

**Федеральное государственное казённое образовательное учреждение
высшего профессионального образования**

**«ОРЛОВСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**



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

Сборник материалов VI международной научно-практической конференции

В 3-х частях

Часть 1

Орёл
ОрЮИ МВД России
2012

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
У67

Редакционная коллегия

к.ю.н. Щербакова Л.Ю., к.ю.н., доцент Проказин Д.Л., к.ю.н. Калюжный Ю.Н.,
Мурашёв Е.В., Рогулёв П.А., Анохин Е.Е.

У67 «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)» междунар. науч.-практ. конф. (2012; Орёл). Сборник материалов VI Международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)» 20 апреля 2012 г. В 3-х частях. Часть 1 / Орловский юридический институт МВД России. – Орёл: ОрЮИ МВД России, 2012. – 124 с.

ISBN 978-5-88872-035-6 (ч.1)

ISBN 978-5-88872-034-9

Сборник научных статей составлен по материалам выступлений участников VI Международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)» (20 апреля 2012 г.).

Материалы публикуются в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

ISBN 978-5-88872-035-6 (ч. 1)
ISBN 978-5-88872-034-9

© ОрЮИ МВД России, 2012

СОДЕРЖАНИЕ

Алдошин А.В. ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА - ВАЖНЕЙШАЯ СОСТАВНАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД	5
Александров А.Н. ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТАТЬЕЙ 12.18 КОАП РФ «НЕПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА В ДВИЖЕНИИ ПЕШЕХОДАМ ИЛИ ИНЫМ УЧАСТНИКАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ», ОСУЩЕСТВЛЯЕМОЙ СОТРУДНИКАМИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГИБДД МВД РОССИИ...	8
Амосов М.Ф. ДЕЛОВАЯ ИГРА - ОДНА ИЗ ИННОВАЦИОННЫХ ФОРМ ПРОВЕДЕНИЯ ЗАНЯТИЙ ПО ТАКТИКО-СПЕЦИАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ.....	10
Андреева И.А., Сорокин В.А. ИССЛЕДОВАНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ЛИЧНОСТИ И ПОВЕДЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	13
Андреева И.А. КОММУНИКАТИВНЫЙ ТРЕНИНГ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	15
Андрианов Д.А. МЕТОДЫ ПОДГОТОВКИ КУРСАНТОВ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ МВД РОССИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ОСНОВЫ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОТРУДНИКОВ ОВД».....	17
Андрухов В.А., Шкеля О.В. ФИКСАЦИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ.....	19
Анохин Е.Е. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ УСТНОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДИАЛОГИЧЕСКОЙ РЕЧИ СОТРУДНИКА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	25
Анохина Л.И. ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ПРЕПОДАВАТЕЛЯ ИНОСТРАННОГО ЯЗЫКА ПРИ ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	28
Антохина Н.Ю. ПРОБЛЕМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ К УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕПРАВОМЕРНОЕ ЗАВЛАДЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ.....	31
Афонин В.В. ОСОБЕННОСТИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	33
Бадиков Д.А. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЗНАНИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДТП.....	38
Баранчикова М.В. БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ОБЪЕКТ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОХРАНЫ.....	42
Баркалов С.Н. ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНО ВАЖНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВЛЕННОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ.....	44
Барышников М.В. К ВОПРОСУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	47
Басатин А.Е. ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ ЗА РУБЕЖОМ.....	50
Батбаяр Б. СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МОНГОЛИИ.....	53
Белевский Р.А. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОСОБЕННОСТЕЙ ЛИЧНОСТИ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ПРЕСТУПНИКОВ.....	57
Беляева О.В. К ВОПРОСУ ПРАВОСОЗНАНИЯ И ПРАВОВОЙ КУЛЬТУРЫ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....	61

Бондарев А.А. ПРОИЗВОДСТВО НЕОТЛОЖНЫХ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД ПО ПРЕСТУПЛЕНИЯМ, ПОСЯГАЮЩИМ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	64
Борисова С.Е. ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ ИНСПЕКТОРОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	66
Бровчук О.В. ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УЧЕБНО-ПРАКТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОРЮИ МВД РОССИИ.....	69
Булыжкин А.В. ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ОСМОТРА НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ.....	72
Вербина О.Л. НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОСАГО.....	76
Власов В.В. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПОДДЕЛКОЙ БЛАНКОВОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД.....	78
Гаврилин С.А. ПОВЕДЕНЧЕСКИЕ ОШИБКИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ АТТЕСТАЦИИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....	82
Гайнуллина А.В. ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ.....	85
Гарина О.В. ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СФЕРЕ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	89
Герасимов И.В. ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ У СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ НАВЫКОВ ПРИМЕНЕНИЯ ФИЗИЧЕСКОЙ СИЛЫ.....	92
Гнеушева А.В. ДИНАМИКА ПРОФЕССИОНАЛИЗМА СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ ТРУДА.....	94
Гольчевский В.Ф., Власов Ф.М. НЕРАЗРУШАЮЩИЕ МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ МАРКИРОВОЧНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	96
Горовцов А.А., Солошенко П.А. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	100
Гришин А.В., Миленин Ю.Н. ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ВОЗМОЖНОСТЕЙ АУДИО- И ВИДЕОЗАПИСИ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ.....	104
Грядунов В.М. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО ДОПУСКУ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К УЧАСТИЮ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ.....	110
Губенков О.Е. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ПРАВИЛ, НОРМАТИВОВ И СТАНДАРТОВ В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ.....	117
Доржсурен Нямдорж КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (ПРЕСТУПЛЕНИЙ) В МОНГОЛИИ.....	119

ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА - ВАЖНЕЙШАЯ СОСТАВНАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Алдошин А.В.,

к.п.н., преподаватель кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России

Несмотря на многообразие методических приемов к применению средств и методов физической подготовки, направленных на поддержание физической готовности, ряд работ (Л.А. Вейднер-Дубровин, 1982; Ю.К.Демьяненко, 1981; В.Ф. Дергачев, С.Л. Копотев, Х.Ш. Шафигуллин, 1996; А.Ф. Калашников, 1997; В.А. Кононов, 2003 и др.) свидетельствуют о том, что главным в повышении эффективности физической подготовки является ее организация, особенности которой вытекают из условий профессиональной деятельности.

Физической подготовке сотрудников ГИБДД отводится важная роль с момента ее возникновения. Менялись средства и способы борьбы с нарушителями, а значимость физической тренированности сотрудников ГИБДД для успешной работы не снижалось, а возрастала, требовала определенной дифференциации, соответствия характеру преступлений в новой обстановке.

Чтобы обеспечить решение новых задач, стоящих перед физической подготовкой сегодня, нужно еще больше усилить ее связи со всей системой профессиональной подготовки.

На современном этапе труд сотрудников ГИБДД характеризуется высоким нервно-эмоциональным напряжением и различным уровнем двигательной активности, поэтому одной из основных задач физической тренировки сотрудников ГИБДД является снижение отрицательного влияния неблагоприятных факторов их профессиональной деятельности и обеспечение физической готовности для действий в экстремальных условиях (А.А. Абраменко, 2002; А.Ф. Майдыков, 1994).

Исследованиями установлено, что оптимальная физическая тренировка является эффективным средством повышения устойчивости организма к воздействию неблагоприятных факторов, укрепляет нервную систему, способствует координированности двигательных вегетативных функций. Она обеспечивает такое состояние сердечнососудистой и дыхательной систем, которое обуславливает высокий уровень общей физической готовности (Р.М.Кадыров, Н.Б.Галкин, 1984; В.И.Баладин, 1986 и др.).

В процессе физической подготовки решаются разнообразные задачи, что, в конечном счете, обеспечивает высокую работоспособность при выполнении профессиональных действий в различных условиях. Эти задачи решаются путем применения разнообразных средств и методов тренировки (Ю.К.Демьяненко, 1981; Л.П. Матвеев, 1977. 1991; Е.Engle, 1981 и др.).

Варьирование нагрузок осуществляется за счет изменения объема и интенсивности работы, использования работы различной преимущественной направленности, применения различных по направленности и величине нагрузок на отдельных тренировочных занятиях (В.Н.Платонов, 1988). Правильное их использование является важным средством для компенсации ряда отрицательных функциональных сдвигов, связанных с особенностями профессиональной деятельности (В.Л.Марищук, 1973).

Кроме того, применение физических упражнений предполагает возможность их воздействия на нервную систему с целью снижения эмоционального напряжения. Рациональная и дифференцированная система целенаправленной физической подготовки способствует нормализации функций центральной нервной системы и повышению эмоциональной устойчивости.

И, наконец, с помощью упражнений можно поддерживать необходимый уровень физической активности человека, то есть в известной мере управлять его функциональным состоянием (К.Л.Верцин, 1989).

По мнению В.В. Килина (1997), на каждом из этапов профессионального становления сотрудников ГИБДД с помощью физических упражнений решаются следующие задачи повышения психической и физической готовности:

- опережающее развитие важных психических качеств;
- воспитание и совершенствование важных психических качеств;
- создание готовности функциональных систем организма к перенесению воздействия специфических факторов внешней среды и условий служебной деятельности;
- повышение физиологических резервов организма за счет высокой физической тренированности;
- воспитание и совершенствование волевых качеств;
- выработка способности управлять своим эмоциональным состоянием, снимать излишнее мышечное напряжение.

В последнее время увеличилось количество работ, подтверждающих возможность применения средств физической подготовки, направленных на развитие и совершенствование профессионально важных качеств для решения служебных задач (А.А.Абраменко, 2002; Б.В.Ендальцев, 1