорожно-транспортных происшествий данного вида.

Стремительно возрастающее количество автомобильного транспорта в нашей стране в последние годы привело к определенным изменениям уровня жизни людей, улучшило её качественные показатели, расширило географию их передвижения. Увеличение числа автомобилей в собственности свидетельствует не только о социальном благополучии, но и порождает острейшие социальные проблемы цивилизации, одна из которых – дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП). В Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» приведена следующая трактовка этого понятия «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб» [1].

На сегодняшний день среди ДТП, характеризующихся наибольшей тяжестью последствий, а нередко гибелью людей, наезд на пешехода занимает доминирующую позицию. Пешеходы, будучи самой многочисленной группой участников дорожного движения, в отличие от водителей и пассажиров, не обеспечены средствами пассивной безопасности, что и делает их наиболее незащищенной категорией. Е.Г. Королева с соавторами в своих исследованиях указывает, что шансы выжить у «пешеходов при наезде на них автомобиля» находятся в прямой зависимости от скорости движения транспортного средства. При наезде автомобиля на скорости 80 км/ч на пешехода, у последнего практически нет шансов выжить» [2, с. 53]. Кроме того, главным фактором риска для них является неполное осознание того, что автомобиль может представлять потенциальную угрозу человеческой жизни. Согласно распространенному определению в со-

временной литературе под «наездом на пешехода» принято понимать происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека (в том числе, находящегося в коляске, на руках (плечах), на санках (тележках), в инвалидной коляске без двигателя, а также управляющего электрическим средством передвижения малой мощности, или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство». Происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза, также включаются в статистику наездов.

Как показывает анализ основных показателей дорожно-транспортной аварийности за последнее десятилетие, рассматриваемый вид происшествия находится на втором месте по массовости. На него приходится почти треть всех ДТП с погибшими участниками. Причем причиной смерти участников послужили нарушения правил дорожного движения, как со стороны водителей автотранспорта (две трети случаев), так и допущенные пешеходами (оставшаяся часть).

Проиллюстрируем сказанное на примере статистических данных, посчитанных для Орловской области. В качестве критериев учитывались тяжесть полученных повреждений, место совершения наезда, время суток, направление движения пешеходов. Так, за 9 месяцев 2022 г. на территории Орловщины задокументировано 86 происшествий рассматриваемой категории, в результате которых 17 человек погибли и 69 получили ранения. Удельный вес данных происшествий составил 18,1 % от всего количества зарегистрированных ДТП. При этом 57 ДТП произошло по вине водителей, в них погибли 6 человек и 52 человека получили ранения. По вине пешеходов произошло 35 ДТП, в которых 12 человек погибли и 24 получили ранения. На пешеходных переходах произошло 32 ДТП, в которых 5 человек погибли и ранено 28 человек, при этом в темное время 113 ДТП, в светлое время 19 ДТП, из них:

- на нерегулируемых пешеходных переходах зарегистрировано 20 ДТП, в которых 3 человека погибли и ранено 16 человек, при этом в темное время 5 ДТП, в светлое время 15 ДТП. Удельный вес – 62,5 %;

- на регулируемых пешеходных переходах зарегистрировано 12 ДТП, в которых 2 человека погибли и ранено 10 человек, при этом в темное время 8 ДТП, в светлое время 4 ДТП. Удельный вес – 66,7 % [3].

В темное время суток совершено 37 таких ДТП, где погибли 13 человек и ранено 26. В светлое время суток таких ДТП произошло на 10 больше, где 4 человека погибли и 43 получили ранения.

Виновниками нарушений ПДД в большинстве случаев оказывались водители автотранспорта (67,2 %). Оставшаяся часть приходится на долю пешеходов. При этом в случаях нарушения ПДД пешеходами тяжесть последствий ДТП в 2 раза выше, чем в ДТП, произошедших из-за нарушений водителей. Из общего количества ДТП, произошедших из-за нарушений ПДД пешеходами, большая часть произошла из-за перехода через

проезжую часть вне пешеходного перехода (36,5 %, или 4875 ДТП), перехода через проезжую часть в неустановленном месте (15,7 %, или 2097), нахождения на проезжей части без цели ее перехода (11,6 %, или 1549). Наибольшее количество ДТП, связанных с нарушениями водителей при наездах на пешеходов, произошло из-за нарушения правил проезда пешеходного перехода (48,6 %, или 11 651), непредоставления преимущества в движении пешеходу (14,8 %, или 3 541), несоблюдения условий, разрешающих движение транспорта задним ходом.

Необходимо обратить внимание на то, что в общем по стране наблюдается массовое неисполнение и нарушение правовых норм. В п. 4.1 ПДД для пешеходов, движущихся вне населенных пунктов в темное время суток или в условиях недостаточной видимости по краю проезжей части, сформулировано требование «иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать их видимость водителями транспортных средств». Результатом невыполнения данного требования становится увеличение случаев ДТП с тяжкими последствиями в темное время суток [4, с. 22].

Что касается места совершения наезда, то здесь преобладают населенные пункты. Вне мест поселений число ДТП рассматриваемого вида регистрируется на несколько порядков меньше, но возрастает доля погибших при этом почти на треть.

Прослеживается зависимость между видом пешеходного перехода и тяжестью последствий от наезда. Большая часть (70,3 %, или 10762) наездов на пешеходов на пешеходных переходах произошла на нерегулируемых переходах. На такие происшествия пришлась большая доля (70,4 %, или 553) от всех погибших пешеходов в местах перехода дороги.

На протяжении нескольких лет наблюдается интересная зависимость между местом совершения наезда и виновником ДТП. На нерегулируемых пешеходных переходах чаще виновниками происшествий становились водители, а на регулируемых, наоборот, в этом качестве выступали пешеходы.

Показатели виновности в ДТП на пешеходных переходах позволяют сделать вывод, что, пешеходы, обладая преимущественным правом движения на пешеходных переходах, нередко допускали нарушения, ставшие причиной ДТП. Оценка эффективности влияния технических средств организации дорожного движения, используемых для повышения безопасности пешеходных переходов, показала, что в местах, оборудованных шумовыми полосами либо работающим светофором в режиме желтого мигания, зафиксирован более высокий показатель тяжести последствий в сравнении с участками, оборудованными искусственными неровностями [5, с.13].

Ограничение максимальной скорости на конкретных участках дороги способствует уменьшению числа наездов на пешеходов с необратимыми последствиями. Там, где разрешенная скорость движения выше

60 км/ч, существенно возрастает число наездов на пешеходов, причем почти вполовину увеличивается число погибших. Причем почти треть (29,3 %) погибших приходится на трудоспособный возраст (35-49 лет).

Анализ приведенных статистических данных позволяет нам сделать выводы о том, что в настоящее время наезд на пешехода один из распространенных видов дорожно-транспортных происшествий с высоким уровнем тяжести последствий для участников дорожного движения, в особенности для пешеходов. Зачастую данные происшествия совершаются из-за субъективных причин – невнимательности, преднамеренного нарушения правил дорожного движения людьми, которые выступают участниками дорожного движения в качестве водителя и (или) пешехода. Наиболее частыми нарушениями ПДД, допускаемыми пешеходами и провоцирующими наезд на них, являются переход проезжей части в неположенном месте или по пешеходному переходу, но на красный или мигающий желтый сигнал светофора; неожиданный выход из-за неподвижно стоящего транспортного средства.

При нарушении ПДД водителями тяжесть последствий для пешеходов в 2 раза ниже, чем в ДТП, где виновниками происшедшего были сами пешеходы. Число наездов, происходящих из-за нарушений, допущенных водителем, больше на пешеходных переходах. А наибольшая тяжесть последствий наблюдается как результат наездов спровоцированных поведением пешеходов вне пешеходных переходов.

В заключение можно констатировать, что для предотвращения указанных последствий необходимо наращивать безопасность дорожного движения, внедрять современные технологии, контролирующие процесс данный в целом. В этой связи, на наш взгляд, для сокращения дорожно-транспортных происшествий и последствий в виде причинения вреда здоровью любой степени тяжести либо смерти необходимо снизить скорость движения автотранспорта на территории поселений городского типа до 20-30 км/ч. Однако основная роль в решении этой проблемы отводится человеку, его умению соотносить свое поведение в соответствии с окружающей действительностью, нести ответственность за сохранность жизни и здоровья своих и других представителей социума. Поэтому ведущими мерами, способствующими снижению распространенности данного вида ДТП, должны стать пропаганда безопасности дорожного движения; искоренение пренебрежительного отношения к нормам права, повышение уровня правового сознания участников дорожного движения, совершенствование надзора и контроля за соблюдением скоростного режима и выявление лиц, находящихся за рулем в состоянии опьянения.

---

1. О безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Королева Е.Г., Полянская Е.П., Королев А.М. Правовое регулирование ответственности за превышение установленной скорости движения транспортного средства // Безопасность бизнеса. 2022. № 6. С. 52–56.
3. Анализ аварийности на территории Орловской области за 9 месяцев 2022 года [Электронный ресурс]. URL: http://57.мвд.рф.
4. Пардабоев У.А. Дорожно-транспортные происшествия с участием пешеходов // Вестник науки. 2021. Т 2. № 1 (34). С. 22–25.
5. Потеряшный И.В., Цехмистрова Т.Е. Исследование наездов на пешеходов: оценка действий водителя и пешехода // Вопросы науки и образования. 2019. С. 12–16.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сезонова Татьяна Владимировна, кандидат педагогических наук, старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, наезд на пешехода, водитель, пешеход.

Семенов В.Р.

СОВЕТСКОЕ УГОЛОВНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

В настоящей работе дается исторический экскурс этапам становления и развития уголовно-правового регулирования сферы безопасности движения и эксплуатации транспорта в советский период, с акцентом на нормативные правовые источники.

История развития уголовного законодательства об ответственности за преступления в сфере безопасности работы транспорта непродолжительна, как и непродолжительна история развития самих транспортных средств [1, с. 16]. Исследование законотворческого процесса в этой области позволяет анализировать уголовно-правовые новеллы, имевшие место только в XX в. Данное мнение основывается на высказывании И.М. Тяжковой, которая отмечала явную неразработанность норм о транспортных преступлениях в дореволюционный период, объясняя это появлением и развитием таких видов транспорта как водный, железнодорожный и, особенно, воздушный лишь в конце XIX – начале XX вв. [2, с. 90]

В начале XX в. на территорию России начался массовый завоз иностранных автомобилей. По информации таможенного ведомства, на 1902 г. было завезено 35 автомобилей, на 1904 г. – 180 автомобилей, на 1906 г. – 241 автомобиль иностранного производства. Первый отечественный автомобиль был произведен в 1910 г. на Русско-Балтийском заводе. К 1914 г. автомобильный парк России составлял уже 12000 автомобилей [3, с. 3]. В первые годы Советской власти было предпринято ряд решительных мер, направленных на правовое регулирование вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения на данном виде транспорта. Первым документом, который закреплял правила передвижения на автомобильном транспорте и мотоциклах явилась Инструкция о пользовании автомобилями и мотоциклами и порядке движения по городу Москва и ее окрестностям. Вскоре Советом Народных Комисаров 10 июня 1920 г. был утвержден декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям».

На тот период отсутствовало уголовно-правовое закрепление норм, предусматривающих ответственность за нарушения правил движения и эксплуатации автомобильного транспорта. 26 мая 1922 г. IX съездом Советов был принят первый советский Уголовный кодекс РСФСР [4]. Данный документ не предусматривал специальных составов преступлений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Деяния, повлекшие причинение телесных повреждений, а также смерти источником повышенной опасности следовало квалифицировались по статьям главы V УК РСФСР «Преступления против жизни, здоровья, свободы и достоинства личности».

Однако при всех законодательных изъянах УК РСФСР 1922 г. содержал одну весьма важную норму, которая в дальнейшем, по оценке В.И. Жулева, послужила катализатором теоретического осмысления всех транспортных преступлений и совершенствования законодательства в этой области [5, с. 10]. Речь идет о ст. 218 УК РСФСР. В начальной редакции закона норма содержала уголовно-правовой запрет на нарушения правил охраны порядка и безопасности на железнодорожном и водном видах транспорта. Следующая редакция названного уголовного закона дополнила диспозицию ст. 218 в следующем виде: «Неисполнение или нарушение правил, установленных законом или обязательным постановлением для охраны порядка и безопасности движения по сухопутным, водным и воздушным путям сообщения, карается…». Эта норма по содержанию своих объективных и субъективных признаков является одним из ближайших прототипов ст. 263 и 264 УК РФ 1996 г. В качестве объектов передвижения данная статья предусматривала следующие виды транспорта: сухопутный (автомобильный, железнодорожный, гужевой и др.); водный (морской и внутренневодный); воздушный. Следует отметить, что новеллой УК РСФСР 1922 г. было закрепление термина «без-

опасность движения», который используется законодателем в настоящее время. Диспозиция ст. 218 УК РСФСР являлась бланкетной, поскольку отсылала к другому нормативному правовому акту, раскрывающему понятие и признаки основных элементов данного запрета. Действия вышеуказанной нормы распространялись на широкий круг участников дорожного движений, в качестве которых выступали не только водители транспортных средств, но и пассажиры. Таким образом, УК РСФСР 1922 г. был первым нормативным актом, который предусматривал уголовную ответственность за нарушение порядка и безопасности дорожного движения на железнодорожном, воздушном и сухопутном виде транспорта на тот период.

Вслед за УК РСФСР 1922 г. был принят УК РСФСР 1926 г., который действовал на протяжении последующих тридцати трех лет. Новый уголовный закон также не сформировал стройной системы специальных норм за преступления в рассматриваемой области общественных отношений, а статьи в нем располагались бессистемно. Вместе с тем Уголовный кодекс РСФСР 1926 г. содержал ряд норм, устанавливающих ответственность за деяния, прямо, а чаще косвенно относящихся к деятельности транспорта [6, с. 109]. Приведем некоторые из них: ст. 176 «Непринятие должных мер капитаном одного из столкнувшихся на море судов для спасения другого судна…», ст. 184 «Несообщение капитаном судна другому судну, столкнувшемуся с ним на море, названия и порта приписки своего судна…». Кроме того, в более поздней редакции УК РСФСР 1926 г. содержались нормы, имеющие контрреволюционную цель: ст. 58.7, устанавливающая ответственность за экономическую контрреволюцию, включающую подрыв транспорта; ст. 58.9 «Организация в контрреволюционных целях разрушения или повреждения взрывом, поджогом или другим способом железнодорожных или иных путей и средств сообщения…», преступления против порядка управления – ст. 59.2 «Участие в массовых беспорядках всякого рода, как-то: погромах, разрушении путей и средств сообщения…»; ст. 59.4 «Бандитизм, повлекший остановку поездов и разрушение железнодорожных путей и иных путей сообщения»; ст. 59.8 «Подделка билетов железнодорожного и водного транспорта» [7].

27 октября 1960 г. утвержден новый УК РСФСР 1960 г., который явился предшественником современного уголовного закона. Данный период характеризуется активной законотворческой деятельностью государственных органов по становлению «транспортного» уголовного законодательства. Новеллой данного периода являлось активное внедрение такого понятия, как «транспортное преступление», которое впоследствии нашло свое отражение в юридических источниках, регулирующих сферу обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Изначально составы преступлений, предусматривающие ответственность за деяния на железнодорожном, воздушном и водном транспорте были закреплены в главе 1 «Государственные преступления». Речь

идет о ст. 84 УК РСФСР, предусматривающая ответственность за нарушение правил международных полетов, ст. 85 УК РСФСР, предусматривающая ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Кроме того, ст. 86 УК РСФСР, предусматривалась ответственность за повреждение путей сообщения и транспортных средств. Что касается автомобильного транспорта, то законодатель определил место нарушениям в этой области функционирования транспорта в главе 10 «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения» УК РСФСР. Глава 10 Закона первоначально закрепляла три основных состава автотранспортных преступлений: ст. 211 УК РСФСР, предусматривающая ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств лицами, осуществляющими управление транспортными средствами; ст. 212 УК РСФСР, предусматривающая ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта лицами, не являющиеся работниками автотранспорта; ст. 213 УК, предусматривающая ответственность за нарушение действующих на транспорте правил.

Новая редакция УК РСФСР, утвержденная Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. [8], представила обновленную версию ст. 211, которая устанавливала уголовную ответственность для всех лиц, которые осуществляли управление транспортным средством. Ст. 212 УК РСФСР, в свою очередь, и вовсе утратила юридическую силу. Норма ст. 211 теперь конкретизировала виды транспортных средств, в качестве которых выступал: автотранспорт, городской электротранспорт, трактора, самоходные машины. Однако вышеперечисленных видов транспортных средств было недостаточно для правильной квалификации автотранспортных преступлений по данной статье, в связи с чем на практике оставались вопросы определения предмета преступления. В целях разрешения сложных вопросов квалификации посягательств, совершаемых на транспорте, в 1986 году было принято постановление Пленума Верховного Суда СССР «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях». Данным постановлением было предусмотрено значительное количество видов транспорта, в том числе комбайны, автогрейдеры, автокраны и другие самоходные механизмы. Общественно опасные последствия в виде существенного материального ущерба сохранились, однако в последующих редакциях ст. 211 УК РСФСР, таких признаков как причинение существенное материального ущерба, а также легких телесных повреждений предусмотрено не было.

Таким образом, в настоящем очерке рассмотрено несколько исторических этапов становления правовой регламентации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. Каждый из этапов характеризуется определенной спецификой, характерной для того или иного периода времени. Изучение исторического опыта в сфере

обеспечения безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта предшествующих периодов позволяет установить определенные тенденции и закономерности к формированию современного уголовного закона, нормы которого находят свое отражение в правоприменительной практике настоящего времени.

1. Семенов В.Р. Уголовная ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта: дис. … канд. юрид. наук. М., 2013. 214 с.
2. Тяжкова И.М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / под ред. д-ра юр. наук, профессора В.С. Комиссарова. СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. 278 с.
3. Лукьянов В.В. Мир на колесах. М.: Мир, 1991. 224 с.
4. Уголовный кодекс РСФСР [Электронный ресурс]: от 1 июня 1922 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Жулев В.И. Транспортные преступления. М.: Спарк, 2001. 190 с.
6. Семенов В.Р. Транспортные преступления в истории российского уголовного права // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2018. № 2 (75). 188 с.
7. Уголовный кодекс РСФСР [Электронный ресурс]: от 22 ноября 1926 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. Ведомости ВС РСФСР. 1968. № 26, ст. 1010

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Семенов Владимир Ремович, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: транспорт, состав преступления, безопасность транспорта, транспортные преступления.

Сидорова М.В.

К ВОПРОСУ О СТАТУСЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ И ПУТИ ЕГО СОВЕРШЕНСТВАНИЯ

В статье анализируются отдельные вопросы правовой регламентации статуса пользователя средствами индивидуальной мобильности в современных условиях. Обращается внимание, что наряду с популярно-

стью указанных средств передвижения среди граждан, на имеющиеся проблемы в правовой регламентации, механизме реализации исследуемого статуса, обозначены возможные пути его совершенствования в современных условиях.

Современный мир постоянно меняется. Стремительное развитие технологических процессов во всех сферах жизни общества, способствовали тому, что уличная сеть населенных пунктов России существенным образом обновилась, что привело к тому, что появились новые транспортные средства (автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, мопеды и др.), а также средства индивидуальной мобильности. Для пешеходов, которые постоянно торопятся, средства индивидуальной мобильности становятся удобным и быстрым способом перемещения. В условиях уличной сети эти средства позволяют пешеходам сэкономить время, становясь заменой ходьбе, и как следствие изменяются привычки горожан.

Соответственно вопросы определения правового положения данной категории «пешеходов» в условиях современного мегаполиса до сих пор носит дискуссионный характер. Несмотря на то, что начало решению данного вопроса было положено еще в 2019 г. На законодательном уровне было введено новое понятие «Средства индивидуальной мобильности», включающее в себя как стандартный личный транспорт (по типу самокатов или скейтбордов), так и их электрические версии (сигвеи, гироскутеры и моноколеса и т.п.).

Урегулирование правового статуса лиц, использующих для передвижения мобильные устройства, становится с каждым днем все актуальнее, поскольку, несмотря на прогнозы скептиков о том, что такие новинки являются «данью моде» и их использование сойдет на нет само по себе, количество таких устройств на улицах городов только растет. Появляются пункты проката. Модернизируются и адаптируются к городской среде сами устройства (электросамокаты, оборудованные сиденьем, электросамокаты для двоих). Но чем больше таких устройств, тем чаще их владельцы фигурируют в качестве стороны дорожного конфликта, возникает вопрос об ответственности таких лиц. В настоящее время пользователями современных средств индивидуальной мобильности становятся люди разных возрастов, но, если для младших школьников и лиц раннего подросткового возраста это, скорее, способ развлечения и активного препровождения, то подростки в возрасте 15–18 лет, так же как и взрослые, активно используют мобильные устройства для передвижения по улично-дорожной сети. Перемещение на таком «транспорте» позволяет добраться до определенной точки с меньшими временными затратами как за счет скоростных характеристик, так и за счет проезда по территориям, где движение транспортных средств запрещено или ограничено [1].

Средства индивидуальной мобильности, их видовое многообразие получили свое распространение в Российской Федерации сравнительно недавно, в отличии самоката используемого как минимум сотню с лишним лет. Благодаря внедрению технологических процессов данное средство передвижения, в части касающейся технического оснащения, а именно наделения его электрическим мотором, изменило его статус, возведя в разряд средств передвижения потенциально опасных для общества. Об этом свидетельствует и статистика. В 2022 г. число дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности выросло на 35 % , в отличие от 2021 г. [2]

В настоящее время проблема повышения безопасности дорожного движения продолжает оставаться одной из наиболее актуальных для российской действительности. Российская Федерация по-прежнему продолжает занимать одно из первых мест по количеству дорожно-транспортных происшествий и людей, погибших в результате их совершения [6, с. 9]. Достаточно высоким остается уровень травматизма среди граждан. Так, в 2022 г. более 150 человек получили травмы, имеются данные и о смертельных исходах – 5 человек [2].

При этом необходимо отметить, что количество происшествий со средствами индивидуальной мобильности в общественных местах (улицах, парках, скверах) городов и населенных пунктов, как правило, носит латентный характер, поскольку находятся вне зоны обслуживания сотрудников ГИБДД.

О содержательном наполнении правового положения лица, управляющего данными средствами передвижения неоднократно обсуждалось на законодательном уровне, профильными органами исполнительной власти (Минтранс России, МВД России) были представлены поправки в правила дорожного движения персонально для средств индивидуальной мобильности и требования, предъявляемые к ним, направленные на ограничение как в скоростном режиме – до25 км/ч, так и весе – 35. Тем не менее проблемы в рассматриваемой сфере до сих пор не решены. Статус средств индивидуальной мобильности как отдельной категории участников дорожного движения не определен из-за неподготовленности улиц и дорог России к этому, потому их движение остается неупорядоченным.

В этой связи, на наш взгляд, интересен опыт зарубежных стран в части правового регулирования движения данных транспортных средств и определения правового статуса лиц, управляющих ими, так как пришли они в Российскую действительность именно из зарубежных стран.

Так, в Австрии средства индивидуальной мобильности приравнены к велосипедам. Максимальная разрешенная скорость составляет 25 км/ч. Возрастной ценз для граждан определен и составляет 17 лет. В Швеции средства индивидуальной мобильности могут быть оборудованы двигателем не более 250 Вт и могут развивать максимальную скорость не больше

20 км/ч. А те, чей возраст меньше 15 лет, обязаны носить специальную защиту от травм – шлем, налокотники и наколенники.

В Германии скорость данных транспортных средств ограничена 20 км/ч, а кататься на них можно только после достижения возраста 14 лет, кроме того необходимо наличие заключенного договора страхования.

Самым жестким подходом отличается Великобритания, где введен запрет на использование средств индивидуальной мобильности на дорогах общего пользования, а также на тротуарах и велосипедных дорожках, но при этом, разрешено управлять данными средствами передвижения в границах собственного земельного участка, или земельного участка другого лица с его разрешения.

Во Франции электрическим самокатам можно ездить по внутренним дорогам, не относящимся к проезжей части, и велосипедным дорожкам, при выезде на тротуары и дороги общего пользования владелец самоката рискует расстаться со 135 Евро, а если он превысит разрешенную скорость в 25 км/ч, то будет оштрафован на 1500 Евро.

В Испании «индивидуальными транспортными средствами» пользоваться можно только на велодорожках и улицах, где ограничение скорости движения транспорта составляет 30 км/час. При этом каждый город вправе устанавливать свои собственные ограничения. Так, в Барселоне можно передвигаться на таких средствах только по велодорожкам или по проезжей части пешеходных улиц. Там же запрещено оставлять такие транспортные средства на тротуаре, привязывать их к деревьям и иным стационарным объектам, хотя это дозволено для мотоциклов и велосипедов. В Валенсии владельцам мобильных транспортных средств весом менее 25 кг и с максимальной скоростью 20 км/ч можно ездить по тротуарам со скоростью не превышающей 10 км/ч. Парковаться можно на велосипедных стойках. В Мадриде водителям электросамокатов запрещено слушать музыку в наушниках во время движения и пользоваться устройством в пьяном виде.

А вот «в Японии электрические самокаты, сегвеи, гироскутеры или моноколеса пока не завоевали своего места под солнцем. Все они не отнесены к какой-либо из категорий эксплуатируемого на японских улицах транспорта. На территории островного государства, по сути, запрещено свободно передвигаться на электросамокатах и других новомодных девайсах. Так что Японию можно с уверенностью назвать велосипедной страной».

Таким образом, можно сформулировать некие общие моменты, нуждающиеся в правовом урегулировании.

Данные средства требуют особых навыков управления и представляют опасность как для здоровья их пользователей, так и для окружающих в силу своей малой устойчивости, следовательно их эксплуатация возможна только при прохождении процедуры обучения таких пользова-

телей на специальных асфальтированных площадках, а не велодорожках, где они будут создавать препятствие для движения велосипедистов и управляющих электросамокатами, и тем более таким средствам индивидуальной мобильности нечего делать на проезжей части.

Средство индивидальной мобильности должно служить более быстрому перемещению пешеходов, именно к таким средствам относятся электросамокаты, тем более, что данный вид транспортного средства, оборудованный двумя задними или двумя передними колесами, а также сиденьем давно во всем мире служит средством передвижения для престарелых людей и инвалидов. Однако современный электросамокат способен развивать скорость вплоть до 100 км/ч, а, следовательно, необходимо вводить специальные правила их эксплуатации, что и делается во всех цивилизованных государствах [3].

Стоит заметить, что электросамокат является ни чем иным, как складным вариантом электроскутера, но уступает ему по устойчивости и прочим критериям безопасности водителя и окружающих, следовательно приравнивать его к скутерам и мопедам нельзя, равно как и нельзя разрешать на нем двигаться по проезжей части. Поэтому в силу такой повышенной опасности скорость движения такого средства индивидуальной мобильности должна быть безусловно ограничена.

Необходимо установить требования к тем, кто управляет данными транспортными средствами, то есть разрешить их эксплуатацию только относительно ответственной группе населения, детям же и подросткам оставить велосипед. Считаем, что управлять средствами индивидуальной мобильности должны только лица, для которых их использование вызвано жизненной необходимостью. К таким категориям следует относить: пожилых людей старше 55 лет, инвалидов, курьеров, почтальонов, граждан, занимающихся ремонтом различной электротехники и т.п.

Запретить управление средствами индивидуальной мобильности гражданами в наушниках, поскольку такой тип управления может создавать угрозу не только для себя, но и других участников дорожного движения, а также окружающих граждан, если управление происходит в общественных местах (парках, скверах и т.п.).

Следующий момент, который нуждается в правовом регулировании это требования к самому средству индивидуальной мобильности, в части касающейся обязательного оборудован задними и передними габаритными огнями, которые должны быть включены в любое время суток и иметь два зеркала заднего обзора [4].

Ответственность за несоблюдение ПДД лицами, управляющими СИМ, определена, для этого отдельные нормы правил дорожного движения были актуализированы с учетом реальной действительности, причем штрафные санкции весьма существенны для нарушителей. Однако, проблемным остается вопрос в части касающейся механизма реализации

контрольных функций за соблюдением установленных норм пользователями средств индивидуальной мобильности, и это может стать серьезной проблемой. Ведь к каждому пользователю СИМ сотрудника ГИБДД не представишь, да и до конца не определен алгоритм выявления (технически) сотрудником ГИБДД таких правонарушений.

Учитывая, что популярность СИМ достаточно высока в обществе, в том числе и среди молодого населения – несовершеннолетних. Как показывает практика, среди нарушителей в рассматриваемой сфере превалирует именно данная категория граждан. Соответственно меры ответственности за несоблюдение установленных правил лицами, управляющими данными средствами передвижения, этой возрастной категории должны быть четко определены в правовом поле.

Полагаем, что начать нужно о повышении возраста лиц, имеющих право эксплуатировать СИМ самостоятельно, без родителей или иных законных представителей или сопровождения лиц соответствующего возраста при условии согласия родителей или иных законных представителей. Считаем, что до достижения несовершеннолетними 12-летнего возраста использование СИМ без сопровождения недопустимо. Использование СИМ лицами старше 12 лет возможно, но с условием информирования об этом родителей или иных законных представителей [5].

Считаем, что ответственность, в том числе административная и уголовная, в случае нарушения правил должна возлагаться на родителей или иных законных представителей несовершеннолетнего, в случае его вины. Вероятно, что необходимо вносить изменения в нормативно-правовые акты с целью расширения ответственности на нарушение ПДД, в том числе с участием СИМ.

Возможно пути решения отдельных проблемных аспектов реализации правового статуса лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности (возраст, особенности ответственности, технические характеристики средств, требования к допуску управления) могут показаться достаточно жесткими, однако речь идет, в первую очередь, о безопасности всех без исключения участников дорожного движения и польза от применения таких норм, на наш взгляд будет весьма эффективной.

---

1. Казаченок В.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 12. № 2 (44). С. 166.
2. URL: https://www.rbc.ru/rbcfreenews.
3. Мишина Ю.В. К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. № 1 (24). С. 45.
4. Марзак Г.А., Красильникова И.В. Правовое регулирование использования электрических самокатов в Российской Федерации // Юго-западный

юридический форум: сборник научных трудов Юго-Западного юридического форума, посвященного 30-летию юридического факультета Юго-Западного государственного университета. Курск, 2021. С. 272.
5. Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: дис. … канд. юрид. наук. Ульяновск, 2020. С. 35.
6. 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

Сидорова Маргарита Владимировна, кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: средства индивидуальной мобильности, участник дорожного движения, правовой статус, пути совершенствования.

Смирнов И.А.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОЦЕДУРЫ РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ВВЕЗЕННЫХ ИЗ ИНОСТРАННЫХ ГОСУДАРСТВ

В статье рассмотрены основные проблемы, с которыми граждане Российской Федерации сталкиваются при регистрации транспортных средств, ввезенных из иностранных государств. Указывается на взаимосвязь отсутствия единообразия в практике реализации данной процедуры в различных регионах страны и проблемах ее осуществления. В соответствии с проведенным исследованием в работе сделан вывод о необходимости детальной проработки и реформировании данного вопроса.

Постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 1764 «О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» [1]

были внесены существенные изменения в процесс регистрации транспортных средств. В связи с этим стал возникать ряд проблем, связанных с недостаточной осведомленностью населения о разделении законодателем понятий «присвоение государственного номера» и «выдача государственного регистрационного знака». Сотрудникам ГИБДД приходится выслушивать жалобы граждан и тратить рабочее время на разъяснение нового порядка присвоения государственного номера и последующей выдачи государственных знаков на автотранспортное средство.

С 1 января 2020 г. на законодательном уровне увеличено время пребывания ввезенного на территорию РФ транспортного средства без регистрации с шести месяцев до одного года. Несмотря на достаточно активное реформирование сферы осуществления регистрации транспортных средств сотрудниками ГИБДД, на практике возникает целый ряд проблем. Рассмотрим их подробнее с целью последующего предложения возможных решений.

Согласно приказу МВД России от 21 декабря 2019 г. № 950 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств» [2], установлен исчерпывающий перечень документов, необходимых к предоставлению гражданами для получения государственной услуги, что всегда являлось строго регламентировано и не подлежало изменениям. Однако в последнее время в отношении России было введено многочисленное количество санкций и большинство иностранных дилеров транспортных средств покинули нашу страну, а спрос у граждан к транспортным средствам, иностранного производства, остался на прежнем уровне. В связи с чем начался массовый ввоз транспортных средств из различных государств. С перечнем документов для автомобилей, ввезенных и растаможенных из СНГ, проблем не возникает: необходимо предоставить ЭПТС, СБКТС, оплатить утилизационный сбор и приложить договор купли-продажи (если он составлен на иностранном языке, то существует необходимость сделать перевод текста на русский язык и иметь удостоверительные надписи нотариуса либо другого должностного лица, имеющего право совершать такие нотариальные действия в соответствие с законодательством Российской Федерации, о верности перевода). Если сумма указана в иностранной валюте, то необходимо указать курс по отношению к рублю, действовавший в день покупки.

При ввозе транспортного средства из иностранных государств часто граждане обращаются в организации, занимающиеся выкупом ТС с аукционов и заключают с ними договора об выкупной деятельности, в большинстве своем в устной форме или «по знакомству» (связано это с уходом от налогов юридических и физических лиц, занимающимися подбором ТС). Так, у простого, юридически не подкованного гражданина возникают проблемы с оформлением и регистрацией ТС.

Также можно отметить, что сейчас практика в регионах разная и ясного понимания по документу являющегося правоустанавливающим собственника транспортного средства нет. На Дальнем Востоке в большинстве своем в подразделениях регистрации транспортных средств регистрируется на основе ЭПТС, но это не является правоустанавливающим документом, и они опираются на прописанную строку в ЭПТС «собственник», что является двояким – с одной стороны, подтверждена собственность, с другой – документа нет.

В иных подразделениях, территориально расположенных в УФО, ПФО и ЦФО требуют договора купли-продажи, но граждане не могут их предоставить, так как он не заключал их с иностранным продавцом.

Еще один проблемный аспект – это инвойс. Инвойс (англ. invoice) – это международное обозначение счета на оплату, выдаваемого продавцом покупателю в качестве требования платежа. Инвойс включает перечень услуг, их характеристики, условия сделки и сведения об ее участниках. Выписка документа указывает на то, что предмет сделки передан покупателю и у него появилась обязанность оплаты согласно указанным условиям. В настоящий момент требуется официальный нотариальный перевод данного документа.

На наш взгляд, требуется закрепить на законодательном уровне понятие инвойса, а также прописать инструкцию по правилам его оформления и предоставления, опираясь на зарубежное законодательство.

Также в соответствии с действующим законодательством владелец такого транспортного средства обязан зарегистрировать его в течение десяти дней со дня ввоза на территорию России на срок более одного года либо со дня приобретения прав владельца транспортного средства, ранее не состоявшего на государственном учете на территории России.

Эти требования не распространяются на транспортные средства, участвующие в международном движении или ввезенные на территорию России на срок менее года. Транспортное средство считается находящимся в «международном движении», если оно принадлежит лицу, имеющему место жительства вне этого государства, не зарегистрировано в этом государстве и ввезено в него на срок менее года.

Таким образом, гражданин России, управляющий транспортным средством, зарегистрированным в одной из стран-участниц ЕАЭС, не может считаться участником международного дорожного движения, если он не имеет постоянного места жительства в том государстве, где зарегистрирован данный транспорт. Для регистрации необходимо наличие действительного паспорта транспортного средства в бумажном или электронном виде, его оформление осуществляется таможенными органами.

Таким образом, в случае, если транспортное средство зарегистрировано в другом государстве-члене ЕАЭС за гражданином России,

имеющим постоянное место жительства только в Российской Федерации, требуется его регистрация в подразделениях Госавтоинспекции в 10-дневный срок на основании паспортов транспортных средств, выданных таможенными органами. Отсутствие такой регистрации является административным правонарушением и влечет за собой штраф в размере от 500 до 800 рублей, а при повторном нарушении – штраф в размере 5 тысяч рублей или лишение права управления на срок от 1 до 3 месяцев (часть 1 статьи 12.1 КоАП РФ) [3].

Если транспортное средство зарегистрировано в другой стране ЕАЭС за гражданином России, имеющим постоянное место жительства только в РФ, то оно должно быть поставлено на учет в подразделениях Госавтоинспекции в 10-дневный срок на основании паспорта ТС, выданного таможенным органом. Отсутствие такой регистрации наказывается штрафом от 500 до 800 руб., а при повторном нарушении – 5 тыс. руб. или лишение права управления на срок от 1 до 3 месяцев.

Со слов директора департамента по выкупу машин ГК «АвтоСпецЦентр» и ГК «Автодом» Владимира Желобова, Росстандарт отзывает СБКТС по тем ТС, которые были ввезены в РФ с нарушениями. Это может быть занижение стоимости машины, частичная декларация затрат, а также сокрытие расходов на перевозки. Для того, чтобы не столкнуться с аннулированием СБКТС, необходимо покупать ТС у надежных поставщиков. Стоит не забывать, что весь процесс льготной растаможки ТС предназначен для граждан тех стран, из которых ввозятся машины, а не для их перепродажи в других государствах (в том числе в РФ). Кроме того, при покупке ТС за рубежом можно приобрести транспортное средство, которое будет находиться в базе розыска Интерпола. Такие машины появляются на рынке России, и их покупка несет за собой существенные риски [4].

По данным Росстандарта, в 2022 году у десяти автомобилей, ввезенных в Россию физическими лицами, были отозваны свидетельства о безопасности конструкции транспортных средств – СБКТС. Это автоматически привело к аннулированию электронных ПТС, то есть машины были юридически выведены из эксплуатации на территории России, а пользоваться ими стало невозможно.

К лету 2022 г., в ответ на уход иностранных компаний из России, власти разрешили импортировать в страну продукцию без разрешения правообладателей, то есть параллельный импорт. Применительно к автомобилям это означает, что теперь дилеры в праве самостоятельно завозить и продавать машины без разрешения представительства бренда. При этом никто не отменял требований к безопасности автомобилей для российского рынка. Ранее подтверждением безопасности служило Одобрение типа транспортного средства – ОТТС, оформлением которого для каждой модели занимались представительства брендов. Теперь дилерам предлагает-

ся оформлять Заключение об оценке единичных транспортных средств – ЗОЕТС.

В случае аннулирования СБКТС, недействительным становится и паспорт транспортного средства, который выдается на основе вышеупомянутого свидетельства. Владелец может узнать об этом от остановившего его сотрудника ГИБДД, после чего машина может передвигаться только на эвакуаторе.

«Владельцы транспортных средств, СБКТС в отношении которых был отменен, должны обратиться в любую аккредитованную испытательную лабораторию для оформления нового СБКТС», – заявили по этому поводу в Росстандарте.

В связи с вышеизложенным, мы можем констатировать, что институт регистрации транспортных средств, ввезенных из иностранных государств, нуждается в серьезной доработке. Необходимо создать отдельную инструкцию, подробно разъясняющую процедуру, терминологию и правила регистрации ТС, а также необходимо, чтобы правила на территории РФ были единообразны для всех регионов.

---

1. О государственной регистрации транспортных средств в регистрационных подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации: постановление Правительства Рос. Федерации от 21 декабря 2019 г. № 1764: в ред. от 2 декабря 2022 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2019. № 52 (часть II), ст. 7999.
2. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по регистрации транспортных средств: приказ МВД России от 21 декабря 2019 г. № 950: в ред. от 28 сентября 2020 г.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях Рос.Федерации от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: в ред. от 27 января 2023 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2023. № 5, ст. 704.
4. Стали известны риски при покупке автомобиля, ввезенного из-за рубежа [Электронный ресурс]. URL: https://tarantas.news (дата обращения: 13.03.2023).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Смирнов Иван Александрович, государственный инспектор отделения регистрации МРЭО.

Управление ГИБДД УМВД России по Ульяновской области.

432045, Российская Федерация, г. Ульяновск, ул. Ефремова, 52.

Ключевые слова: ТС, регистрация, ЭПТС, СБКТС.

Сретенцев А.Н.

К ВОПРОСУ О ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ БЕСПИЛОТНОГО ТРАНСПОРТА

Современный уровень развития технологий приблизил человечество к черте полномасштабного внедрения высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных систем. Широкий интерес коммерческих структур, внимание общественности и государственных органов к данной сфере являются свидетельством наличия у общества потребности в развитии данных технологий. При этом помимо возникающих технологических, экономических и инфраструктурных проблем, значение имеют также вопросы надлежащей правовой регламентации беспилотного движения. В данной статье автор затрагивает некоторые проблемы правового регулирования функционирования беспилотных транспортных систем, решение которых, по его мнению, должно предшествовать моменту, когда автономные автомобили попадут на дороги общего пользования.

Стремительное развитие средств видеофиксации, спутникового позиционирования, анализа больших данных, нейросетей привели к тому, что в настоящее время появилась технологическая перспектива скорого внедрения высокоавтоматизированных (в т.ч. беспилотных) транспортных систем (ВАТС).

Беспилотные системы в гражданской сфере могут быть адаптированы под решение широкого круга задач (агротехника [1], строительная, горнодобывающая сфера [2], безопасность).

Однако в наибольшей степени интерес к ним вызывают возможности их применения в сфере транспорта. Стремительное финансирование разработок высокоавтоматизированных транспортных средств множеством компаний, большое количество реально существующих прототипов, а также громкие анонсы известных автопроизводителей – свидетельства того, что общество находится на пороге эры беспилотного транспорта. Так, например, в 2019 году компания Volvo начала производство беспилотных грузовиков Volvo Vera предназначенных для использования на закрытых территориях (логистические центры, заводы, порты) [3].

Уже несколько лет рабочие прототипы беспилотных автомобилей испытываются в условиях реального уличного движения, в том числе и в городской среде (Yandex, Google, Uber, SberAutoTech [4]). Однако на пути массового внедрения беспилотных транспортных средств стоит ряд проблем, одной из которых является отсутствие полноценного правового регулирования данной деятельности. Остановимся более подробно на правовых аспектах беспилотного дорожного движения.

На территории Российской Федерации в настоящий момент данные технологии функционируют на основании принятого Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» [5]. Так, в январе 2022 г. Правительство РФ согласовало программу экспериментального правового режима для запуска беспилотных такси в Российской Федерации. В настоящее время помимо нескольких улиц Москвы [6] и Санкт-Петербурга, аналогичный режим установлен в центре «Сириус» (Краснодарский край), на территории Сколково, в Иннополисе (Татарстан), а также на некоторых участках автомагистрали М-11 «Нева» [7].

Одним из результатов экспериментального правового режима должна стать адаптация правового поля под современные реалии. Так, например, нуждается в урегулировании вопрос о том, является ли водитель транспортного средства обязательным участником дорожного движения. Действующие нормативные правовые акты, в частности Венская конвенция 1968 г. о Дорожном движении [8] является носителем именно такого подхода. В частности в Конвенции 1968 г. содержится несколько десятков предписаний, обращенных именно к водителю транспортного средства. Очевидно, данный вопрос потребует соответствующего урегулирования [9].

Еще одним важным вопросом, который, на наш взгляд, должен найти свое решение по итогам правового эксперимента, является определение правовых последствий причинения вреда транспортными средствами такого вида [10]. Так, например, существенным для правоприменительной практики будет являться вопрос о субъекте правонарушения (преступления). В частности, если причиной дорожно-транспортного происшествия, в ходе которого был причинен вред, стали недоработки программного обеспечения, возникает вопрос о том, кто должен нести ответственность. Физическое лицо, осуществившее разработку кода программы, юридическое лицо обладающее правами на дефектный программный продукт, подразделение контролирующего органа, уполномоченного проводить сертификацию программных продуктов подобного рода? Также интересен вопрос о персональной ответственности разработчика программного кода, в ситуациях, когда вред причинен из-за дефекта сложного программного продукта являющегося результатом совместной деятельности большой группы лиц.

Еще одним важным вопросом, является автономность систем искусственного интеллекта (неотъемлемая часть ВАТС) в принятии решений. Особенность функции искусственного интеллекта заключается в способности обучать себя на основе накопленного опыта, собирать необходимую информацию и, обрабатывая ее, делать определенные выводы, что позволяет ему действовать по-разному в аналогичных ситуациях. Наличие определенной непредсказуемости (непрогнозируемости) в действиях ис-

кусственного интеллекта, порождает вопрос о реальной возможности определения степени ответственности разработчика за результат деятельности своего «детища». И хотя вопрос о правосубъектности искусственного интеллекта, является, на наш взгляд, преждевременным, согласимся, что существующие в настоящее время в отечественном уголовном праве институты и уголовно-правовые нормы не рассчитаны на оценку причинения вреда общественным отношениям беспилотным автомобилем или иной автоматизированной технической системой (роботом), обладающей искусственным интеллектом [11].

1. Ельникова Е.В. Правовые барьеры использования беспилотников в агробизнесе // Цифровые технологии и право: сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции, Казань, 23 сентября 2022 г. В 6 томах / под редакцией И.Р. Бегишева [и др.]. Том 3. Казань: Познание, 2022. С. 368–373.
2. Онищенко Д.О., Прядкин В.И., Ложкин Н.С., Голосов А.С. Беспилотные автомобили: настоящее и будущее // Роботизированные и автоматизированные системы в автомобиле- и тракторостроении: материалы Всероссийской научной конференции, Воронеж, 21 сентября 2022 г. Воронеж: Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова, 2022. С. 19–28.
3. Беспилотные авто и технологии [Электронный ресурс]. URL: https://bespilot.com/buy/autonomous-trucks/2-uncategorised/1023-volvo-vera.
4. РИА новости. В Москве беспилотники SberAutoTech начали возить пассажиров [Электронный ресурс]. URL: https://ria.ru/20220415/dron-1783668010.html.
5. Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ: в ред. от 2 июля 2021 г. // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2020. № 31 (часть I), ст. 5017.
6. Суфиянов Р.Ш. Лидар в системе обеспечения безопасности эксплуатации беспилотного автомобиля // Тенденции развития науки и образования. 2022. № 82-2. С. 87–90.
7. Экспериментальные правовые режимы в сфере цифровых инноваций в России [Электронный ресурс]. URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Экспериментальные_правовые_режимы_(песочницы)_в_сфере_цифровых_инноваций_в_России#.
8. Конвенция о дорожном движении: заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.: с изм. от 23 сентября 2014 г. // Treaty Series. Volume 1732. New York: United Nations, 1999. P. 522–587.
9. Рашидов Б.У.у. Проблемы внедрения беспилотных автомобилей // Достижения науки и образования. 2018. Т. 1. № 8 (30). С. 20–21.

10. Сучков А.И. Особенности криминалистической характеристики спровоцированных дорожно-транспортных преступлений // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. 2022. № 3 (37). С. 30–38.
11. Савенок А.Л. Причинение вреда беспилотным автомобилем: проблемы квалификации // Вестник Академии МВД Республики Беларусь. 2018. № 2 (36). С. 153–156.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сретенцев Андрей Николаевич, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: высокоавтоматизированные транспортные системы, ВАТС, беспилотный транспорт, правовая регламентация беспилотного движения, экспериментальный правовой режим, правовые проблемы внедрения, юридическая ответственность.

Сучков А.И.

ВЛИЯНИЕ СИСТЕМ ВИДЕОРЕГИСТРАЦИИ НА РАССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

В статье затронуты отдельные вопросы осуществления расследования преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, обращено внимание на то, что видеозапись служит одним из ресурсов криминалистически значимой информации о произошедшем ДТП, одним из источников которой являются видеорегистраторы, а также определены цели и задачи исследовании данных с видеорегистрирующих устройств, установленных в транспортных средствах.

Расследование преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо его смерть, предусмотренных статьей 264 УК РФ, порой представляет правовую сложность, которая обуславливается отсутствием криминалистически

значимой информации, необходимой для установления истины по расследуемому уголовному делу. Установление механизма дорожно-транспортного происшествия, является основной задачей органа предварительного следствия, при расследовании преступлений данной категории уголовных дел. Установление механизма ДТП, предшествует анализ всей информации, обнаруженной на месте происшествия, в первую очередь это материальные следы: следы торможения, скольжения, юза, отделившиеся части транспортных средств, разлив различного рода жидкостей, механические повреждения самих транспортных средств и т.д. Немаловажную роль в этой системе занимает обнаружение и изъятие носителей объективной информации, к которой относят флэш-карты (накопители) систем видеорегистрирующих устройств с видеофайлами, запечатлевшие момент ДТП, а также обстановку, предшествующую происшествию.

Обнаружение (поиск) и изъятие видеоергеистрирующих устройств является одним из важных элементов процесса производства осмотра места происшествия. Этому свидетельствует тот факт, что в специализированном бланке осмотре места дорожно-транспортного происшествия, разработанным Следственным департаментом МВД России совместно с ЭКЦ МВД России выделены графы о необходимости фиксации, в-первую очередь, факта наличия или отсутствия видеокамер наружного наблюдения на месте происшествия (месторасположение), во-вторую очередь, факт наличия или отсутствия видеорегистраторов (регистрирующих) в транспортных средствах, участвовавших в ДТП, мимо проезжающих транспортных средств (остановившихся на месте происшествия).

Научно-технический прогресс стремительно преобразует жизнь современного общества. Особенно это заметно в сфере информационных технологий. Широкое распространение видеозаписывающих устройств: смартфонов, видеорегистраторов, стационарных видеокамер на объектах транспорта и в общественных местах – одна из тенденций нашего времени [1, с. 330].

В настоящее время установка видеорегистратора в салоне транспортного средства является исключительным правом автолюбителя, никаких нормативно-правовых актов, обязывающих устанавливать системы видеорегистрации (видеорегистраторов) на легковой транспорт, используемый в личных целях на территории России нет. Вместе с тем грузовой транспорт обязан иметь систему регистрации (в виде установки тахографа), что в свою очередь дает определенные преимущества, при расследовании преступлений, с участием грузовых транспортных средств, так как можно получить такие данные как, время нахождения в пути, время отдыха водителя, скорость движения (среднюю скорость во время движения), скорость движения во время применения торможения. Несмотря на то, что тахограф по техническому оснащению не осуществляет видеосъёмку движения транспортного средства, это не мешает ему фиксировать необ-

ходимое для установления обстоятельства, при котором произошло ДТП, в данном случае речь идет о скорости движения транспортного средства, непосредственно перед применением экстренного торможения. Однако независимую «картину» произошедшего ДТП дает только видеозапись с установленного на транспортном средстве видеорегистраторе, участвовавшего в ДТП, либо в транспортном средстве (очевидца ДТП).

При расследовании уголовных дел в сфере безопасности дорожного движения, как результат нарушения правил дорожного движения, фиксация вещественной обстановки на месте происшествия является фундаментом доказательственной базы для установления причин и условий произошедшего спровоцированного ДТП. Обусловлено это тем, что на месте происшествия отсутствует характерные следы, которые могли бы образоваться в результате столкновения ТС либо наезда на стоящее ТС, из-за отсутствия физического контакта их между собой, что, в свою очередь, не позволяет решить вопрос о конкретном месте на проезжей части, где произошел «разъезд» этих самых средств. Следы скольжения частей ТС, образующие царапины, борозды и выбоины на проезжей части, наслоения лакокрасочных материалов и резины на проезжей части, осыпи почвенного вещества (грязи) с нижних частей ТС, частиц лакокрасочных материалов и покрытий, осколков рассеивателей внешних светосигнальных приборов (фар, противотуманных фонарей), осколки наружных зеркал, ветрового и иных стекол ТС – расположение данных объектов на месте ДТП, зафиксированное относительно границ проезжей части и прилегающей к ней территории, позволяет решить главный вопрос, который стоит перед органом следствия – установление «картины» ДТП, расположение ТС в момент ДТП относительно друг друга, их направление движения, условия, предшествующие указанному происшествию [2, с. 200].

Дорожно-транспортные преступления имеют специфику расследования, следователь должен проанализировать вещественную обстановку на месте происшествия, сопоставить следы, обнаруженные в ходе проведения осмотра, определить направление движения транспортных средств до ДТП, определить вид ДТП, определить правовой режим действия отдельных требований правил дорожного движения, в зависимости от имеющиеся дорожной разметки и дорожных знаков, определить предварительное состояние транспортных средств, их узлов и деталей и многие другие обстоятельства, имеющие значение для расследования уголовных дел указанной категории. Рассматривая условия ДТП вне городской инфраструктуры, органы предварительного следствия испытывают дополнительные проблемы, связанные с отсутствия прямых очевидцев ДТП, систем видеонаблюдения (по типу «Безопасный город») и обычных камер видеонаблюдения, устанавливаемых на фасадах торговых центров, магазинов, организаций и учреждений. Наличие видеозаписи, на которой запечатлено ДТП, позволяет правоприменителю в виде следователя уста-

навливать и анализировать обстоятельства, подлежащие доказыванию по данной категории уголовных дел. Кроме того, видеозапись ДТП является предметом исследования соответствующих судебных экспертиз, в ходе которых можно решать сразу несколько задач, такие как: установление скорости движения транспортных средств, установления соответствия действий с технической точки зрения с требованиями правил дорожного движения, установления режима работы светофорного объекта и т.д. В данном случае, нами были перечислены обстоятельства, которые фиксируются вне салона транспортного средства, вместе с тем, разнообразный рынок систем видеорегистрации, позволяет выбирать разного рода моделей видеорегистраторов, в том числе со съемкой салона транспортного средства, либо приборной панели (например установка такого вида видеорегистратора на мототранспорте). в этом случае, возникает возможность точного установления субъекта преступления – водителя транспортного средства, особенно актуально в случае «вылета» всех лиц, находящихся в салоне автомобиля в момент столкновения либо наезда на препятствие, а также если в машине находилось два человека, которые в результате механических повреждения транспортного средства «вылетели» из ТС, при этом один из этих лиц скончался, в результате полученных травм, то объективность установления водителя указанного транспортного средства будет вызывать определенные сомнения. Наличие видеозаписи, осуществляющейся в салоне транспортного средства, позволяет решить вопрос о лице, которое будет являться субъектом преступления (водителем), предусмотренного статьей 264 УК РФ.

Одним из наиболее доступных для анализа биометрических параметров человека является его внешность и в первую очередь лицо как носитель большой совокупности идентификационных признаков. Современный уровень развития фото- и видеотехники позволяет легко и быстро изготавливать высококачественные отображения указанных выше признаков внешности [3, с. 152].

Рынок коммерческих предложений видеорегистраторов в настоящее время имеет большой ассортимент регистрирующих устройств, разных по функционалу и способах управления, в том числе и установки (крепления). Кроме того, усовершенствуются разрешение камер, увеличивающих качество изображения (ночной режим съемки), кроме того, появляется функциональный дисплей, позволяющий управлять самим устройством, а в случае необходимости осуществлять предпросмотр записанных видеофайлов.

Система организации дорожного движения как отрасль складывалась в течение длительного периода. Она прошла свой путь от ручного светофора до интеллектуальных транспортных систем. Но на каждом этапе своего развития данная система соприкасалась с проблемой увеличения числа транспортных средств, всё большим загрязнением окружающей

среды, возникающими заторами на дорогах, недостаточным количеством парковочных мест и т.п. [4, с. 24]

Так как видеозапись, на которой запечатлено ДТП, несет как мы уже ранее отмечали, важную криминалистическую информацию, в результате чего все оптические носители могут быть изъяты и отправлены на необходимые экспертизы.

Действующее законодательство допускает в процессе разбирательства дела в судебной инстанции применять видеозаписи, полученные с камер внешнего наблюдения, автомобильных видеорегистраторов, а также с дорожных камер. Для органов внутренних дел не составляет труда получить их и выяснить все обстоятельства дела [5, с. 30].

Информация с видеозаписывающих устройств помогает решить ряд задач, стоящих перед расследованием, а именно:

– изучить обстановку и условия, в которых протекало происшествие;

– исследовать механизм ДТП;

– установить параметры движения непосредственно перед ДТП;

– установить, лицо, управлявшее транспортным средством;

– установить свидетелей, очевидцев происшествия [6, с. 148].

Таким образом, мы приходим к выводу, что наличие видеозаписи, имеет основополагающее значение как неоспоримое вещественное доказательство по делам, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, особенно в случаях совершения ДТП в условиях неочевидности и правовой сложности, например бесконтактных ДТП. Анализ видеозаписи, на которой запечатлено ДТП позволяет решить самую главную задачу осуществления расследования, установить «картину» ДТП, причины и условия, которые способствовали развитию и созданию критической дорожно-транспортной ситуации на проезжей части автодороги. При этом необходимо помнить, что видеозапись в качестве вещественного доказательства, должна быть правильно изъята и иметь законное, мотивированное и обоснованное процессуальное оформление, а в случае необходимости, выступать предметом исследования компьютерно-технической и видеотехнической судебных экспертиз.

---

1. Сретенцев А.Н. К вопросу о возможностях использования видеоотображений внешности при расследовании дорожно-транспортных инцидентов // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVI Международной научно-практической конференции, к 100-летию со дня рождения В.В. Лукьянова, Орёл, 21–22 апреля 2022 г. Том 1. Орёл: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2022. С. 330–334.

2. Сучков А.И. Актуальные проблемы, возникающие при осмотре места происшествия по делам о спровоцированных дорожно-транспортных происшествиях // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 4 (93). С. 198–206.
3. Сретенцев А.Н. Перспективы развития системы идентификации личности в уголовном судопроизводстве // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 1 (90). С. 151–156.
4. Андреев П.Г. Инновационные технологии как средство повышения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сборник материалов XVI Международной научно-практической конференции, к 100-летию со дня рождения В.В. Лукьянова, Орёл, 21–22 апреля 2022 г. Том 1. Орёл: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел России имени В.В. Лукьянова, 2022. С. 24–27.
5. Грибунов О.П., Коновалов А.И. К вопросу использования средств видеозаписи в расследовании дорожно-транспортных происшествий // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2018. № 3. С. 29–32.
6. Сырецкий М.В. Видеорегистратор – источник криминалистически значимой информации при расследовании преступлений, связанных с нарушениями правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в сфере пассажирских перевозок // Юридический вестник Самарского университета. 2020. Т. 6. № 4. С. 146–152.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Сучков Андрей Игоревич, преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, расследование дорожно-транспортных преступлений, осмотр, видеорегистратор, видеозапись.

Тишков С.А., База Лима Франсишку А.Т.

К ВОПРОСУ ПОЛУЧЕНИЯ РАЗЫСКНОЙ ИНФОРМАЦИИ О ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, СКРЫВШИХСЯ С МЕСТ ДТП

В статье на основе анализа результатов экспресс-тестирования сотрудников ГИБДД рассмотрены некоторые аспекты получения разыскной информации о транспортных средствах, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий.

Оставление места дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП), по-прежнему, представляет проблему для правоохранительных органов Российской Федерации.

Согласно официальной статистике ГИБДД МВД России в декабре 2022 г. происшествия данной категории составили 7,4 % от общего количества ДТП, регистрируемых в нашей стране. В указанном периоде зарегистрировано 810 ДТП, с мест совершения которых транспортные средства скрылись, при этом погиб 41 человек и 827 получили ранения (АППГ – 865, 40 и 875 соответственно). Кроме того, зарегистрировано 338 ДТП с участием неустановленных транспортных средств, в результате которых погибло 14 и ранено 387 человек (АППГ – 366, 10 и 372 соответственно).

Суворов Ю.Б. отмечает, что «после декриминализацией данного деяния водители, сбежавшие с места ДТП, оказываются в более выгодном положении, чем водители, оставшиеся ждать инспекторов, т.к. административная ответственность за данное деяние относительно слабая мера наказания» [1].

Анализ научных публикаций показывает, что проблема оставления места ДТП актуальна для многих государств мира. Например, В.Ф. Гольчевский отмечает, что «порочная практика скрыться с места ДТП присуща не только российским водителям, в Соединенных Штатах Америки уйти от правосудия удается более чем 90 % водителям, скрывшимся с места ДТП» [2, с. 9].

Считаем важным подчеркнуть, что в результате таких действий вовлеченные лица не только противодействуют действиям правоохранительных органов по привлечению виновных к ответственности. В ряде случаев вред, причиненный ДТП, может привести к тяжким последствиям. Например, «покидая место дорожно-транспортного преступления, преступник не оказывает помощи пострадавшим лицам, умышленно оставляя их зачастую в беспомощном состоянии или в опасности, что может привести к смерти пострадавших лиц и, соответственно, помешать установлению истины деталей произошедшего события правоохранительными органами» [3, с. 78].

Развитие технологий, используемых для контроля дорожного движения, позволяет предположить возможность их использования для установления транспорта, причастного к совершению ДТП.

Наиболее эффективной формой данной работы может стать применение камер, установленных для обеспечения общественной безопасности в населенных пунктах. Например, в настоящее время сотрудники полиции используют возможности реализуемого с 2014 г. федерального проекта «Безопасный город» – программного комплекса видеоаналитических решений для оперативного реагирования на нештатные ситуации разного рода.

Большим потенциалом по установлению транспортных средств, скрывшихся с мест ДТП, также обладает аппаратно-программный комплекс «Поток-ПДД», который позволяет не только контролировать трафик транспорта и фиксировать различные нарушения Правил дорожного движения Российской Федерации, но и распознавать регистрационные знаки транспортных средств.

В ходе исследования было проведено экспресс-тестирование сотрудников различных подразделений ГИБДД, обучающихся на факультете заочного обучения Орловского юридического института имени В.В. Лукьянова, с целью определения источников криминалистически значимой информации о транспортных средствах, скрывшихся с мест ДТП.

Проведенный опрос показал, что 91 % респондентов в своей профессиональной деятельности участвовали в мероприятиях по получению разыскной информации о транспортном средстве, скрывшемся с места ДТП. При этом в качестве источников информации о разыскиваемом транспортном средстве выступали:

1. Средства видеоконтроля, включая:

1.1) видеокамеры АПК «Поток» – 73,9 % ответов,

1.2) видеокамеры системы «Безопасный город» – 73,9 % ответов,

1.3) видеорегистраторы участников ДТП – 86,9 %;

2. Данные осмотра места происшествия, включая обнаружение:

2.1) следов шин транспортного средства – 43,5 %,

2.2) следов-предметов – 52,2 %,

2.2.3) пластин государственного регистрационного знака транспортного средства – 21,7 %;

3. Показания очевидцев ДТП – 86,9 %.

Согласно полученным данным на местах происшествий были обнаружены отделившихся от транспортного средства элементы бамперов (17,4 %), фрагменты лакокрасочных покрытий (13 %), осколки фарных рассеивателей (13 %), осколки зеркал заднего вида (4 %) и эмблемы транспортных средств (4 %).

Примером комплексного использования информации, полученной при изучении средств видеофиксации, является установление транспортного средства, скрывшегося с места ДТП в г. Йошкар-Оле. 29 декабря 2020 г. в вечернее время автомобиль ВАЗ-2107, совершая поворот налево с улицы Ленинский проспект на улицу Первомайскую на разрешающий сигнал светофора, выехал на полосу встречного движения и допустил столкновение с автомобилем ВАЗ-2117 «Калина», остановившемся на запрещающий сигнал светофора. После столкновения водитель ВАЗ-2107 не останавливаясь, покинул место ДТП. При изучении данных видеорегистратора, установленного в автомобиле ВАЗ-2117 «Калина», был установлен государственный регистрационный знак второго участника ДТП. По базам данных ГИБДД был установлен владелец данного транспортного средства, которой сообщил, что продал автомобиль по договору купли-продажи. При изучении камер АПК «Поток» было установлено направление движения автомобиля ВАЗ-2107 и примерный район его нахождения. В результате транспортное средство, скрывшееся с места ДТП, было обнаружено патрулем ГИББД.

Считаем важным отметить, что наряду с техническими средствами видеофиксации показания очевидцев ДТП являются одним из наиболее важных источников получения информации о транспортерных средствах, причастных к ДТП. В качестве индивидуализирующих признаков транспортных средств, участники экспресс-анкетирования указали бортовые номера на автомашинах транспортных предприятий (например, службы такси), рекламные объявления и наклейки различного плана.

Таким образом, источники получения информации о транспортном средстве, скрывшемся с места ДТП, возможно разделить на группы технических средств (средств видеофиксации) и криминалистических методов получения разыскной информации при работе на месте ДТП или опросе граждан, ставших свидетелями происшествия. Поэтому сотрудникам ГИБДД при работе на месте ДТП необходимо обладать профессиональными компетенциями, необходимыми для проведения всего комплекса мероприятий по получению разыскной информации о транспортных средствах, участвовавших в ДТП.

---

1. Суворов Ю.Б. К вопросу об ответственности водителей за оставление места совершения дорожно-транспортного происшествия (ДТП) // Наука и образование: будущее и цели устойчивого развития: материалы XVI международной научной конференции в 4 частях. Том 4. М., 2020. С. 294–302.

2. Миронов А.М., Тишков С.А. Оставление места дорожно-транспортного преступления как активный способ противодействия расследованию // Проблемы противодействия преступности в сфере дорожного движения: сборник материалов всероссийской научно-практической конференции.

Орел: Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, 2016. С. 76–80.
3. Гольчевский В.Ф. Правовые и технические аспекты выявления водителей, скрывшихся с места происшествий // Полицейская деятельность. 2022. № 2. С. 8–19.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Тишков Сергей Александрович, кандидат политических наук, доцент, заместитель начальника кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

База Лима Франсишку Армин Туку.

Сотрудник Национальной полиции Министерства обороны и внутренних дел Демократической Республики Сан-Томе и Принсипи.

Сан-Томе и Принсипи, г. Сан-Томе, ул. Ларгу Даш Альфандигаш, 27.

Ключевые слова: оставление места ДТП, розыск транспорта, криминалистическая информация.

Фомичев А.А.

О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ ПРАВОВОЙ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВА В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Научная статья посвящена проблеме безопасности дорожного движения. Акцентируется внимание на вырабатываемой государством правовой политике, направленной на решение данной проблемы. Выделяются статический и динамический аспекты правовой политики государства в сфере безопасности дорожного движения. Рассматриваются их особенности и содержание.

Проблема безопасности дорожного движения продолжает оставаться одной из наиболее значимых проблем Российской Федерации. Она существенно затрагивает социальную, экономическую, демографическую и иные стороны общественной жизни. Ее жертвами ежегодно становятся 175 тысяч человек, которым причиняются повреждения различной степе-

ни тяжести, 20 % из них становятся инвалидами, 16 тысяч человек погибают [1]. Высокая смертность населения от дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) возводит необходимость обеспечения безопасности дорожного движения в качестве одного из центральных направлений государственной политики [2, с. 3].

Политика государства в сфере безопасности дорожного движения имеет множество проявлений (финансово-экономическое, социальное, образовательное, культурное, институциональное и иные). Среди них важное место занимает юридическая составляющая, которая формирует самостоятельный вид государственной политики в соответствующей сфере общественных отношений.

Правовая политика государства состоит в выработке и претворении в жизнь стратегических идей, определяющих основные направления развития общества. Она лежит в основе процесса правового регулирования и отражается в различных по своему характеру и юридической силе правовых актах, в том числе в федеральных целевых программах, концепциях развития и иных официальных государственных документах [3, с. 7].

Правовая политика государства в сфере безопасности дорожного движения непосредственно отражена в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» [4], глава 2 которого полностью посвящена рассматриваемому вопросу. Она закрепляет основные направления обеспечения безопасности дорожного движения (ст. 5); устанавливает и разграничивает полномочия субъектов данной деятельности (ст. 6); фиксирует принципы участия общественных объединений в этом процессе (ст. 8); определяет основные показатели состояния безопасности дорожного движения и государственную систему их учета (ст. 9). Важное значение здесь также имеют задачи и принципы обеспечения безопасности дорожного движения (ст. 1, 3), которые полностью пронизывают рассматриваемую систему правового регулирования.

Так, основными задачами обеспечения безопасности дорожного движения выступают: защита интересов общества и государства, охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий (ст. 1) [4]. Как видно, указанная норма закрепляет, с одной стороны, объекты охранно-защитной деятельности государства, а с другой стороны – направления, посредством которых государству следует достигать состояния защищенности данных объектов. Каждый компонент данной нормы имеет не только юридическое, но и стратегическое значение, которое определяет содержание правовых актов и задает телеологический вектор в правовом регулировании в целом. Здесь сконцентрирована основная идея, сущность правовой политики государства в сфере безопасности дорожного движения. Она может быть сформулирована следующим образом:

«Необходимость предупреждения ДТП и снижения тяжести их последствий с целью защиты личности, интересов общества и государства».

Проявляясь во всех элементах процесса правового регулирования общественных отношений, реализация указанной идеи тесно связана с принципами обеспечения безопасности дорожного движения. К ним относятся:

- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения [4].

Данные принципы определяют условия как правового регулирования общественных отношений, так и применения законодательства к конкретным правоотношениям и правовым ситуациям. Они формируют юридические рамки (границы) государственно-правового воздействия на общественные отношения. В этой связи их следует рассматривать в качестве неотъемлемого компонента правовой политики государства в сфере безопасности дорожного движения.

Необходимо подчеркнуть, что принципы и задачи обеспечения безопасности дорожного движения составляют статическую сторону правовой политики государства в соответствующей сфере общественных отношений. Они определяют общий характер и содержание принимаемых правовых актов, их общую нацеленность на профилактику ДТП и снижение тяжести вызванных ими последствий, на максимальный учет интересов личности, общества и государства в данном процессе. В то же время правовая политика государства в сфере безопасности дорожного движения имеет и динамическую сторону, которая характеризуется подвижностью и изменчивостью. Она зависит от происходящих в обществе перемен, научного и технического прогресса, правосознания и правовой культуры граждан, финансово-экономических и иных ресурсов. Динамическая сторона позволяет государству реагировать на происходящие изменения и тем самым корректировать курс обеспечения безопасности дорожного движения, выбирать наиболее оптимальный режим поведения субъектов и участников данного процесса для заданной ситуации.

Динамическая сторона правовой политики государства выражается как в принятии новых, так и во внесении изменений в действующие правовые акты. В сфере безопасности дорожного движения правовая политика корректируется в связи с ежегодными посланиями Президента РФ Фе-

деральному Собранию РФ; обогащением правоприменительной практики; утверждением стратегий, концепций, доктрин национальной безопасности и государственного развития.

Так, в посланиях Президента РФ Федеральному Собранию РФ различных лет объявлялось следующее:

- о внедрении и использовании системы ГЛОНАСС, предоставляющей гражданам возможность пользоваться современным навигационным оборудованием в автомобилях с целью повышения безопасности транспорта и улучшения координации работы служб, ответственных за предотвращение аварий и чрезвычайных ситуаций [5];
- о необходимости издания программы, повышающей безопасность на дорогах [6];
- о развитии транспортной инфраструктуры, строительстве региональных и местных дорог [7];
- о повышении безопасности на дорогах, снижении до минимума смертности в результате ДТП [8].

Указанные положения планомерно ложились в основу правовой политики государства в сфере безопасности дорожного движения, что нашло отражение в самых разнообразных правовых актах и документах стратегического планирования: Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [9]; Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования [10]; Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [11] и иных документах.

Важно подчеркнуть, что статическая и динамическая сторона правовой политики государства тесно взаимосвязаны. Статическая сторона служит фундаментом, предостерегающим систему обеспечения безопасности дорожного движения от чрезмерных потрясений, мешающих реализации стратегических планов, целей и задач в данной сфере. Динамическая сторона, в свою очередь, позволяет скорректировать функционирование указанной системы, обеспечить ее наиболее эффективный режим работы с учетом происходящих изменений.

Таким образом, правовая политика государства в сфере безопасности дорожного движения представляет собой систему юридически закрепленных идей, целей и принципов, определяющих стратегическое планирование и правовое регулирование профилактики ДТП и снижения тяжести их последствий с целью защиты личности, интересов общества и государства. Правовая политика государства в сфере безопасности дорожного движения складывается из статического и динамического аспектов, системное взаимодействие которых позволяет государству эффективно справляться как с текущими, так и с долгосрочными задачами в данной сфере.

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Официальный сайт ГИБДД. URL: http://stat.gibdd.ru.
2. Калюжный Ю.Н. Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: концептуальные организационно-правовые основы: дис. … д-ра юрид. наук. М., 2020. С. 49.
3. Коробова А.П. Правовая политика: понятие, формы реализации, приоритеты в современной России: автореф. дис. … канд. юрид. наук. Саратов, 2000. 27 с.
4. О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // Рос. газ. 1995. 10 дек.
5. Послание Президента Рос. Федерации Дмитрия Медведева Федеральному Собранию Рос. Федерации [Электронный ресурс]: от 12 ноября 2009 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Послание Президента Владимира Путина Федеральному Собранию Рос. Федерации [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
7. Послание Президента Рос. Федерации Федеральному Собранию [Электронный ресурс]: от 4 декабря 2014 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. Послание Президента Рос. Федерации Федеральному Собранию [Электронный ресурс]: от 1 марта 2018 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 27 октября 2012 г. № 1995-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2012. № 45, ст. 6282.
10. Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 25 марта 2020 г. № 724-р // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2020. № 13, ст. 1995.
11. Об утверждении 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 «КонсультантПлюс».

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Фомичев Андрей Андреевич, кандидат юридических наук, преподаватель кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, правовая политика государства, дорожно-транспортное происшествие, ДТП.

Хроменков С.М., Денисенко К.В.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ, ДОПУЩЕННЫХ К УПРАВЛЕНИЮ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ КАТЕГОРИИ «В», ОБОРУДОВАННЫМИ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ПОДАЧИ СПЕЦИАЛЬНЫХ СВЕТОВЫХ И ЗВУКОВЫХ СИГНАЛОВ

В статье рассматриваются отдельные актуальные вопросы повышения качества подготовки сотрудников УМВД России по Брянской области, управляющих транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

Высокая аварийность на автомобильных дорогах является социально-экономической и демографической проблемой в нашей стране. Представляемые научным центром безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации[1] ежеквартальные обзоры [2] шокируют своими показателями, количеством жертв и пострадавших.

Так, только за 9 месяцев 2021 г. на территории РФ зарегистрировано 96314 дорожно-транспортных происшествий[2], в которых погибли 10 516 и получили ранение 121 573 человека. Эти цифры говорят о том, что каждое девятое ДТП в России приводит к гибели людей.

Из данных обзора следует, что наиболее массовыми видами ДТП на протяжении многих лет остаются: столкновение транспортных средств (45 %), наезд на пешеходов (25 %) и съезд с дороги (11 %). Почти треть (28,3 %, или 27 275) от общего количества ДТП, произошли в темное время суток, в них погибло почти половина (40,3 %, или 4 238 человек).

Большая часть ДТП происходит в городах и населённых пунктах. Так, за 9 месяцев 2021 г. доля таких ДТП от общего количества составила 75,6 %, а за аналогичный период 2020 г. – 75,8 %. При этом основными виновниками ДТП являются сами водители, которыми совершено девять

[1] Далее – МВД РФ.
[2] Далее – ДТП.

из десяти (88,7 %, или 85463) от всех ДТП, в которых погибли 9 020 и ранены 111 533 человека.

Негативное влияние на уменьшение совершаемых ДТП оказывает регулярно растущее число автотранспорта. Так, по данным экспертного агентства «АВТОСТАТ», уровень обеспеченности автомобилями в РФ на 1 января 2021 г. составил 313 легковых машин на 1 000 россиян [3]. Ежегодно увеличивающаяся автомобилизации населения приводит к необходимости повышать требования к практической подготовке водителей. Вполне закономерно, что проблемные вопросы, влияющие на снижение аварийности на дорогах, ежегодно рассматриваются на заседаниях Правительства Российской Федерации, а также в МВД РФ где, в свою очередь, дорожно-транспортная дисциплина среди сотрудников и работников находятся на особом контроле.

Так, постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2007 г. № 876 «О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов» установлено, что с 1 января 2011 г. к управлению транспортными средствами, оборудованными проблесковыми спецсигналами, допускается только водители, прошедшие дополнительную подготовку в образовательных учреждениях или образовательных подразделениях, имеющих лицензию на образовательную деятельность.

Вместе с тем, из обзора о дорожно-транспортной дисциплине на служебном автотранспорте органов, организаций и подразделений УМВД России по Брянской области, подготовленным ФКУ «ЦХиСО УМВД России по Брянской области» в январе 2022 г., следует, что в период с 2020-го по 2021 г. зарегистрировано 151 ДТП (61 – по вине сотрудников), из них 57 ДТП – с участием автотранспорта, имевшего на наружных поверхностях цветографические схемы (20 – по вине сотрудников).

Проведенный детальный анализ происшествий показал, что некоторых ДТП можно было избежать. Так, 5 ДТП произошли в результате наезда на стоявшие сзади автомашины, причиной 4 ДТП стал съезд в кювет, а в 3 происшествиях произошел наезд на препятствие. Оставшиеся происшествия произошли в результате грубого нарушение правил дорожного движения[1]. Это косвенно свидетельствует о недостаточном уровне водительского мастерства и знаний ПДД у сотрудников полиции.

Во избежание повторения подобных происшествий руководством автохозяйства ФКУ «ЦХиСО УМВД России по Брянской области» по каждому совершенному ДТП проводится служебная проверка с целью выяснения обстоятельств происшествия и установления виновного. Если в действиях водителя усматриваются признаки нарушения, с ним прово-

[1]Далее – ПДД.

дятся профилактические беседы с последующей пересдачей экзамена по знанию ПДД.

Кроме этого, один раз в пять лет все сотрудники, закреплённые за автотранспортом, обязаны пройти обучение по программе повышения квалификации в образовательных учреждениях МВД РФ [1], в том числе в Брянском филиале ВИПК МВД России (сотрудникиУМВД России по Брянской области).

Обучение слушателей профессорско-преподавательским составом филиала проводится по основной программе профессионального обучения: «Повышение квалификации водителей, допущенных к управлению транспортными средствами категории «В», оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов» по профессии рабочего «Водитель автомобиля», разработанной на основании приказа Министерства образования и науки РФ от 18 августа 2010 г. № 866 «Об утверждении примерных программ подготовки водителей транспортных средств различных категорий, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов.

Основная программа профессионального обучения, по которой проходит повышение квалификации полицейские-водители, рассчитана на 36 академических часов. Из них 2 часа автодромная (контраварийная) подготовка и 12 часов практическая подготовка с занятиями на рулевых тренажёрах. Однако, подобное распределение нагрузки, на наш взгляд, не соответствует задачам, предусмотренным в планируемых результатах освоения программы. Для сравнения: центр высшего водительского мастерства профессора Э.С. Цыганкова предлагает только на одну тренажёрную подготовку затратить 17,5 часа (5 дней по 3,5 часа) и на автодромную подготовку 15 часов (5 дней по 3 часа), при этом на долю теории приходится всего3 часа учебных занятий.

Мы считаем, что решением проблемы повышения качества подготовки водителей может стать перераспределение нагрузки в сторону увеличения практической направленности обучения, путём увеличения часов на тренажёрную и автодромную подготовку, а изучение других тем оставить в рамках самостоятельной работы обучающихся.

С этим мнением соглашаются и обучающиеся, с которыми профессорско-преподавательским составом филиала, проводились соответствующие беседы и опросы в процессе обучения.

Так, по результатам анкетирования, проведенного среди 56 слушателей, обучавшихся в БФ ВИПК МВД России в 2021 учебном году, 61 % высказался в пользу приоритета автодромной подготовки, причём 80 % предложили перераспределить баланс учебных часов в сторону увеличения практической подготовки на автодроме, при этом всего лишь 4 % опрошенных считают необходимым увеличить количество занятий на рулевых тренажёрах. Такое отношение к данной форме учебных занятий

легко объяснимо – тренажёрная подготовка физически сложна,а в случае, если у водителя уже есть неверный алгоритм вращения рулевого колеса в экстремальных ситуациях – заменить его на новый крайне сложно и требует от обучающегося значительных усилий и мотивации.

Таким образом, исходя из вышеизложенного хотелось бы отметить, что на наш взгляд, в целях повышения качества подготовки водителей к безопасному управлению транспортными средствами категории «В», оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов необходимо:

1. Увеличить количество часов на тренажёрную и автодромную подготовку за счет перераспределения баланса времени между темами курса;

2. Предусмотреть в учебном плане часы на самостоятельную подготовку по дисциплинам, не связанным с совершенствованием водительского мастерства;

3. Добавить в программу повышения квалификации элементы зимней автодромной подготовки.

Высказанные предложения направленны прежде всего на снижения количества ДТП, совершаемых на служебном автотранспорте и потенциально будет способствовать развитию профессионального мастерства водителей полиции.

---

1. Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения должностей в органах внутренних дел Рос. Федерации [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 5 мая 2018 г. № 275. Доступ из справочно-правовой системы «Консультант Плюс».

2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2021 года: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021. 39 с.

3. Тимерханов А. В России на тысячу жителей приходится 318 автомобилей [Электронный ресурс]. URL: https://m.autostat.ru (дата обращения: 20.03.2022).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Хроменков Сергей Михайлович,старший преподаватель кафедры огневой, физической и тактико-специальной подготовки.

Брянский филиал Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России.

241050, Российская Федерация, г. Брянск, 2-й Советский пер., 2а.

Денисенко Константин Витальевич, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры огневой, физической и тактико-специальной подготовки.

Брянский филиал Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России.

241050, Российская Федерация, г. Брянск, 2-й Советский пер., 2а.

Ключевые слова: автомобилизация, сотрудник полиции, практическая подготовка, профессиональное обучение, автодромная подготовка, специальные световые и звуковые сигналы.

Царегородцева Е.А.

МАТЕМАТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ РАСЧЕТА ВОЗНИКНОВЕНИЯ АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ НА УЧАСТКЕ ДОРОГИ

В статье рассматривается графовая модель для расчета срока совершения ДТП на участке дороги по значению вероятности факторов, повлиявших на создание аварийной ситуации. В статье освещается наиболее эффективный для расчета метод – графовая модель. Для работы важным этапом является классификация событий, требуемых величин, изменяющихся во времени, которые могут повлиять на ДТП. Для обоснования выбора проведен расчет параметров.

Анализ деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения не ограничивается изучением динамики и структуры аварийности. Достаточно точно описать действительность или закономерность явлений даёт возможность математика. Многообразие моделей позволяет исследовать сложные системы, процессы и функциональные возможности.

Характеристики аварийности, принадлежащие большому массиву дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), подчиняются статистическим закономерностям. Закономерности определяются тем, что для большей совокупности ДТП действия факторов носит постоянный характер ввиду общих составляющих, не смотря на то, что каждое отдельно взятое ДТП возникает в результате комбинации разных факторов. Учитывая многообразие факторов, можно сказать о том, что объём информации велик, но при этом является конечным. Следовательно, показатель аварийности может иметь случайные флуктуации относительно устойчивых тенденций.

Представление информации через математические модели позволяет:

1) проанализировать тенденции развития состояния аварийности и оценить состояние аварийности в будущем; 2) выявить показатели и факторы, наиболее существенно влияющие на состояние аварийности; количественно оценить степень этого влияния; 3) определить возможные изменения в структуре аварийности в будущем и спрогнозировать основные направления работы по ОБДД; 4) выявить различные альтернативы действий для достижения поставленных целей, а также сформировать сами цели; 5) обосновать управленческие решения по оптимальному распределению имеющихся сил, средств, финансовых и материальных ресурсов.

Представим графовую модель для расчета срока совершения ДТП на участке дороги по значению вероятности факторов, повлиявших на создание аварийной ситуации. Важнейшим показателем сетевого графика являются резервы времени. Резервы времени каждого пути показывают, на сколько может быть увеличена продолжительность данного пути без ущерба для наступления завершающего события (ДТП). Для определения резервов времени по событиям сети рассчитывают наиболее ранние $t_р$ и наиболее поздние $t_п$ сроки свершения событий. Любое событие не может наступить прежде, чем свершаться все предшествующие ему события и не будут выполнены все предшествующие работы. Таким образом, определив ранний срок наступления завершающего события сети, можно определить длину критического пути. При определении ранних сроков свершения событий $t_{р(i)}$ двигаться целесообразно по сетевому графику слева направо.

Полный резерв пути показывает, на сколько в сумме может быть увеличена продолжительность всех работ, принадлежащих данному пути, при условии, что срок выполнения всего комплекса работ не изменится. Образовывается, когда предшествующие работы закончатся в свой наиболее ранний срок. Находим полный резерв:

$$R_{Пi\text{-}j} = T_{пj}\text{-}t_{i\text{-}j}\text{-}T_{рi}$$

Таким образом получим анализ сетевой модели по времени, при котором:

1–2: Невыполнение требований обеспечения безопасности при начале движения;

2–3: Создание помех для водителя в управление ТС;

2–4: Нарушение правил пользования внешними световыми приборами;

3–5: Неподача / неправильная подача сигналов;

3–4: Нарушение требований сигналов светофора / регулировщика / дорожных знаков; линии разметки;

4–5: Несоблюдение очередности проезда / бокового интервала;

4–6: Соблюдение требований ПДД;

6–7: Эксплуатация ТС с тех. неисправностями, при которых запрещается их эксплуатация;

7–11: Несоответствие скорости конкретным условиям движения;

5–8: Неподчинение сигналам регулировщика;

8–11: Превышение установленной скорости;

5–9: Выезд на полосу встречного движения;

9–10: Соблюдение мин. необходимой скорости и расстояния для экстренной остановки;

10–11: Нарушение ПДД.

Вес каждого перехода (P_{12}, P_{24}...P_{1011}) в данном случае берется за вероятность того, после выполнения действия согласно позиции будет выполнено или не выполнено действие способствующее созданию аварийной ситуации на участке дороги.

Таблица 1.

Расчет резерва событий

Номер события	**Сроки свершения события: ранний $tp_{(i)}$**	**Сроки свершения события: поздний $tп_{(i)}$**	**Резерв времени, $R_{(i)}$**
1	0	0	0
2	1	1	0
3	1.1	1.1	0
4	2	2	0
5	2.001	2.001	0
6	2.999	3.901	0.902
7	2.99900001	3.901	0.902
8	2.101	3.901	1.8
9	2.901	2.901	0
10	3.901	3.901	0
11	4.901	4.901	0

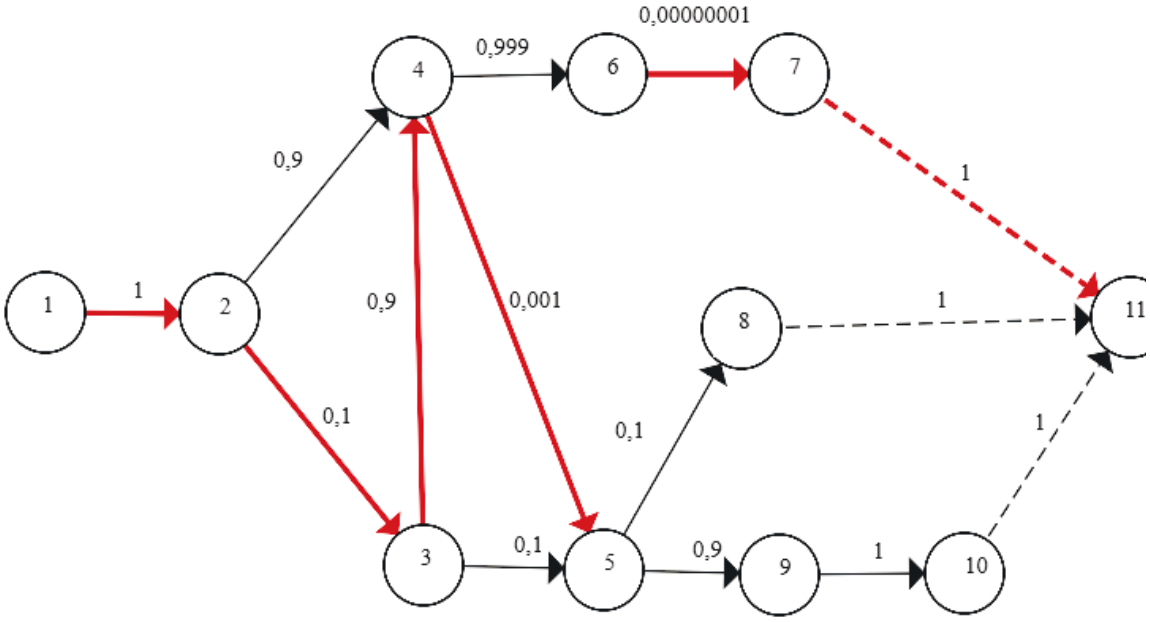


Рис. 1. Общая графовая модель.

Рассмотрим длину критического пути равна раннему сроку свершения завершающего события 11:

$$t_{cp} = \max(t_p(7) + t(7,11);\ t_p(8) + t(8,11);\ t_p(10) + t(10,11)) = t_{TS}(11) = 4.901$$

Анализ сетевого графика показывает, что сложность сетевого графика оценивается коэффициентом сложности, который определяется по формуле:

$$K_c = n_{pab} / n_{cob} = 1.27$$

Коэффициентом напряженности K_H работы $P_{i,j}$ называется отношение продолжительности не совпадающих (заключенных между одними и теми же событиями) отрезков пути, одним из которых является путь максимальной продолжительности, проходящий через данную работу, а другим – критический путь:

$$K_н = (t(L_{max}) - t_{1kp}) / (t_{kp} - t_{1kp}),$$

где t_{1kp} – продолжительность отрезка рассматриваемого максимального пути, совпадающего с критическим путем.

Коэффициент напряженности K_H может изменяться в пределах от 0 (для отрезков максимального из путей, не совпадающих с критическим путем) до 1 (для работ критического пути). Чем ближе к 1 коэффициент

напряженности $К_Н$, тем сложнее избежать аварийной ситуации в установленные сроки. Чем ближе $К_н$ к нулю, тем большим относительным резервом обладает максимальный путь.

Таблица 2.

Расчет основных параметров

Маршрут	Путь	Максимальный путь, $t(L_{max})$	Совпадения	$t_{1кр}$	Расчет	$К_Н$
(1,2)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	–	1
(2,3)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	–	1
(2,4)	(1,2)(2,4)(4,5)(5,9) (9,10)(10,11)	4.801	(1,2)(4,5)(5,9)(9,10) (10,11)	3.901	(4.801-3.901) / (4.901-3.901)	0.9
(3,4)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	–	1
(3,5)	(1,2)(2,3)(3,5)(5,9) (9,10)(10,11)	4.1	(1,2)(2,3)(5,9)(9,10) (10,11)	4	(4.1-4) / (4.901-4)	0.111
(4,5)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	–	1
(4,6)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,6) (6,7)(7,11)	3.99900001	(1,2)(2,3)(3,4)	2	(3.99900001-2) / (4.901-2)	0.689
(5,8)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,8)(8,11)	3.101	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5)	2.001	(3.101-2.001) / (4.901-2.001)	0.379
(5,9)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	–	1
(6,7)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,6) (6,7)(7,11)	3.99900001	(1,2)(2,3)(3,4)	2	(3.99900001-2) / (4.901-2)	0.689
(7,11)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,6) (6,7)(7,11)	3.99900001	(1,2)(2,3)(3,4)	2	(3.99900001-2) / (4.901-2)	0.689
(8,11)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,8)(8,11)	3.101	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5)	2.001	(3.101-2.001) / (4.901-2.001)	0.379
(9,10)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	–	1
(10,11)	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	(1,2)(2,3)(3,4)(4,5) (5,9)(9,10)(10,11)	4.901	–	1

В зависимости от величины Кн выделяют три зоны: критическую ($К_н > 0,8$); подкритическую ($0,6 < К_н < 0,8$); резервную ($К_н < 0,6$).

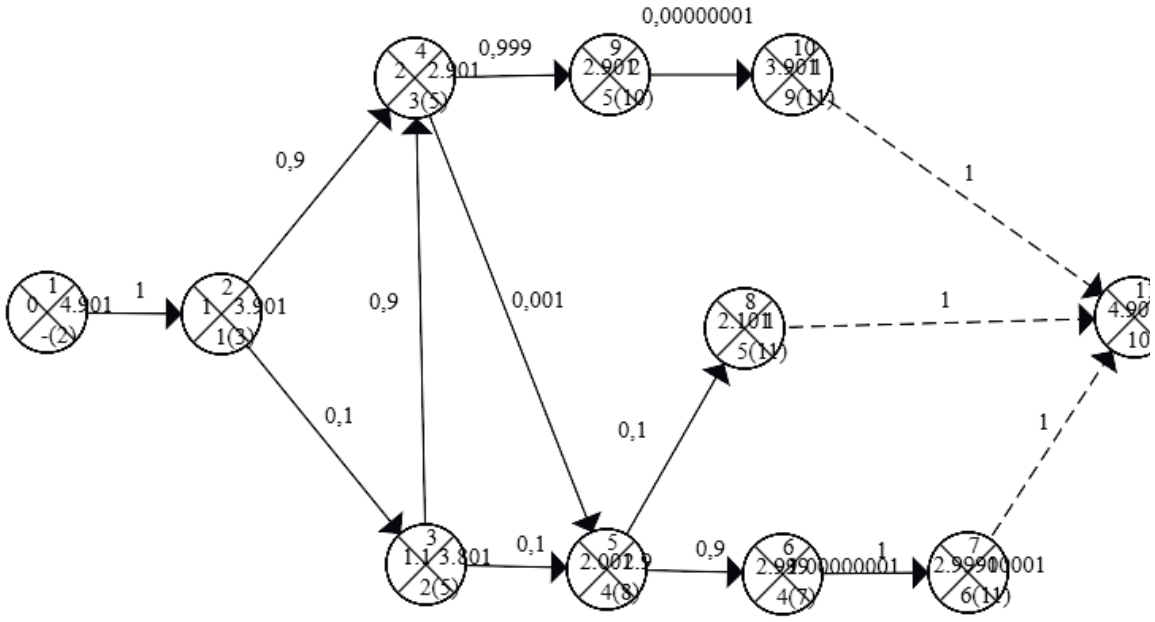


Рис. 2. Графовая модель участка дороги с показателями.

Произведенный анализ структуры графа и учитываемых факторов определяет:

– отсутствие замкнутых циклов;

– невозможность одновременного наступления событий, т.е. одновременного получения ими сигнала от своих входящих дуг (2–4, 3–4, 4–5, 3–5), что свидетельствует о возможности оценки вероятности аварии, например, в течение одного года (1–11).

Считая все цепочки независимыми, логично представить каждую причинную цепь подобного транспортного происшествия в виде конъюнкции необходимых для этого событий, а сам факт его возникновения-дизъюнкцией всех возможных причинных цепей его предпосылок. Ввиду проведенных расчетов создания аварийной ситуации на участке дороги, можно описать следующие выводы: участок дороги выбран простой (т.к. $K_c<2$), при рассмотрении большего по масштабам, вариациям обхода(объезда) того или иного пункта, имеет место большее процессов для вычислений: вероятностный вес переходов также может быть изменен, так как не были учтены личностный характеристики водителя (опыт, стаж, опьянение и пр.); возможна масштабируемость рассматриваемой системы, относительно внешних факторов, которые также могут влиять на реализацию ДТП. Таким образом, данная модель может видоизменяться и совершенствоваться в зависимости от условий поставленной задачи и количества созависимых факторов влияния.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Царегородцева Екатерина Андреевна, научный сотрудник отделения анализа аварийности отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения.

ФКУ «НЦ БДД МВД России».

121170, Российская Федерация, г. Москва ,ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: математическая модель, дорожно-транспортные происшествия (ДТП), графовая модель.

Чаплыгина В.Н., Плетникова М.С., Шайдуллина Э.Д.

ОСОБЕННОСТИ СУДЕБНО-МЕДИЦИНСКОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ В РАМКАХ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Статья посвящена рассмотрению института судебно-медицинского сопровождения в рамках расследования дорожно-транспортных преступлений со смертельным исходом или причинением вреда здоровью человека. Авторы полагают, что грамотное и своевременное судебно-медицинского сопровождения в рамках расследования дорожно-транспортных происшествий будет способствовать объективному и качественному расследованию уголовных дел данной категории.

Институт судебно-медицинского сопровождения играет незаменимую роль в рамках расследования дорожно-транспортных преступлений со смертельным исходом или причинением того или иного вреда здоровью человека. На сегодняшний день все более возрастают проблемы ДТП, влекущие за собой неизгладимые последствия, причины их возникновения и возможности предотвращения. К сожалению, на сегодняшний день показатели дорожно-транспортных происшествий остаются стабильно высокими. Так, за 7 месяцев 2022 г. в России зафиксировано 66,2 тысячи ДТП (на 6,5 % меньше, чем за равный период прошлого года), при этом травмы в этих авариях получили около 84 тыс. человек, погибли 7 146 человек [1]. Опираясь на статистику, отметим некоторые особенности судебно-медицинского сопровождения в рамках производства расследования по данному факту.

В рамках данной статьи рассмотрим ДТП как специфичное событие, причиной возникновения которого послужило движения транспортного механизма, впоследствии повлекшее гибель, травмирование человека, или ущерб иного характера. Уголовный кодекс Российской Федерации (да-

лее – УК РФ) содержит норму, предусматривающую ответственность за нарушение вождения или эксплуатации механического транспортного средства. Такого рода деяние относят к категории преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Основными причинами создания подобной ситуации на автомобильной дороге являются:

- во-первых, пренебрежительное отношение к правилам дорожного движения, а также нормам, регулирующим данный процесс, как со стороны водителя, так и со стороны пешехода;
- во-вторых, излишняя самоуверенность в своих способностях вождения, отсутствие должного анализа имеющихся условий дорожной обстановки;
- в-третьих, нарушение правил выстраивания дистанции между автомобилями в процессе езды;
- в-четвертых, переход пешеходами проезжей части в неустановленном месте и прочие [2].

Безусловно, скоротечность этого явления – объективный фактор, который способствует появлению ДТП: изначально формируется опасность (предаварийный этап), затем сама ситуация аварийной направленности, далее возникает послеаварийное время, в котором уже наблюдаются необратимые последствия различного характера [3]. Методика расследования подобного вида преступлений содержит некоторые обстоятельства, которые в обязательном порядке подлежат установлению, к таковым относятся: совокупность обстоятельств произошедшего события; механизм следообразования; характеристика личности виновного в совершении преступления; сведения о личности потерпевшего, а также последствия, которые нуждаются в глубоком последовательном анализе.

В результате ДТП образуются как материальные, так и идеальные следы, однако судебно-медицинское сопровождение интересуют лишь материальные следы (труп погибшего, телесные повреждения участников ДТП, биологические следы (различные выделения организма человека – кровь, слюна и пр.)). Все объекты, носящие подобный характер, в обязательном порядке подлежат фотографированию, процессуальному закреплению, а также медицинскому исследованию [4].

Судебно-медицинское сопровождение расследования протекает в нескольких формах. Довольно часто, в процесс осмотра места ДТП, или в иное следственное действие должностное лицо включает специалиста (врача), который выполняет специфичные функции в соответствии со своими познаниями в сфере медицины. Принимая в этом свое непосредственное участие, врач реализует на практике свои способности и профессиональные навыки, в целях оказания помощи в обнаружении, исследовании, фиксации наиболее важных следов происшествия. Таким образом, он организует и проводит следующие действия:

- дает соответствующие обстановке компетентные его статусу разъяснения;
- представляет консультации грамотной фиксации в процессуальном документе выявленных обстоятельств (например, оказывает помощь в составлении осмотра места происшествия, подбирая правильную терминологию описания того или иного объекта);
- концентрирует внимание следователя на важные для расследования элементы, которые следователь ввиду своей неопытности в исследуемой сфере, не мог заметить (например, при осмотре трупа или при освидетельствовании живых лиц указывает на какие-то анатомические особенности анализируемого объекта, наличие на нем следов крови, спермы и пр.);
- способствует техническому оснащению следственного действия (например, помогает в реконструкции обстановки происшествия при следственном эксперименте);
- обеспечивает необходимый поиск и обнаружение элементов, имеющих доказательственное значение (например, невидимых следов крови и пр.);
- помогает в применении технических средств и составлении приложений к процессуальным документам (например, схемы, планы).

Таким образом, отмечаем существенную роль медицинского специалиста (врача) в рамках сопровождения следователя при производстве следственных действий. К сожалению, судебно-медицинский эксперт редко участвует в осмотре места автотранспортного происшествия, что приводит впоследствии к частичной или даже полной утрате вещественных доказательств.

Учитывая практические обстоятельства, отметим, что значительный вклад в формирование доказательственной основы по данному виду преступлений, и в целом предварительное расследование вносят судебные экспертизы. К последним относим: автотехническую, криминалистическую, особое внимание уделяем судебно-медицинской, которая призвана устанавливать характер и размер вреда здоровью, причины возникновения смерти человека и пр.

Заключение, представляемое судебно-медицинским экспертом вкупе с иной информацией, приобщенной к делу в качестве доказательств, служит основным направлением деятельности должностных лиц – начиная от выдвижения версий, и заканчивая формированием итогового документа. Особое место данного вида экспертизы подчеркивается и тем, что ее результаты дают необходимую информацию, которая направляет ход расследования и устанавливает обстоятельства, которые ложатся в основу уголовно-правовой характеристики события преступного деяния. Например, при разрешении вопроса относительно квалификации тяжести вреда здоровью не обойтись без данных судебной медицины и заключения судебно-медицинского эксперта.

Как мы отмечали ранее, данная экспертиза организуется при любых обстоятельствах, повлекших физический вред человеку (телесные повреждения различной степени, гибель и др.). При этом врач оценивает как вред общего характера, например, локализацию травм, время их возникновения, их тяжесть, состояние здоровья потерпевшего перед аварийной ситуацией, так и специфичные для ДТП вопросы, например, являлось ли причиной травмирования столкновение с автомобилем, какой-либо ее частью.

Помимо тела человека, медицинскому анализу подлежат элементы, представляющие его выделения биологического характера (чаще всего при ДТП встречаем кровь, частицы костей, тканей, внутренних функционирующих органов, волосы и т.д.). При этом в первую очередь эксперт изучает вопрос относительно принадлежности данных биологических объектов потерпевшему.

Судебно-медицинская экспертиза разрешает важные для дальнейшего расследования по делу вопросов:

- во-первых, исследует причину смерти и обстоятельства ее наступления, а также степень тяжести повреждений на теле человека: например, являлись ли полученные потерпевшим телесные повреждения причиной наступления его смерти и пр.;
- во-вторых, изучает основные присущие признаки повреждений, обнаруженных на теле потерпевшего или водителя: например, типичны ли смертельные повреждения на трупе для автомобильной травмы и пр.;
- в-третьих, анализирует механизм и последовательность образования различных повреждений на теле человека: например, какой частью автомобиля или каким орудием причинены повреждения и пр.
- в-четвертых, исследует следы биологического происхождения, в частности вопросы относительно принадлежности обнаруженной на автомобиле или в целом месте происшествия крови (волосу, частицы кости и др.) участнику ДТП; тип и группа крови (цвет волоса, структура кости и др.); относимости выявленного выделения веществу головного мозга и иное [5].

Наиболее сложными составляющими процесса экспертизы представляются вопросы относительно позы потерпевшего в момент возникновения аварийного случая, возможности по имеющимся данным установить данный факт. Грамотный ответ получают лишь при реализации комплекса исследований (судебно-медицинских и автотехнических).

В практической деятельности бывают случаи, когда судебно-медицинская экспертиза в основном анализирует материала дела, например, когда смерть человека последовала непосредственно при оказании соответствующей скорой помощи, а не на месте ДТП, то есть по происшествии некоторого времени потерпевший скончался в силу специфики полученных повреждений.

В целом, обобщая ранее сказанные сведения, говорим, что в теории выделяют несколько групп исследований, которые характерны для ДТП и подлежат обязательному проведению:

- производство экспертизы в отношении водителя (водитель автомобиля в обязательном порядке подлежит процедуре определения алкогольного опьянения на момент ДТП, а также целостного состояния здоровья, при этом исследование обеспечивается медицинскими экспертами лишь в случаях получения им каких-либо повреждений, в остальном привлекается врач иной компетенции);
- установление механизма возникновения повреждений и вида травмы (включает в себя решение вопросов, касающихся последовательности получения травм; характерны ли они для ДТП (возможно, это был удар, переезд, травма в салоне автомобиля); если имел место удар, то какой частью, на каком расстоянии от земли, направлении; если имел место переезд, какими колесами (передними или задними), сколько раз и в каком направлении; установление положения потерпевшего в момент нанесения травм, возможно ли по ним определить пострадавшего, находящегося за рулем);
- назначение экспертизы относительно обнаруженных и изъятых вещественных доказательств (исследование биологических следов);
- определение степени и принадлежности полученного травмирования, имеет ли оно автотехнический характер (имеют ли полученные травмы характерную для аварийной ситуации локализацию, последовательность, а также размер вреда)
- вопросы, пограничные между судебно-медицинской и автотехнической экспертизами (установление типа и марки автомобиля, его веса, а также связующей силы удара, скорости его движения, расстояния отброса потерпевшего вследствии столкновения и иное).

Наиболее важным условием производства судебно-медицинской экспертизы является ознакомленность специального субъекта с фактом происшествия, спецификой его совершения, о чем должно свидетельствовать постановление ее назначения. Кроме того, следователю необходимо оформить последовательный список вопросов относительно произошедшего ДТП, которые, несомненно, интересуют расследование по данному делу. Учет этих условий будет способствовать четкому составлению и оформлению заключения эксперта. Так, например, формулировка «16.07.2022 года примерно в 16 часов 30 минут в районе жилого дома № 3 по Энскому проспекту автомобилем с государственным знаком А01010АА (без уточнения марки) была сбита гражданка В., 1980 года рождения» является неполной, в силу этого эксперт не сможет предоставить развернутый вывод, который интересует должностное лицо.

В практической деятельности встречается и иное оформление фабулы, более неточное, а также ситуации, в которых эксперт вынужден ис-

следовать труп, не имея постановления о назначении судебно-медицинской экспертизы. Обосновывается это тем, что передача материалов должностному лицу, уполномоченному на уголовное производство по факту ДТП чаще всего бывает не сразу, а лишь через несколько дней, в силу чего постановление доходит до эксперта уже после производства вскрытия. Помимо этого, имеются случаи, когда следователь представляет ему дополнительные вопросы, в связи с противоречивостью сведений. Однако, ознакомившись с полученным заключением эксперта, он также наблюдает расхождения с событием преступления и сопутствующими обстоятельствами в целом, которые были исследованы в ходе реализации следственных действий. Эти факторы также ложатся в основу осуществления повторных экспертиз, а также в редких случаях эксгумации.

Таким образом, учитывая представленные факты, говорим, что эксперт в своей деятельности должен быть полностью объективным, более точно изучать и исследовать все обстоятельства дела, в целях грамотного и полноценного ответа на вопросы, касающиеся механизма возникновения повреждения. В обратном случае, назначение повторных экспертиз неизбежно, в силу чего существуют методические рекомендации относительно деятельности судебно-медицинского эксперта при исследовании каждого факта ДТП. В частности необходимо:

- дать описание имеющимся на теле человека повреждениям, изменениям болезненного характера, а также, опираясь на это, представить соответствующий диагноз (при этом проявить бдительность в отношении физических недостатков, которые могли поспособствовать получению травмы (хромота, слепота и пр.);
- сформулировать аргументацию механизма образования и вида телесных повреждений, в частности выявить какой частью автомобиля была получена травма, уместно ли предположение, что это был удар, если да, то в какую область; в каком соотношении с потерпевшим находился автомобиль (был в движении или нет, каково его направление); имел ли место в данном случае переезд, если да, то по какой области тела и в каком направлении; возможно был иной вид травмы автомобильного характера, например, падение из движущейся автомашины, травма в кабине; было ли волочение пострадавшего; в обязательном порядке установить причину смерти и причинную связь между полученными повреждениями и наступлением смерти и, наконец, определить, находился ли погибший в состоянии алкогольного опьянения [6].

Перечисленные сведения – минимальный круг, подлежащий исследованию специальным лицом, при этом им надо дать медицинскую оценку и обоснование, в связи с чем число повторных экспертиз заметно уменьшится.

Подчеркиваем, что в случаях, когда эксперт не способен предоставить наиболее полное заключение сразу после вскрытия трупа, ему необ-

ходимо провести первичное исследование, установив причину смерти, а также диагноз потерпевшего, то есть от оформления данного процессуального документа стоит воздержаться до момента получения постановления. Если же постановление не дает совокупной информации, которая могла бы поспособствовать экспертной деятельности, производящее ее лицо вправе требовать от следователя более точную информацию. Порой для этого нужна реализация процессуальных и не процессуальных действий (опрос очевидцев, следственный эксперимент и пр.)

Грамотно составленное судебно-медицинское заключение считается самым ценным и весомым видом доказательств, поскольку оказывает помощь в реконструкции обстановки ДТП в ее мельчайших подробностях. Именно поэтому возможные противоречия между данным документом и другими имеющимися материалами не стоит сразу воспринимать как ошибку эксперта. Для этого уголовно-процессуальное законодательство закрепляет возможность производства следователем допроса специального субъекта, и в совокупности с иными показаниями оценивает сумму информации в целом. Повторную, комиссионную, или комплексную экспертизу следует назначать только тогда, когда остаются противоречия между материалами.

Отметим, что вместе с постановлением следователь (дознаватель) оформляет приложение, к которому относятся объекты, подлежащие исследованию. Так, А.И. Сучков отмечает, что возрастает потребность в представлении медицинских документов, амбулаторных карт потерпевшего, его рентгеновские снимки и пр. [7]. Судебно-медицинская экспертиза исследует повреждения и на теле подозреваемого, свидетеля и иных участников. Помимо упомянутых данных эксперт получается процессуальные документы, в частности протоколы осмотра места происшествия, следственного эксперимента, освидетельствования и другие, которые также содержат довольно значимую информацию.

Т.В. Сезонова отмечает, что судебно-медицинскому эксперту должно быть представлено право на производство освидетельствования потерпевшего, осмотра его одежды, в которой он находился в момент возникновения аварийного случая, а также самого транспортного средства в результате движения которого произошло ДТП, ознакомления с историей его болезни, если таковая имеется [8], а А.И. Сучков в продолжение данного утверждения отмечает, что фототаблицы, схемы осмотра места происшествия и других процессуальных действий, имеющиеся видеозаписи также должны подвергаться анализу [9].

Таким образом, на судебно-медицинскую экспертизу направляются: амбулаторная карта, протокол патологоанатомического исследования, протоколы клинико-анатомической конференции, результаты ведомственного расследования, история болезни и другие медицинские документы (стоматологические карты, справки и свидетельства медицинских

комиссий и др.), вся одежда потерпевшего (со всеми повреждениями и наложениями).

Судебно-медицинское сопровождение следствия обеспечивает довольно весомое при производстве расследования по факту ДТП процессуальное действие – осмотр трупа на месте его обнаружения (если это представляется возможным). По прибытии на место происшествия судебному врачу (судебно-медицинскому эксперту) следует удостоверить факт смерти потерпевшего. Далее он приступает к выполнению своих непосредственных функций:

- во-первых, фиксирует наступление смерти с точным указанием времени;
- во-вторых, при статичном осмотре определяет имеющиеся телесные повреждения, устанавливает их характер и предположительный механизм возникновения;
- в-третьих, содействует следователю в рамках производства осмотра места происшествия, помогая в обнаружении, фиксации, изъятии и упаковке следов ДТП, обращая его внимание на более значимые.

Далее реализуется фотосъемка трупа, которая должна соответствовать всем криминалистическим правилам. В первую очередь осуществляется ориентирующая съемка (охватывается обстановка ДТП и окружающей принадлежностью), затем обзорная и узловая (осуществляется с разных точек и фиксирует лишь участок происшествия, а также объекты, расположенные на нем, включая труп), и, наконец, детальная фотосъемка (производится с измерительной линейкой и касается фотографирования травм потерпевшего, видимых ссадин и ран). Труп человека запечатлевается в одежде, которая находится на нем в момент производства осмотра, при этом она не снимается, лишь приподнимается, проверяются карманы. В обязательном порядке осуществляется опознавательная фотосъемка, которая также должна соответствовать криминалистическим правилам (анфас, правый и левый профили, 3/4 поворота лица). Лицо и ушные раковины необходимо открыть в том случае, если на них находятся какие-либо объекты.

В момент осмотра реализующее его лицо обращает внимание на позу трупа, а также его расположение в соотношении с окружающей обстановкой. Такого рода анализ позволяет с большой точностью восстановить положение пострадавшего в момент ДТП. Судебно-медицинский эксперт концентрируется и на таких органах, которые выполняют зрительные и слуховые функции, изымается подногтевое содержимое, осматриваются положение кистей рук трупа – в рамках производства по факту ДТП это является важным.

Как вывод, основные моменты, которые в обязательном порядке должен учесть медицинский эксперт: поза погибшего человека; взаимосвязь с окружающей обстановкой, в частности транспортным средством, иными объектами и следами; состояние одежды и обуви; локализация,

характер и степень травм на трупе; присутствие на автомобиле – участнике ДТП следов биологического происхождения [10].

Судебно-медицинский эксперт в процессе осуществления осмотра придерживается определённой последовательности – реализует его сверху вниз. Все имеющиеся травмы, их полная и точная характеристика фиксируется в протоколе осмотра места происшествия (если тело погибшего осматривается в морге, то в отдельном протоколе осмотра трупа). Отметим, что в задачи врача входит и организация перемещения трупа в морг, оказание помощи в формулировки вопроса для судебно-медицинской экспертизы.

Таким образом, медицинское сопровождение следователя в рамках производства расследования по факту ДТП довольно разнообразно и одновременно с этим значимо. Роль судебно-медицинского эксперта незаменима, поскольку именно этот участник процесса привносит ценные доказательства в уголовное дело, определяя ответы на наиболее интересующие следователя вопросы. Вместе с тем, экспертная деятельность в этой связи имеет некоторые проблемы и пробелы, которые на сегодняшний день предпринимают попытки устранить.

---

1. Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция. URL: http://stat.gibdd.ru (дата обращения: 10.02.2023).
2. Колычева А.Н., Муравьев К.В. Отдельные аспекты криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сложных условиях видимости // 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, 2022. С. 194.
3. Мурашев П.М. Методические аспекты установления механизма ДТП, связанного с наездом на пешехода // Вестник Московского университета МВД России. 2021. № 3. С. 30–33.
4. Сучков А.И. Актуальность использования специализированного бланка протокола осмотра места дорожно-транспортного происшествия // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 3 (88). С. 87.
5. Сучков А.И. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Безопасность дорожного движения. 2022. № 1. С. 53.
6. Нификова Л.С. Роль судебно-медицинской экспертизы при ДТП // Вестник науки и образования. 2017. № 1 (25). С. 77–78.
7. Сучков А.И. Актуальные проблемы, возникающие при осмотре места происшествия по делам о спровоцированных дорожно-транспортных

происшествиях // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2022. № 4. С. 199.
8. Сезонова Т.В. Особенности назначения и производства СМЭ при автомобильной травме // 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, 2021. С. 385.
9. Сучков А.И. Проблемы, возникающие на стадии доследственной проверки по материалам о дорожно-транспортных происшествиях // 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, 2021. С. 409.
10. Дубягин Ю.П., Дубягина О.П., Серяков В.Д. К вопросу о правовом регулировании проведения осмотра и судебно-медицинской экспертизы трупа // Теория и практика судебной экспертизы. 2014. № 2 (34). С. 42–46.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Чаплыгина Виктория Николаевна, кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры криминалистики и предварительного расследования в ОВД.

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

302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Плетникова Мария Сергеевна, кандидат юридических наук, доцент, заместитель начальника кафедры уголовного процесса.

Уральский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации.

620057, Российская Федерация, г. Екатеринбург, ул. Корепина, 66.

Шайдуллина Эльвира Дамировна, кандидат юридических наук, доцент, заместитель начальника кафедры уголовного процесса.

Казанский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации.

420059, Российская Федерация, г. Казань, ул. Магистральная, 35.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, преступление против безопасности движения и эксплуатации транспорта, судебно-медицинское сопровождение расследования, судебно-медицинский эксперт, судебно-медицинская экспертиза, транспортный механизм.

Черепков С.А.

КОМПЕТЕНТНОСТНЫЙ ПОДХОД К ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ ДЛЯ СИЛОВЫХ СТРУКТУР

При подготовке водителей для силовых структур очень важен вопрос о реализации компетентностного подхода, позволяющего собрать знания, высшую степень готовности к управлению транспортным средством и человеческие ценности, присущие обеспечению безопасности дорожного движения.

Сегодня компетентностный подход в профессиональном образовании приближается к уровню самореализации, когда применяются новые концептуальные положения в конкретных образовательных процессах, когда пришло время конкретизации принципов и методических приемов формирования конкретных компетенций, необходимых для успешного осуществления выбранной обучаемым профессиональной деятельности. Сегодня как никогда остро стоит вопрос подготовки кадровых специалистов для силовых структур. При этом актуальными становятся вопросы подготовки выпускников, способных как исполнять свои основные обязанности, так и управлять транспортными средствами. Положения приказов Министерства просвещения России и Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации регламентируют новый уровень процесса обучения водителей и добавляют в совместную работу преподавателя, курсанта и мастера производственного обучения законное требование к каждому из них реализоваться в этом процессе для формирования и развития у курсантов необходимых компетенций.

При собирательном характере исследования понятия «компетенция» можно определить, как многообразие жизненно важных профессиональных особенностей, одни из которых больше ориентированы на внешнее действие, другие – на внутренние особенности обучаемых [1; 2; 3]. В этих же определениях знания обозначены как предпосылки навыков, и также не исключены системы ценностей и отношений. Выделяя основные особенности понятия, «компетенция» можно полагать, что в области подготовки водителей данным понятием будет являться совокупность личностных особенностей кандидатов в водители, потенциальных способностей принимать правильные решения в различных дорожных ситуациях, а также совокупность знаний, умений и навыков, необходимых для безопасного управления транспортным средством. В этом во всем должно усматриваться взаимодействие способностей понимать, познавать, изучать, воспринимать, перерабатывать информацию и одновременно справляться с душевными волнениями, а также на ряду с этим иметь мотивацию и соответствующие ценностные установки.

Формирование компетенций для подготовки водителей можно представить, как строительство дома, который имеет надземную и подземную часть (фундамент). Здесь знания, которые дает преподаватель и навыки, которые нарабатывает с обучаемым инструктор, более открыты в процессе обучения и составляют «видимую часть дома», тогда как личностные особенности кандидатов в водители и мотивы скрыты «под землей», поскольку их очень трудно развивать в процессе обучения. Поэтому проблема состоит в том, что в процессе обучения личностные особенности и стиль поведения кандидата в водители не всегда достаточно развиваются. В случае динамичного развития личностных особенностей понятие «компетенция» становится созвучно со понятием слов «добиваюсь, достигаю» или «соответствую, подхожу» [4, с. 51–58]. Отсюда действия преподавателей должны иметь характер своевременного воздействия на способности кандидата в водители правильно реагировать на внешние раздражители. Для получения более объективной информации о кандидате в водителе предлагается использовать программный продукт «Тест на уверенность в себе». Блок-схема программы представлена на рисунке 1.

По каждой методике диагностики существует своя технология (процедура) обработки результатов. При анализе результатов необходимо:

– их сравнение с критериями, показателями изучаемого качества водителя;

– выделение качественных характеристик, сущностных, особенных и общих признаков;

– нахождение причинно-следственных связей.

Далее преподаватель должен выделить уровень выявляемого качества. Так для приведенного примера начисляются баллы по следующим критериям:

– 0 баллов: вы настолько самоуверенны, что, скорее всего, просто неискренне отвечали на вопросы.

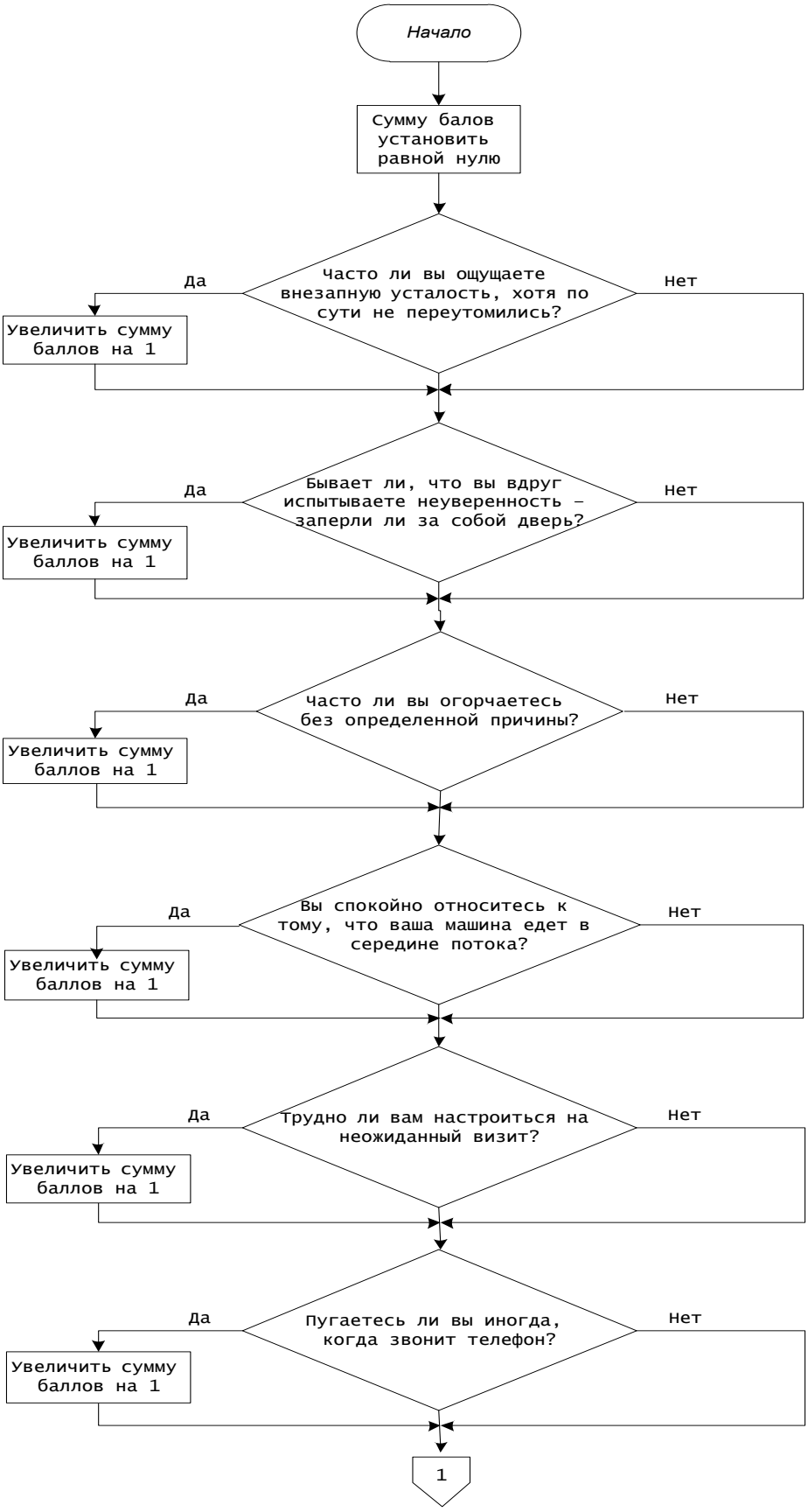
– 1–4 балла: вы не совершите необдуманных действий на дороге, а некоторая доля неуверенности оправдывается отсутствием опыта вождения и является доказательством гибкости психики.

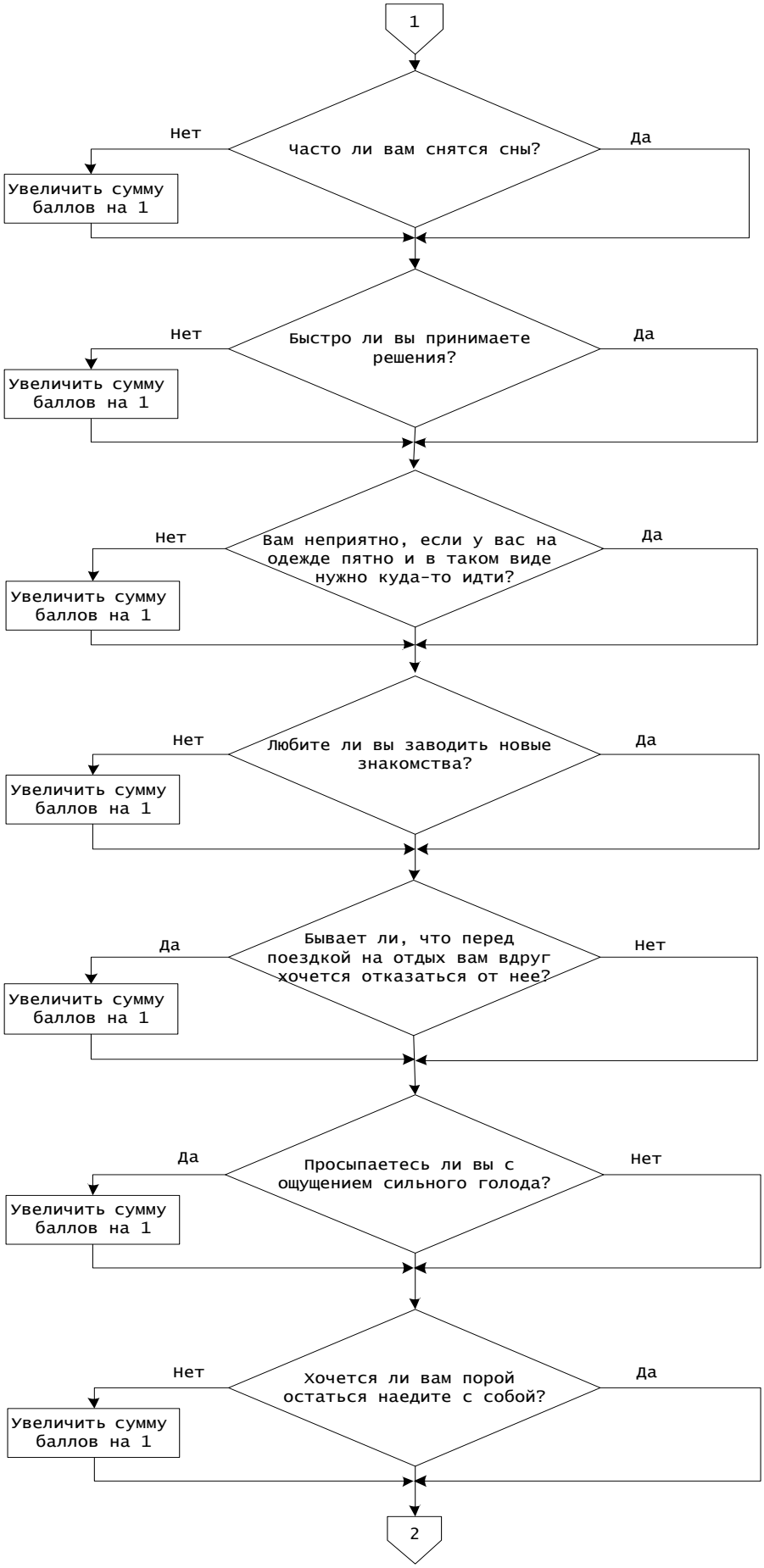
– 5–8 баллов: у вас хорошее чувство уверенности в своих силах. Психологически вы готовы к самостоятельному вождению, но не забывайте, что у вас не так много опыта.

– 9–12 баллов: ваша уверенность в себе настолько сильна, что вам грозит опасность не увидеть на дороге то, что заслуживает внимания. Видеть только то, что вы хотите, – не слишком удачная стратегия безопасной езды.

– 13–15 баллов: ваш страх перед непредвиденными ситуациями настолько велик, что даже после того, как вы доехали до нужного места, вы можете продолжать переживать сомнения и опасения по поводу того, что произошло. Малейшее изменение обстоятельств может разрушить

ваше чувство уверенности в себе. В вас заложена определенная доля неуверенности в себе. Но не отказывайтесь из-за этого от развития собственной личности, это не так плохо, как может показаться сначала.




1
Часто ли вам снятся сны?
Нет
Да
Увеличить сумму баллов на 1
Быстро ли вы принимаете решения?
Нет
Да
Увеличить сумму баллов на 1
Вам неприятно, если у вас на одежде пятно и в таком виде нужно куда-то идти?
Нет
Да
Увеличить сумму баллов на 1
Любите ли вы заводить новые знакомства?
Нет
Да
Увеличить сумму баллов на 1
Бывает ли, что перед поездкой на отдых вам вдруг хочется отказаться от нее?
Да
Нет
Увеличить сумму баллов на 1
Просыпаетесь ли вы с ощущением сильного голода?
Да
Нет
Увеличить сумму баллов на 1
Хочется ли вам порой остаться наедите с собой?
Нет
Да
Увеличить сумму баллов на 1
2

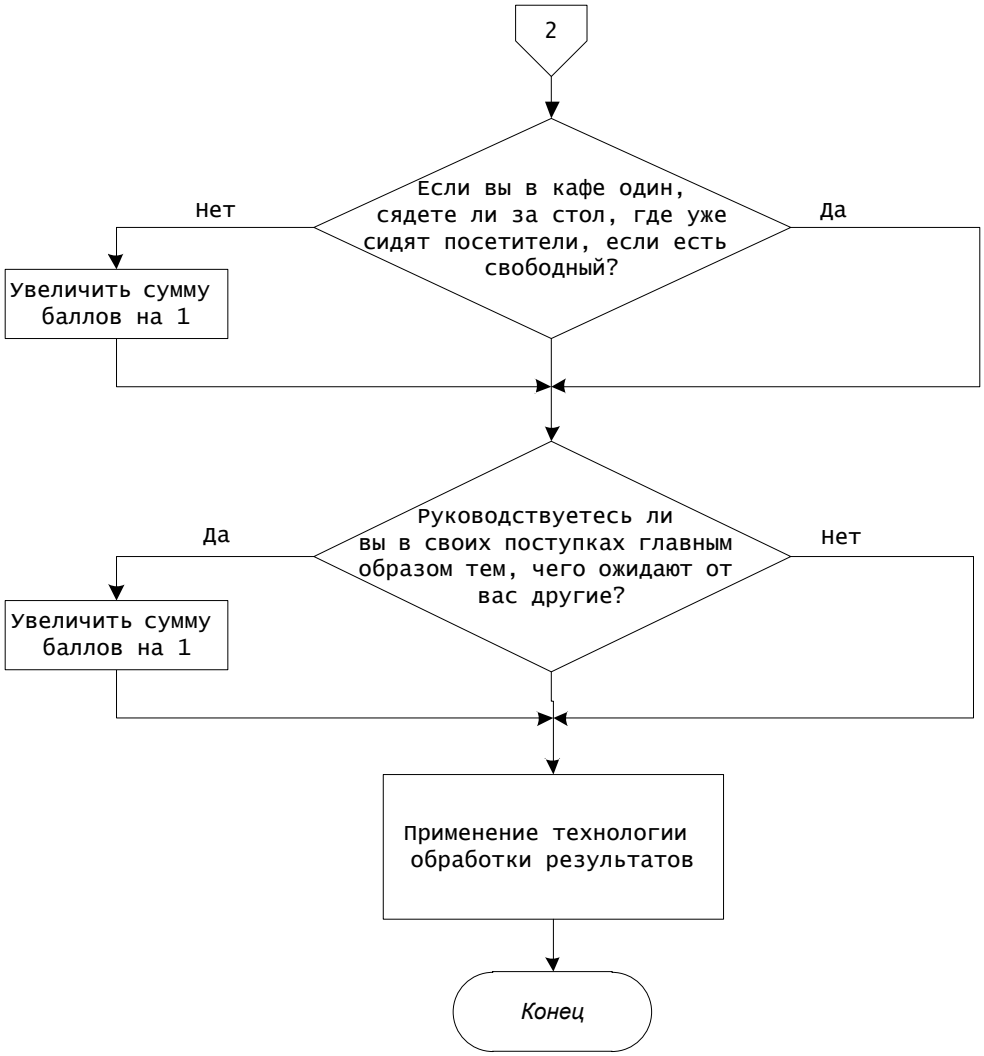


Рис. 1. Блок-схема теста на уверенность в себе.

Анализ результатов диагностики показывает, что каждый из выделенных критериев имеет разнообразные количественные и качественные показатели. Другим диагностической программой может быть «Тест на отношение к участникам дорожного движения» которое может быть: добрым, внимательным, уважительным; безразличным, нейтральным; неуважительным.

Опираясь на информацию, полученную после реализации этих методов, составляются вопросы анкеты; а по окончании анкетирования проводятся уточняющие беседы с отдельными курсантами. Далее проводиться опрос инструкторов. Далее необходимо провести учет результатов диагностики. Самым распространённым из которых в педагогической практике является составление графиков и диаграмм. И работа с психологом. Результатом такой деятельности должная быть выработанная «компетентность».

В отличие от компетенции понятие компетентность для водителя можно выделить в следующие дефиниции:

– владение знаниями правил и основ безопасности дорожного движения, навыками безопасного вождения в различных дорожных условиях и любую погоду, водительским опытом, позволяющим судить о дорожной обстановке разнопланово, принимать правильно решения и уверенно действовать по ним, профессиональность;

– комплексный личностный ресурс, обеспечивающий возможность безопасно взаимодействовать с другими участниками дорожного движения в той или иной дорожной ситуации и зависящий от компетенций водителя;

– наличие у выпускника внутренней мотивации к безопасному участию в процессе дорожного движения в качестве водителя, отношение к приобретённой профессии «водитель» как к неотъемлемой жизненно важной составляющей;

– уровень образованности выпускника, достаточный самостоятельного принятия решения возникающих в процессе дорожного движения проблемных ситуаций и определения личностной правильной позиции в них;

– психосоциальное качество выпускника, означающее внутреннюю силу, стойкость и уверенность в себе;

– соответствие выпускника предъявляемым требованиям к водителю, согласно системы оценки строящегося в соответствии с требованиями Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управлению транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений, утвержденного приказом МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80, а т.е. высшая степень готовности для исполнения своих обязанностей [1, с. 23–30; 3, с. 26–31; 5, с. 35].

Таким образом, компетентность водителя свойственна определенному выпускнику и зависит от его усилий. Отсюда вывод, что в наиболее общем виде компетентность собирает знания, высшую степень готовности к управлению транспортным средством и человеческие ценности, присущие обеспечению безопасности дорожного движения. Поэтому выпускник может быть компетентен при условии получения им профессионально-релевантных качеств, т.е. тем потенциалом, который будет применен в дальнейшем в процессе приобретения опыта управления транспортными средствами.

В заключение необходимо отметить, что очевидно, что профессиональная компетенция для водителя должна определяться базовыми качествами кандидата в водители, которые делают специалиста «потенциально» компетентным, с целью удовлетворение нужд государства в профессиональной деятельности водителей для силовых структур.

1. Зеер Э., Сыманюк Э. Компетентностный подход к модернизации профессионального образования // Высшее образование в России. 2005. № 4.
2. Иванова Д.И., Митрофанов К.Р., Соколова О.В. Компетентностный подход в образовании. Проблемы. Понятия. Инструкции. М.: АПК и ПРО, 2003. 101 с.
3. Шадриков В.Д. Новая модель специалиста. Инновационная подготовка и компетентностный подход // Высшее образование сегодня. 2004. № 8.
4. Сахарова Н.С. Категории «компетентность» и «компетенция» в современной образовательной парадигме // Вестник ОГУ. 1999. № 3.
5. Демин В.А. Профессиональная компетентность специалиста: понятие и виды // Мониторинг образовательного процесса. 2000. № 4.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Черепков Сергей Анатольевич, кандидат технических наук, сотрудник.

Академия ФСО России.

302020, Российская Федерация, г. Орел. ул. Приборостроительная, 35.

Ключевые слова: подготовка водителей, компетентностный подход, силовые структуры.

Шаклеин С.Н.

ЗНАЧЕНИЕ КОГНИТИВНОГО ПРОЦЕССА ПРИ ПРИМЕНЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО НАКАЗАНИЯ

Научная статья посвящена исследованию повышения эффективности применения административных наказаний. Акцентируется внимание на когнитивной деятельности субъекта правоприменения при рассмотрении дела и назначении административного наказания, на психологическую составляющую, участвующую в восприятии события административного нарушения, изучения обстоятельств дела и доказательств. Отмечается значение развитых когнитивных способностей и их влияние на принятие решений правоприменителем, а также влияние деструктивных мыслей в процессе исследования материалов дела. Одним из предложений повышения эффективности назначения наказания является нейтрализация деструктивных мыслей и негативных эмоций, отрицательно влияющих на восприятие и оценку обстоятельствам по делу.

Большое количество административных правонарушений вызывает обеспокоенность и свидетельствует о явном пренебрежении к нормам законодательства административным делинквентом, а также о наличии латентных административных правонарушений. Административные деликты деструктивно влияют на социально-культурные и экономические основы российского общества, часто формируют опасные виды девиантного поведения — преступления. В данном контексте особую тревогу вызывает количество выявляемых административных правонарушений, которых, по официальной и неполной статистике, десятки миллионов.

Согласно статистическим данным за пятилетний период (2018–2022 гг.), представленным Главным информационно-аналитическим центром МВД России, в 2018 г. на территории Российской Федерации органами внутренних дел было пресечено 140 631 509 административных правонарушений; в 2019 г. – 153 386 306; в 2020 г. – 175 707 344; в 2021 г. – 192 203 733; в 2022 г. – 211 736 314 [1].

Наличие административной деликтности указывает на то, что примененные ранее административные наказания не достигли своей цели, не предупредили совершения новых правонарушений как самим административным делинквентом, так и другими лицами, не оказали влияния на формирование у этих лиц стойкого правомерного поведения.

В разных видах и мерах административные наказания отражаются в административно-деликтных санкциях как части структуры правоохранительной нормы Особенной части КоАП РФ или законов субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях, индивидуально установленные для каждого юридического состава административного правонарушения. Умелое применение административно-деликтных санкций в правоохранительной деятельности направлено на ключевую превентивную цель – эффективно предупредить последующие административные правонарушения и негативные последствия аналогичного противоправного поведения виновным лицом, иными словами не допустить их повторения.

Задуманный результат применения административно-деликтной санкции основан на определении тонкого баланса, как минимум между желаемым и необходимым, а также индивидуальным и публичным восприятием социальной справедливости. Однако, несмотря на этот наукоемкий вопрос, вряд ли можно найти область знаний, которая исследует критерии формирования допустимых пределов административно-деликтных санкций. Они принимаются и изменяются законодательными органами без какой-либо научной оценки и, как правило, основываются на сиюминутных общественных запросах. В результате достигнутый кратковременный эффект со временем утрачивается и в дальнейшем влечет низкую эффективность применяемых административных наказаний. Так, Б.В. Россинский, анализируя эффективность административных

наказаний в сфере дорожного движения за период с 1969-го по 2014 г., констатирует, что с введением новой или изменение прежней административной санкции наступает временное изменение, но затем, по-видимому, происходит привыкание и все возвращается на круги своя. Далее ученый отмечает, что использование только одного, хотя и ведущего принудительного метода воздействия, которое заключается в выявляемости правонарушений и неотвратимости административного наказания, как превентивная мера прекращения противоправного поведения и повторного нарушения правил дорожного движения, является, несомненно, основной мерой воздействия на правонарушителей, но для повышения эффективности в этой сфере требуется активация и других мер [2, с. 5].

Такое положение дел обычно смягчается правоприменительной практикой. Качество знаний и умений правоприменителя при назначении административного наказания может частично или полностью нейтрализовать юридические просчеты, заложенные в административно-деликтной санкции. От компетентности, профессионализма, уровня правосознания, когнитивных способностей правоприменителя, зависит эффективность применения административного наказания. Каждый из перечисленных компонентов является достоянием психики конкретного лица (правоприменителя).

Когнитивные процессы – это процессы, с помощью которых приобретаются новые знания на основе отражения объективной реальности и в результате формируются взвешенные решения. В данных процессах задействованы различные когнитивные способности: восприятие, внимание, память, мышление, пространственная и временная ориентация, понимание и т.д.

За привычной мыслительной деятельностью правоприменителя скрывается сложная интегрированная работа всех когнитивных процессов. Отличие восприятия от ощущений заключается в том, что происходит непосредственное отражение действительности в совокупности всех, а не отдельных качеств воспринимаемого явления. Основные свойства внимания позволяют концентрироваться на главном; распределять внимание между несколькими блоками информации (объектами, фактами); переключаться от одного рассматриваемого явления к другому, без потери общей картины события. Память как психический процесс организует и сохраняет прошлый опыт и информацию, возвращает их в сферу сознания правоприменителя, делает возможным не только повторное использование в аналогичном контексте, но и служит материалом для трансформации или креативного преобразования (воображение, представление) в новых ситуациях. Внимание, восприятие, память, воображение (реконструкция прошлого или создание будущего) интегративно связано с мышлением, раскрывающим сущностные признаки и взаимосвязи рассматриваемых явлений.

Наибольшая индивидуализация и особенности мыслительной деятельности правоприменителя проявляются через структурно-содержательные характеристики форм, качеств и операций. В процессе мышления выполняются следующие операции: анализ, синтез, сравнение, абстрагирование, обобщение, конкретизация, классификация, систематизация. Качественная характеристика мышления включает гибкость, восприимчивость, полинаправленность, критичность, избирательность, проницательность, оперативность. В результате мыслительной деятельности правоприменителя, реализуются основные формы мышления и формируются понятия, суждения, умозаключения, на основе которых принимается решение.

Смысл когнитивной (познавательно-мыслительной) деятельности, например судьи, при разрешении различных видов споров, в том числе и административно-правовых, заключаются в том, что все познавательные процессы судьи (восприятие, внимание, память, мышление, воображение) должны быть направлены на выделение юридически значимой информации и принятие решения по рассматриваемому делу, что является результатом сложной внутренней мыслительной деятельности, формулируется в виде решений и передается «во внешний мир» посредством устной и письменной речи [3, с. 17].

Когнитивные способности помогают правоприменителю приобрести знания о фактах объективной действительности, исследовать доказательства, субъект правонарушения, событие административного правонарушения, и на основе выверенного решения, назначить административное наказание в наибольшей степени способное оказать на делинквента воспитательное воздействие. Оказать влияние на сознание и последующее поведение не только на административного делинквента, но и на других лиц, формируя у них стойкое правомерное поведение. Правоприменителю необходимо обладать развитыми способностями к анализу и синтезу полученной «информации», обобщая юридическое, психологическое и социологическое ее осмысление [4, с. 16].

Очевидно, что элемент субъективности присущ каждому этапу производства по делам об административных правонарушениях, в том числе и процессу выбора и назначения административного наказания, так как указанный элемент связан с личностными и психологическими особенностями самого правоприменителя, его темпераментом и характером, мотивацией и волей, морально-нравственными установками, интересами и ценностями, знаниями и опытом, а также физическим и эмоциональным состоянием на момент рассмотрения дела и непосредственного контакта с административным делинквентом.

Среди причин правоприменительных ошибок является «субъективизм» правоприменения, как субъекта деятельности, выражающийся в неправильной оценке (недооценке) доказательств по обстоятельствам дела, квалификации административных правонарушений, в несоразмерности

административного наказания (мягкость или суровость наказания) либо в освобождении от административной ответственности.

Каждый поступок, действие, содержит психологический элемент, эмоционально-волевую устойчивость, эмоциональный фон, творческий подход, отражающие активный мыслительный процесс. На принятие решений могут влиять деструктивные мысли (искаженное сознание): гнев, злость, антипатия, разочарование, что отражается в оценочных суждениях и оказывает на них влияние. Нейтрализация этих субъективных факторов в правоприменительной деятельности субъекта правоприменения повысит эффективность применения административного наказания.

Правоприменяющие субъекты – это, прежде всего, люди. Именно человек со всеми ему склонностями и привычками, когнитивными способностями, особенностями характера и воли, знаниями, чувствами и опытом в конечном счете обеспечивает эффективное применение права [5, с. 12]. Экспериментально установлено, что закрытое (догматическое, авторитарное) мышление, отличающееся ригидностью, жесткостью установок, невосприимчивостью к новой информации, приверженностью к усвоенным стереотипам, характеризуется ожиданием неуспеха при достижении желаемой правоприменительной цели, отсутствием уверенности в ее реализации. Качество правоприменительного решения и эффективность правоприменения зависят от личностных характеристик правоприменителя, сложившегося когнитивно-интеллектуального стиля мыслительной деятельности, развитого профессионального правосознания [6, с. 125].

Важным эмоциональным, психологическим этапом является процесс формирования представления о категории административного правонарушения, на котором возникает опасность недооценке всех обстоятельств дела, пренебрежения какими-либо деталями правонарушения, в связи с «всплывшими» в сознании событиями, жизненными установками, порождающими эмоциональный фон, что создает угрозу объективности изучаемого события, факта, явления.

Таким образом, от правосознания и самоконтроля правоприменителя, при рассмотрение и принятие решения по административному делу, зависит качество назначенного административного наказания, которое должно соответствовать принципам индивидуальности, соразмерности и справедливости и отвечать требованиям цели: предупреждение совершения новых правонарушений как самим нарушителем, так и другими лицами, формирование у них стойкой привычки правомерного поведения.

---

1. URL: http://10.5.0.16/csi.

2. Россинский Б.В. Административные наказания в сфере дорожного движения и аварийность на автомобильном транспорте // Административное право и процесс. 2014. № 5. С. 8–17.

3. Федорова Т.В. О доказательствах в административном судопроизводстве с позиции когнитивной деятельности судьи // Российское правосудие. 2022. № 12. С. 15–20.
4. Полякова С.В., Дунаева О.Н. Психологическая характеристика деятельности юриста // Вестник Уральского финансово-юридического института. 2018. № 2 (12). С. 14–18.
5. Шикин Е.П. Основные условия эффективного применения права: автореф. дис. … канд. юрид. наук. Свердловск, 1971. 18 с.
6. Пономарев К.Н. Об эффективности правоприменительной деятельности // Вектор ТГУ. 2009. № 2 (5). С. 123−126.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шаклеин Сергей Николаевич, заместитель начальника УГИБДД.
УМВД России по Магаданской области.
685000, Российская Федерация, г. Магадан, ул. Гагарина, 39/21.

Ключевые слова: административная деликтность, административное правонарушение, административный делинквент, когнитивные способности, административное наказание.

Шелковникова Ю.В.

РОЛЬ ПСИХОЛОГА В ФОРМИРОВАНИИ ИМИДЖА СОТРУДНИКА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

В данной статье анализируется общественное мнение, как одно из важных критериев оценки деятельности полиции, в том числе Госавтоинспекции. Изучается понятие «имидж» в широком смысле и «имидж сотрудника Госавтоинспекции». Рассматривается участие психолога подразделения в формировании имиджа сотрудника Госавтоинспекции.

Исторически сложилось, что специальным институтом, призванным обеспечивать безопасность граждан, является полиция. Она предназначена для защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, для противодействия преступности, охраны общественного порядка, собственности и для обеспечения общественной безопасности [1].

Успешность и эффективность выполнения возложенных задач на полицию во многом определяется общественным мнением. Так, в Федеральном законе «О полиции» отмечается, что при осуществлении своей деятельности полиция стремится обеспечивать общественное доверие к

себе и поддержку граждан [1], что порождает проблему изучения и формирования имиджа сотрудников, которая будет рассмотрена в настоящей статье.

Общественное мнение является одним из важных критериев оценки социальной эффективности деятельности полиции в целом, так и отдельных подразделений МВД России. Изучение общественного мнения об уровне безопасности личности и деятельности органов внутренних дел Российской Федерации (далее – ОВД) осуществляется ежегодно на регулярной основе, как подразделениями системы МВД России, в том числе при взаимодействии с ФСО России [2], так и другими организациями [3].

Результаты исследований ВНИИ МВД России, ФСО России свидетельствуют о ежегодном росте общественного мнения с 2017-го по 2021 г. [4, с. 5], который также наблюдается по данным Всероссийского центра изучения общественного мнения и в 2022 г. (сотрудникам полиции своего региона доверяют 62 % россиян). Отдельно стоит отметить подразделение Госавтоинспекции, которому за 2022 г. стали доверять россияне более всего. Если в 2012 г. индекс[1] был −14 пунктов, то в 2022 г. увеличился до 48 (+34 пункта в 2022 г.).

Несмотря на положительную тенденцию вопрос поддержания и повышения имиджа сотрудников Госавтоинспекции остается актуальным. На его формирование большое влияние оказывают средства массовой информации, руководители, а также личный состав (коллектив) подразделения. Особую роль в формировании имиджа оказывает психологическая служба, которая имеет ресурс для поддержания позитивного имиджа Госавтоинспекции.

Психологи, находясь непосредственно в составе данных подразделений, не только разделяют со своими коллективами всю тяжесть службы, сопряженные с ней риски и ответственность, но и обеспечивают поддержание и восстановление у них необходимых личностных качеств, влияющих на их личный «брендинг». Кроме того, в процессе служебной деятельности у личного состава могут возникать немало проблем и противоречий психологического характера, требующих понимания и учета в практической деятельности, помочь разобраться в которых сможет психолог.

Для более точного понимания роли психолога в формировании имиджа важно определить, что мы будем понимать данным термином и из чего он складывается. Вопросами изучения имиджа в широком смысле занимались такие ученые, как В.М. Шепель, М. Спиллейн, П. Берд, И. Гоффманн и др. [5; 6; 7; 8], изучением имиджа сотрудников ОВД – А.А. Сабинин, С.С. Лунин [9], Д.А. Ануфриева [10], Н.М. Блинова [11], Н.М. Кузнецова,

[1] Специалисты ВЦИОМ рассчитали Индекс доверия сотрудникам полиции региона. Он определяется по специальной методике и может принимать значения в диапазоне от −100 до 100.

В.Е. Петров [12] и др. Анализ литературных источников позволил сделать вывод о том, что в современной науке ряд исследователей сводят имидж к психическому или внешнему образу, совокупности внешних и внутренних черт, умению управлять впечатлением, мнением о себе.

По имиджем сотрудника Госавтоинспекции будем понимать эмоционально окрашенный образ сотрудника, сложившийся в общественном мнении, который состоит из внешних элементов (обмундирование, физическая форма, служебный автомобиль и др.) и личностных характеристик (культура общения, личностные качества, профессионализм и др.).

В настоящее время профессиональная деятельность сотрудников Госавтоинспекции, сопряжена не только с физическими, психическими, интеллектуальными нагрузками, но и осложнена общественно-политической и социальной обстановкой в стране (пандемия, конфликтные действия на освобожденных территориях и др.). В этих условиях сотрудник не только должен эффективно выполнять оперативно-служебные задачи в разных условиях несения службы, но и обладать повышенной психологической подготовленностью, стрессоустойчивостью, которая позволит конструктивно выстраивать диалог с участниками дорожного движения, управлять своим состоянием, не поддаваясь негативным эмоциям и давлению со стороны окружающих.

Таким образом, с целью создания привлекательного образа (имиджа) Госавтоинспекции, который зависит от каждого из сотрудников, возникает необходимость совершенствования их психологической подготовки, реализуемой психологом.

В 2022 г. был проведен опрос психологов подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне (в опросе участвовали 66 регионов), направленный на получение сведений о психолого-педагогическом обеспечении их деятельности, в рамках которого было изучено мнение психологов по вопросу имиджа сотрудников Госавтоинспекции и их личного вклада в его формирование.

Так, подавляющее большинство сотрудников, по мнению психологов, считают личный имидж частью имиджа службы (88 % от общего числа опрошенных). С целью его формирования психологами проводятся занятия в рамках морально-психологической подготовки, в том числе по формированию коммуникативных способностей, навыков бесконфликтного и конструктивного взаимодействия (72 %), беседы с личным составом по профилактике нарушений дисциплины, законности и формированию позитивного имиджа (38 %), тренинги и практические занятия по повышению стрессоустойчивости и обучению навыкам саморегуляции (36 %) и консультации, в том по повышению культуры сотрудника и поддержанию здорового образа жизни (18 %).

Отдельно стоит отметить работу психологов с руководителями, так как имидж руководителя определяет не только статус и внешний облик

самого человека, но и статус, и рейтинг всего подразделения, служебного коллектива. Поэтому одним из основных факторов, влияющих на имидж и эффективность профессиональной деятельности сотрудников является оптимизация социально-психологического климата в служебных коллективах, в рамках которой проводятся как мероприятия психологического характера, указанные выше, так и не менее эффективные меры организационно-управленческого характера, реализуемые руководящим составом (например, по соблюдению режима труда и отдыха сотрудников, реализации их социальных гарантий и правовой защищенности, сплочению коллектива и др.).

Отметим, что эффективность любого подразделения, в том числе и Госавтоинспекции, напрямую зависит от того, насколько качественно проведен отбор кандидатов на службу и эффективно подобраны сотрудники, которые представляют собой профессиональную команду, от деятельности которой будет зависеть результативность подразделения.

В этой связи еще одним фактором, влияющим на имидж сотрудников Госавтоинспекции является качественный отбор граждан на службу, как одно из основных направлений психологической работы [14], что подтверждено психологами в рамках опроса (46 %). Реализация данного направления приобретает особую актуальность в подразделениях дислоцированных в новых субъектах Российской Федерации (Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области), на территории которых установлен упрощенный порядок поступления на службу в ОВД [13]. Ответственность психолога за качественный отбор возрастает в условиях дефицита времени, в связи с тем, что осуществить его следует так, чтобы сотрудники выполняли свои обязанности эффективно, формируя положительный имидж службы.

Не менее важной задачей, оказывающей непосредственное влияние на формирование имиджа сотрудника Госавтоинспекции является укрепление служебной дисциплины и законности среди личного состава, посредством снижения количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и недопущения нарушений требований Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД). Организация работы по данному направлению осуществляется в тесном взаимодействии руководителей всех уровней с психологом подразделения, который в рамках профилактики проводит следующие мероприятия: 1) психологическую работу с сотрудниками, нуждающимися в повышенном психолого-педагогическом внимании; 2) участвует в закреплении сотрудника за служебным транспортным средством; 3) проводит занятия, направленные на развитие профессионально важных качеств сотрудников-водителей, навыков самоконтроля и принятия решения в дорожно-транспортных ситуациях; 4) устанавливает психологические причины и условия, способствующие ДТП; 5) организует психодиагностическую и психокоррекци-

онную работу с сотрудниками-водителями, склонными к нарушению дорожно-транспортной дисциплины (имеющих два и более нарушений ПДД за один месяц, а также в течение 6 месяцев два и более ДТП по вине сотрудника). А также при необходимости проводит психореабилитационную работу с сотрудниками-водителями, пострадавшими в результате ДТП [15].

Имея опыт работы практическим психологом в подразделении Госавтоинспекции (14 лет) и анализируя результаты опроса, хотелось бы отметить, что в процессе своей деятельности многие психологи сталкиваются со следующими проблемами. Во-первых, несовместимость графиков работы психолога и сотрудника, что осложняет проведение психологических мероприятий, которые в основном организуются вне служебного времени (отмечают 24 % опрошенных). Во-вторых, недопонимание со стороны руководства, которое не всегда объективно оценивает и видит их вклад в деятельность службы, нагружая другими задачами, не связанными с психологией (19 %). В-третьих, отсутствием у сотрудников мотивации получения психологической помощи (17 %), ввиду искаженного восприятия о деятельности психолога (выявление недостатков в их личности). Урегулирование данных проблем позволит психологам более качественно выполнять свои обязанности, уделяя больше внимания формированию имиджа.

В заключении хотелось бы отметить, что роль психолога в формировании имиджа сотрудников Госавтоинспекции высока. Используя его ресурсы по назначению и содействуя деятельности, можно решить многие задачи, стоящие перед Госавтоинспекцией, в том числе и в области формирования имиджа подразделения.

Не стоит игнорировать тот факт, что подразделения Госавтоинспекции уже имеют в своем штате психолога, обладающего знаниями в области имиджелогии, который может обеспечить формирование позитивного имиджа сотрудников Госавтоинспекции, в отличие от других организаций, которые целенаправленно нанимают специалистов, чтобы они решили данную задачу.

---

1. О полиции: Федер. закон Рос.Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 7, ст. 900; 2018. № 32, ст. 5076.
2. Об организации постоянного мониторинга общественного мнения о деятельности полиции [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 1 декабря 2016 г. № 777 // Официальный интернет портал правовой информации. URL: www. pravo.gov.ru.
3. URL: https://wciom.ru/analyticalreviews/analiticheskiiobzor/doveriepolicii monitoring (дата обращения 07.02.2023).

4. Результаты изучения общественного мнения о деятельности полиции в 2021 году: аналитический материал / С.А. Невский, Т.М. Бормотова, О.В. Яковлев, В.Б. Фролова, Г.Э. Бицадзе, Г.А. Щукина. М.: ВНИИ МВД России, 2022. 232 с.
5. Шепель В.М. Имиджелогия. Как нравиться людям. М.: Народное образование, 2002. 613 с.
6. Спиллейн М. Создайте свой имидж. М.: Олма-пресс, 1996. С. 13.
7. Bird P. Sell Yourself. London, 1994. P. 1.
8. Ковальчук А.С. Основы имиджелогии и делового общения: учеб. пособие для высших учебных заведений. Ростов-н/Д, 2003.
9. Сабинин А.А., Лунин С.С. К вопросу о формировании положительного имиджа сотрудника Госавтоинспекции // Безопасность дорожного движения. 2021. № 4. С. 53–55.
10. Ануфриева Д.А. Восприятие сотрудника органов внутренних дел как фактор, влияющий на формирование имиджа полиции // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2020. № 4 (88). С. 215–219.
11. Блинова Н.М. Научные подходы к пониманию имиджа // Психология, социология и педагогика. 2014. № 3.
12. Кузнецова Н.М., Петров В.Е. Имидж сотрудников Госавтоинспекции. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2017. 116 с.
13. Об особенностях поступления на службу в органы внутренних дел Российской Федерации на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области [Электронный ресурс]: Указ Президента Рос. Федерации от 30 декабря 2022 г. № 984 // Официальный интернет портал правовой информации. URL: www. pravo.gov.ru.
14. Вопросы организации морально-психологического обеспечения деятельности органов внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 25 декабря 2020 г. № 900 // Официальный интернет портал правовой информации. URL: www. pravo.gov.ru.
15. Письмо ДГСК МВД России от 16 декабря 2021 г. № 21/8/18475.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шелковникова Юлия Владимировна, старший научный сотрудник отделения разработки методологии и методик совершенствования профессионального мастерства сотрудников Госавтоинспекции отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения.

ФКУ «НЦ БДД МВД России».

121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Полонная, 17.

Ключевые слова: общественное мнение, имидж, имидж сотрудника Госавтоинспекции, психолог Госавтоинспекции.

Шкеля О.В.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В статье рассматривается порядок подготовки кандидатов в водители транспортных средств. Описывается историческое становление подготовки водителей, а приводится зарубежный опыт. На основе рассмотренных материалов автором предлагается некоторые изменения в подготовку кандидатов водителей транспортных средств.

Одним из факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, является качественная подготовка кандидатов в водители транспортных средств соответствующей категории. Ежегодно в Правила дорожного движения вносятся различные изменения, которые так же влияют на безопасность дорожного движения. Так, по статистике ГИБДД РФ за 2022 г. совершено 126 705 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых погибло 14 172 человек и ранено 159 635 человек. Из общего количества дорожно-транспортных происшествий за 2022 г. 7 796 ДТП совершено водителями со стажем до 2 лет, в которых погибли 678 человек и получили ранения 10 981. Из данного количества ДТП 384 водителя находились в состоянии опьянения и 86 водителей отказались от прохождения медицинского освидетельствования [1]. Данная статистика свидетельствует о некачественной подготовки кандидатов в водители транспортных средств. Не каждый, кто хочет управлять автомобилем, может им управлять!

Проанализировав исторический аспект подготовки водителей транспортных средств, хотелось бы отметить, что впервые в России в 1910 г. была ратифицирована Конвенция «Общие правила езды по дорогам на автомобилях» принятая в Париже в октябре 1909 г. Так, в 1910 г. в Санкт-Петербурге была открыта первая школа которая обучала водителей управлять транспортными средствами и в последствии количество школ стало увеличиваться. В 1936 г. органы внутренних дел начали выдавать водительское удостоверение на право управления транспортным средством, что повлекло за собой установление определенных норм и правил как для школ обучающих водителей, так и для кандидатов в водителей. Однако водителей и транспортных средств становилось больше и больше с каждым годом, что привело к дорожно-транспортным происшествиям, в которых начали погибать люди. Любое ДТП связывается с нарушением одного из участника правил, норм или стандартов. В связи с чем Советом Министров РСФСР 24 мая 1956 г. было принято постановление № 328 «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте» в данном постановлении органам внутренних дел бы-

ла дана возможность лишать права управления транспортным средством водителей за грубые нарушения [2].

Впоследствии органы внутренних дел для снижения дорожно-транспортных происшествий начали контролировать процесс обучения кандидатов в водители, а так же вводились изменения в порядок приема квалифицированного экзамена. Так, постановлением Госкомтруда СССР и Секретариата ВЦСПС от 20 февраля 1984 г. № 58/3-102 был утвержден специальный Квалификационный справочник [3] который делил водителей на три группы: к первой группе относились «Профессиональные водители», ко второй «Владельцы личного транспорта» и к третьей группе лица которые могли относиться к обеим группам». Одновременно уделялось внимание самим программам подготовки водителей транспортных средств так и переподготовки для перехода из низшего класса водителей на более высший. В последующем водителей начали обучать в ДОСААФ СССР и в добровольных обществах автолюбителей. В разработанных программах предъявлялись строгие требования к срокам обучения которые предусматривали две формы обучения: по программе о ной формы без отрыва так и с отрывом от выполняемой деятельности. Так срок обучения был от 3,5 до 5 месяцев для профессиональных водителей. 15 ноября 1995 г. Государственной Думой принят Федеральный закон № 196 «О безопасности дорожного движения», который закрепил основные положения по допуску лиц к управлению транспортными средствами. Данный закон действует и до настоящего времени [4]!

Считаю, что необходимо рассмотреть, а может и применить какие-то приемы из зарубежного опыта подготовки водителей транспортных средств. Так, к примеру в Норвегии практическое вождение обязательно должно проходить не только в светлое время суток так и в темное, на полигоне обязательная отработка навыков вождения по скользкой дороге без электронных помощников установленных в автомобиле так и с учетом их помощи. Так же программа предусматривает длительное управление автомобилем как по дорогам с большой интенсивностью так и по загородным дорогам и автомагистралям время может занимать до 6 часов. По окончанию прохождения курса кандидат сдает экзамен специалисту из государственного дорожного управления Норвегии (который не входит в состав полиции). В ходе экзамена у кандидата проверяются знания по устройству автомобиля, Правил дорожного движения и навыков управления транспортным средством. В Швейцарии кандидат в водители в возрасте от 17 до 20 лет проходит обучение в течении одного года и изначально получает ученическое водительское удостоверение которое ему позволяет управлять автомобилем в сопровождении водителя, имеющего водительское удостоверение со стажем более двух лет. Обучение оказанию первой помощи проходит с получением сертификата и сроком действия 6 лет. Важно отметить, что количество часов необходимого для

обучения вождению не определено, оно зависит от степени готовности самого кандидата, однако имеются рекомендации: проехать на транспортном средстве не менее 3 тысяч километров или 100 часов нахождения за рулем. Еще одним важным фактом получение водительского удостоверения без ограничения является прохождение двух-дневных курсов повышения квалификации по 8 часов в день, на которых отрабатываются навыки управления на специальной площадке в различных ситуациях, а так же проверяются знания основ устройства и управления электронными помощниками. На основании данного сертификата выдается постоянное водительское удостоверение. Получить постоянное водительское удостоверение можно только после управления транспортным средством не менее одного года с водителем, который имеет постоянное водительское удостоверение.

Рассмотрим еще одну страну – Швецию, в данной стране можно отметить такие положительные моменты как: прохождение обучения по управлению транспортным средством на оборудованных автодромах продолжительностью не менее 3 часов в процессе которых можно проверить навыки управления как на гололеде так в различных погодных условиях, так для этого часть автодрома заливается водой на котором устанавливаются определенные упражнения для их выполнения на различных скоростях. Экзамен для получения водительского удостоверения проходит в течении одного часа. После получения водительского удостоверения начинается исчисляться испытательный срок, в течении двух лет при нарушении правил дорожного движения водительское удостоверение изымается и для его возврате необходимо сдавать повторно экзамен [5].

В России в настоящее время для подготовки кандидатов в водители транспортных средств, применяются примерные программы, утвержденные приказом Министерства просвещения Российской Федерации от 1 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств категорий и подкатегорий». Рассмотрим обучение в автошколах кандидатов в водители по самой популярной категории транспортного средства «В». Данной программой выделяется 190 часов кандидату в водители для усвоения необходимых теоретических (134 академических часов) и практических 56 (астрономических часов) навыков вождения транспортного средства категории «В», и срок обучения может, составляет от одного месяца до двух в зависимости от формы обучения. Теоретическое обучение занимает до 70 % времени от общего количества часов. Так 20 часов выделено на изучение устройства транспортных средств, хотя большинство водителей самостоятельно не ремонтируют в настоящее время так как современные автомобили настолько сложны в ремонте, что не на каждом СТО могут произвести ремонт. Считаю, что для общего понимания устройства автомобиля достаточно 6 часов, а остальные часы необходимо отдать на прак-

тическое обучение вождению в штатных и нештатных ситуациях. Изучаемый раздел оказания первой помощи при ДТП изучается в достаточном объеме, но при сдаче экзамена в ГИБДД практические навыки никем не оцениваются и не проверяются! По предмету «Вождение транспортных средств» необходимо конкретизировать темы, по которым обязательно должно проходить обучение вождению, например: вождение по автомагистрали и загородным дорогам, вождение в темное время суток и различных погодных условиях, длительное вождение которое будет составлять 3-4 часа беспрерывного вождения.

Необходимо отметить, что подготовка кандидатов в водители транспортных средств в России нуждается в комплексном изучении и принятия конкретных мер как к самим автошколам, так и в преподавателям и мастерам производственного обучения. Так, в настоящее время для того чтобы иметь право обучать вождению (стать мастером производственного обучения) достаточно иметь стаж вождения более 3 лет и пройти переподготовку дающее право обучать, тоже самое относится и преподавателям теоретического обучения, им необходимо иметь не ниже средне-специального образования по профилю и повышения квалификации для преподавания в автошколе.

Считаю необходимым пересмотреть данные требования и ввести требования к профессорско-преподавательскому составу и мастерам производственного обучения, установив стаж не менее 10 лет с обязательным прохождением переподготовки в заключении которого необходимо сдавать экзамен в ГИБДД по соответствующей категории. Так же необходимо введение рейтинга профессорско-преподавательского состава и мастеров производственного обучения не только по отзывам обучающихся но и проводить анализ «Начинающих водителей» в течении двух лет на нарушения Правил дорожного движения и участия в дорожно-транспортных происшествиях. Как правило, ведется рейтинг автошкол по количеству обучившихся и сдавших с первого раза экзамен в ГИБДД, однако такой рейтинг ни о чем не говорит. За частую тестовые задания просто заучиваются без понимания их сути, а перед практической частью экзамена «вождения», кандидаты за дополнительную плату нанимают тех же мастеров производственного обучения которые их натаскивают на правильное выполнение конкретных упражнений, а также проезжают по экзаменационным маршрутам, обращая внимание на возможные ошибки, которые они могут допустить в процессе экзамена с инспектором ГИБДД. Такая подготовка к экзамену дает возможность только положительно сдать экзамен в ГИБДД, но не дает никакой уверенности, что получив водительское удостоверение, завтра такой водитель не нарушит ПДД только по той причине, что он и не поймет своего нарушения, так как теоретическую часть он сдает на тестах, которые просто заучил.

В настоящее время все больше и больше появляется транспортных средств, которыми управляют «Начинающие водители», потому что каждый хочет иметь автомобиль для свободы и удобства передвижения, однако мало кто задумывается о том, что получая «водительское удостоверение», право на управление автомобилем он приобретает и обязанности, которые должен неукоснительно соблюдать.

Подводя итог, считаю необходимым для более качественной подготовки кандидатов в водители транспортных средств:

1. Пересмотреть программы обучения:

увеличить количество часов на практическое вождение, установив минимальное количество до 100 часов, также необходим критерий, который позволит подходить индивидуально к каждому обучающемуся;

прописать конкретные темы, необходимые для отработки навыков вождения (управление транспортным средством в темное время суток; управление транспортным средством на загородных трассах и автомагистралях; управление транспортным средством длительностью 3-4 часа без перерыва; отработка навыков управления транспортным средством в штатных и нештатных ситуациях и т.п.);

установить требования к профессорско-преподавательскому составу и мастерам производственного обучения, установив стаж не менее 10 лет с обязательным прохождением переподготовки, в заключение которого необходимо сдавать экзамен в ГИБДД по соответствующей категории.

2. При проведении экзамена:

увеличить количество тестовых заданий для проверки знаний по правилам дорожного движения до 60 и времени на их выполнение 60 минут;

проверять действия водителя при оказании первой помощи с применением манекенов для отработки практических навыков.

3. Ввести срок действия свидетельства по профессии «Рабочий автомобиля», выдаваемого автошколой после прохождения обучения сроком один год. По истечении одного года необходимо проведение дополнительных занятий с кандидатом в водители для восстановления как теоретических знаний, так и практических навыков управления.

4. Ввести водительское удостоверение для «Начинающих водителей» сроком на два года. В течение двух лет при нарушении требований Правил дорожного движения прекращать действие водительского удостоверения сроком на 3 месяца с обязательной пересдачей экзамена в ГИБДД.

5. Установить возраст лиц допускаемых к обучению на категорию «В» с 18 лет, а также срок сдачи экзаменов в ГИБДД после обучения, не превышающий один год.

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: http//stat.gibdd.ru (дата обращения: 06.03.2023).
2. Полякова С.В. К вопросу подготовки водителей // Вестник Челябинского государственного университета. 2015. № 17 (372). Право. Вып. 43. С. 52–57.
3. Квалификационный справочник профессий рабочих, которым устанавливаются месячные оклады [Электронный ресурс]: утв. постановлением Госкомтруда СССР и Секретариата ВЦСПС от 20 февраля 1984 г. № 58/3-102: в ред. от 15 марта 1991 г. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
4. К вопросу о подготовке кандидатов в водители: исторические и научные аспекты // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 4. С. 277–282.
5. Герман Т.А. О зарубежном опыте подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2021. № 3 (88). С. 114–119.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Шкеля Олег Викторович, заместитель начальника кафедры безопасности дорожного движения.
Краснодарский университет МВД России.
350005, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Ярославская, 128.

Ключевые слова: подготовка водителей, водительское удостоверение, начинающий водитель, стаж вождения.

Шукаева И.Н., Былинин И.А.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИОННО-ШТАТНОГО ПОСТРОЕНИЯ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

Положение о Госавтоинспекции МВД России, утвержденное Указом Президента Российской федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», закрепляет правовой статус как государственной инспекции. В нем сформулирована главная задача службы, обозначены основные

направления деятельности, определена структура подразделений Госавтоинспекции, регламентированы права и обязанности в области обеспечения безопасности дорожного движения, рассмотрены вопросы функционирования системы главных инспекторов безопасности дорожного движения (на всех уровнях) и иные вопросы правого статуса Госавтоинспекции.

Анализируя Положение о Госавтоинспекции, можно отметить, что служба в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства решает одну задачу по двум направлениям, которая связана безопасностью дорожного движения, при этом обеспечивает:

соблюдение обязательных требований нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения юридическими лицами независимо от форм их собственности, индивидуальными предпринимателями, должностными лицами организаций, гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами, лицами без гражданства;

проведение профилактических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий.

Однако необходимо отметить, что некоторые нормы Положения о Госавтоинспекции ранее уже отражались в законодательных актах [1, с. 145].

Проведя сравнительный анализ главной задачи Госавтоинспекции и деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, которая изложена в Федеральном законе № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», необходимо отметить, что деятельность подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения имеет более широкое толкование, так как включает в себя «обеспечение соблюдения законодательства в области безопасности дорожного движения».

Итак, Госавтоинспекция в пределах своей компетенции выполняет следующие задачи в области обеспечения безопасности дорожного движения:

обеспечение соблюдения законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения;

проведение профилактических мероприятий по предупреждению ДТП;

проведение мероприятий по снижению тяжести последствий в ДТП.

Указанные выше задачи выполняются в ходе осуществления надзорной деятельности Госавтоинспекцией, которая является основой компетенции службы.

Рассматривая правовой статус Госавтоинспекции, необходимо отметить, что правовую основу службы можно рассматривать с двух сторон, во-первых, это подразделения полиции, во-вторых, государственной инспекции. Имплементация государственных инспекций, их роль в системе государственного управления нашло подробное отражение в юридической литературе, хотя мнения авторов разделяются, но большинство из них считают, что государственные инспекции есть органы государственного управления, которые выполняют контрольно-надзорные функции, главной целью является обеспечение соблюдения установленных правил в разных областях общественных отношений [2, с. 458].

Важно отметить, что одним из наиболее обязательных условий вступления субъекта административного права в правовые отношения, будет являться его административная правосубъектность. Это, прежде всего, административная правоспособность, то есть способность лица быть субъектом административных правоотношений, возможность иметь определенные права и обязанности административно-правового характера, а так же административную дееспособность, – это способность лица реализовать предоставленные права, выполнять закрепленные обязанности и нести административную ответственность.

Таким образом, правосубъектность представляет собой элемент правового статуса. В качестве других элементов статуса можно отнести закрепленные права и обязанности, ответственность, предоставленные гарантии реализации прав.

Применимо к органам исполнительной власти элементам правового статуса также можно считать цели, задачи, функции, положение в системе органов исполнительной власти.

Полагаем, наиболее применима структура административно-правового статуса органов исполнительной власти в трудах Д.Н. Бахраха [3, с. 145], который выделил три главных блока в статусе государственных субъектов:

целевой;

структурно-организационный;

компетенционный.

Считаем, что к этим элементам необходимо еще добавить ответственность как неотъемлемую часть правового статуса субъекта.

Учитывая наличия целого ряда исследований проведенных учеными административистами, в отношении административно-правового статуса органов исполнительной власти, следует отметить, что первая составляющая статуса – это юридически закрепленные цели, задачи и функции. Из первых пунктов Положения о Госавтоинспекции можно установить следующее:

целью является охрана жизни и здоровья граждан, защита их законных интересов и прав, интересов общества и государства, а также реали-

зация единой государственной политики в сфере безопасности дорожного движения;

задачи обеспечивают соблюдение юридическими лицами вне зависимости от их форм собственности и иными организациями, должностными лицами и гражданами Российской Федерации, иностранными гражданами и лицами без гражданства законодательства Российской Федерации, иных нормативно правовых актов, правил, стандартов и технических норм по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведения мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий;

функции, необходимо разделить на: контрольные, надзорные, разрешительные.

Административные регламенты по направлениям деятельности подразделений Госавтоинспекции определяют цели, задачи, права и обязанности.

Полагаем, что в административно-правовом статусе Госавтоинспекции одной из особенностей можно выделить, что структурно в подразделениях не выделены сотрудники технического надзора. Функции по линии технического надзора, как правило, возлагаются на замещаемые должности государственных инспекторов безопасности дорожного движения под руководством главного государственного инспектора безопасности дорожного движения. Значит, что Госавтоинспекция воплощает в себе эту службу и вместе с ней другие службы, подразделения (пропаганда безопасности дорожного движения, регистрация транспортных средств и т.д.).

В ходе опроса проведенного среди сотрудников Госавтоинспекции УМВД России по Орловской области установлено, что 61 чел. (44,8 %) полагает необходимым в штатном построении Госавтоинспекции ввести сотрудников по замещаемой должности государственного инспектора (старшего) технического надзора, заместив должности государственных инспекторов (старших) по обеспечению безопасности дорожного движения, 45 чел. (33 %) с этим не согласны и 30 чел. (22 %) утверждает, что изменение названия должности не окажет влияние на выполнение служебных обязанностей.

Необходимо отметить, что еще одной особенностью административно-правового статуса Госавтоинспекции, которая несет в себе определенную проблему, является прямое подчинение главного государственного инспектора безопасности дорожного движения на районном уровне руководителю отдела внутренних дел, что приводит к двойственному подчинению, как начальнику отдела внутренних дел, так и руководителю управления Госавтоинспекции. Привлечение к выполнению общих функций полиции: охрана общественного порядка, выявление и пресечение преступлений против личности, собственности граждан не при выполне-

нии надзорной деятельности Госавтоинспекции, а так же участие в процессе раскрытия преступления, доставления граждан в отдел внутренних дел по расследуемым уголовным делам выявленных не сотрудниками Госавтоинспекции. Вышеперечисленное создает определенные трудности в работе по осуществлению федерального государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения.

Таким образом, целесообразно будет вывести подразделения Госавтоинспекции на районном уровне из состава отдела внутренних дел, оставив их «при ОМВД, МО МВД», что исключит возможность двойного подчинения.

Особое место в реализации полномочий по осуществлению федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения, занимает надзор за соблюдением обязательных требований законодательства юридическими лицами и предпринимателями, эксплуатирующими транспортные средства, в частности работа в этом направлении возложена на государственных инспекторов по безопасности дорожного движения.

В целях эффективности выполнения должностных обязанностей возложенных на государственных инспекторов по безопасности дорожного движения Госавтоинспекции и полноты надзорных мероприятий за субъектами надзора эксплуатирующих транспортные средства, полагаем, что возникает необходимость вывести эти должностные единицы из состава подразделений Госавтоинспекции на районном уровне, создав в штатном расписании управлений Госавтоинспекции отделы технического надзора. При этом руководитель созданного отдела надзора должен иметь непосредственное подчинение руководителю управления Госавтоинспекции.

Проведенные организационно штатные изменения позволят эффективно осуществлять надзорные мероприятия за деятельностью юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, эксплуатирующих транспортные средства, так как большинство субъектов надзора имеют регистрацию юридического адреса в одном районе субъекта, а деятельность осуществляют в разных районах. Это позволит проводить целевые проверочные мероприятия во всех районах субъекта одним подразделением, исключая случаи перенаправления документально оформленных фактов для проведения проверки разными государственными инспекторами по безопасности дорожного движения Госавтоинспекции. Сотрудники отдела надзора будут выполнять свои непосредственные обязанности, реализовывая полномочия по осуществлению федерального государственного надзора, не отвлекаясь на выполнение общеполицейских функций за исключением отдельных случаев.

1. Административное право и административный процесс: актуальные проблемы / отв. ред. Л.Л. Попов и М.С. Студеникина. М.: Юристь, 2004. С. 142–153.
2. Административное право: учебник / под ред. Ю.М. Козлова, Л.Л. Попова. М.: Юрист, 2002. 458 с.
3. Бахрах Д.Н. Административное право России: учебное пособие. М.: «Норма-Инфра», 2000.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Шукаева Ирина Николаевна, старший инспектор по исполнению административного наказания отдела ГИБДД.
УМВД России по г. Орлу.
302000, Российская Федерация, г. Орел, ул. Гуртьева, 21.

Былинин Игорь Александрович, старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД.
Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, Российская Федерация, г. Орел, ул. Игнатова, 2.

Ключевые слова: положение о Госавтоинспекции, технический надзор, организационно-штатное построение, полномочия, надзорные мероприятия.

Ясникова В.А.

ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ВТОРОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (2021–2030) НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ ИРЛАНДИЯ

Проанализирован опыт Республики Ирландия по реализации нового подхода к обеспечению безопасности дорожного движения в течение 2021–2030 гг. Дается анализ Стратегии безопасности дорожного движения на 2021–2030 гг.

В августе 2020 г. Генеральная Ассамблея ООН провозгласила период 2021–2030 гг. вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения [1].

Отличительной особенностью второго Десятилетия от первого Десятилетия действий стала постановка конкретных целей для всех стран – предотвратить к 2030 г. не менее 50 % погибших и раненных в результате дорожно-транспортных происшествий. Учитывая поставленную цель, каждая страна разработала национальные документы стратегического характера по безопасности дорожного движения на период второго Десятилетия [2].

Настоящая статья посвящена ирландскому опыту реализации мер, направленных на достижение целевых показателей БДД в рамках второго Десятилетия.

С момента запуска первой в истории страны Стратегии безопасности дорожного движения в 1998 г. количество погибших в результате ДТП снизилось почти на 70 %. Благодаря реализации стратегии 2013–2020 гг. Ирландия добилась самого низкого показателя погибших в результате ДТП и заняла второе место по этому показателю в Европейском Союзе (ЕС) в 2019 г. (28 погибших в результате ДТП на миллион населения) [3].

В рамках реализации второго Десятилетия Ирландия присоединилась к глобальному плану по сокращению количества погибших и раненых в результате ДТП и поставила цель сократить на 50 % количество погибших (со 144 до 72) и серьезно раненых (с 1 259 до 630) в результате ДТП к 2030 г.[1] [4].

Стратегия основана на концепции Vision Zero, которая будет реализована с помощью подхода «Безопасная система» (Safe System) и представляет собой долгосрочную цель – ноль погибших и раненных в результате ДТП к 2050 г.

Для обеспечения эффективного осуществления мероприятий в рамках стратегии на 2021–2030 гг., документ предполагает реализацию мер в 3 этапа: 2021–2024 гг. (1-й этап), 2025–2027 гг. (2-й этап), 2028–2030 гг. (3-й этап).

Цель первого этапа (2021–2024 гг.) представляет собой сокращение количество погибших на 15 % (от 144 до 122) и серьезно раненых на 10 % (с 1 259 до 1 133) в результате ДТП к 2024 г. [4].

Дальнейшие целевые ориентиры для второго и третьего этапов будут разработаны в течение последних шести месяцев предыдущего этапа.

Каждый план включает в себя ряд направлений, а также меры поддержки, направленные на дополнение и повышение эффективности мероприятий по безопасности дорожного движения. Чтобы достичь поставленной цели в рамках подхода «Безопасная система» разработаны семь направлений: безопасные дороги и обочины, безопасная скорость, без-

[1] В качестве целевых ориентиров используются средние показатели погибших и пострадавших в результате ДТП за 2017–2019 гг.

опасные транспортные средства, безопасное управление транспортным средством, реагирование после ДТП, безопасное передвижение, безопасность водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки.

Первое направление «Безопасность дорог и обочин» включает планирование, проектирование и эксплуатацию дорог и обочин и обеспечивает основу для безопасного использования дорог и транспортных средств.

Целью этого направления является проектирование интуитивно-понятных дорог и создание обочин, позволяющих свести к минимуму тяжкие последствия в результате ДТП.

Направление «Безопасная скорость» является центральным элементом подхода «Безопасная система», поскольку она включает в себя рассмотрение планирования и конструкции дорог и транспортных средств, установление ограничений скорости для сокращения травм, а также просвещение и информирование общественности и обеспечение соблюдения этих ограничений.

Направление «Безопасные транспортные средства» в подходе «Безопасные системы» направлено на обеспечение безопасности участников дорожного движения как внутри, так и снаружи транспортного средства.

Направление включает меры, помогающие избежать ДТП (например, путем предупреждения о ДТП в транспортном средстве специализированной системой оповещения) и смягчения последствий в результате ДТП до того, как оно произойдет (например, путем замедления транспортного средства перед препятствием с помощью усовершенствованного экстренного торможения). Направление также включает меры по снижению травматизма в случае ДТП (например, использование защитных передних и боковых частей транспортных средств) и уменьшению последствий травм (например, путем обеспечения быстрого реагирования после ДТП).

Направление «Безопасное управление транспортным средством» включает в себя широкий спектр мер безопасности, таких как соблюдение установленного ограничения скорости, вождение без нарушений (управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, усталости или отвлечения внимания), ношение шлема, пристегивание ремней безопасности и правильное использование детских удерживающих устройств.

Направление также включает в себя введение стандартов для участников дорожного движения, пересмотр законодательства о дорожном движении и осуществление целенаправленного правоприменения, общественные образовательные и информационные кампании и использование преимуществ технологий безопасности.

Направление «Реагирование после ДТП» касается эффективного и своевременного спасения, лечения и реабилитации пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях и направлено на снижение тяжести и последствий травм в случае ДТП. Направление также включает в себя безопасную и своевременную транспортировку квалифицированного медицинского персонала к месту происшествия, правильную диагностику и стабилизацию состояния пострадавшего на месте происшествия. Помимо прочего, включает безопасную транспортировку пострадавшего в наиболее подходящее лечебное учреждение, доступ к специализированным реабилитационным услугам и поддержку семей пострадавших.

Целью направления «Безопасное передвижение» является показать, что существует существенная разница в рисках смертельных и серьезных травм для разных способов передвижения.

Направление предполагает продвижение более безопасных видов транспорта (например, общественного транспорта, такого как автобусный и железнодорожный), а также обеспечение безопасности дорожного движения для других активных видов передвижения, к которым относятся ходьба и езда на велосипеде, где риски летального исхода и получения серьезных травм в случае ДТП выше, чем для защищенных участников дорожного движения[1].

Направление «Безопасность водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки» построено на планировании перевозок с целью снижения количества погибших и раненых в результате ДТП.

Безопасность водителей транспортных средств, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, включает в себя поездки с использованием транспортных средств, находящихся в государственной или частной собственности, или арендованных транспортных средств (включая мотоциклы). Направление также включает в себя совершенствование мер контроля за коммерческими транспортными средствами.

Учитывая вышеизложенное и применяя трансформационный подход к практике и управлению в области безопасности дорожного движения, стоит предположить, что реализация указанных направлений поспособствует снижению поставленных показателей погибших и раненых в результате ДТП в Ирландской Республике, требуемых к 2030 г., и прогресс в достижении конечной цели Vision Zero к 2050 г.

---

1. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире [Электронный ресурс]: Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН A/RES/74/299 // Официальный сайт Организации Объединенных Наций.

---

[1] Защищенные участники дорожного движения – категория участников дорожного движения, к которым относятся водители моторизированных ТС.

URL: https://undocs.org/pdf?symbol=ru/A/RES/74/299 (дата обращения: 15.02.2023).
2. Ясникова В.А. Актуальные вопросы проводимой политики зарубежных стран в рамках реализации первого и второго Десятилетий действий по обеспечению безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 3. С. 64–68.
3. Department of Transport. (2021b). Ten-year strategy for the haulage sector [Электронный ресурс]. URL: https://www.gov.ie/en/publication/3d568-ten-year-strategy-for-the-haulage-sector (дата обращения: 15.02.2023).
4. Ireland's Government Road Safety Strategy 2021–2030 [Электронный ресурс]. URL: https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/legislation/government_road_safety_strategy_2021_2030_13th_dec21_final.pdf?sfvrsn=cf289e63_3 (дата обращения: 18.02.2023).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Ясникова Вера Андреевна, научный сотрудник.
Научный центр БДД МВД России.
121293, Российская Федерация, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Ключевые слова: безопасность, второе десятилетие, стратегия, Ирландия.

Сборник материалов

XVII Международная научно-практическая конференция
(Орел, 20–21 апреля 2023 г.)

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

Подписано в печать 17.04.2023. Формат 60x90 1/16.
Усл. печ. л. – 27,13. Тираж 20 экз. Заказ № 332.

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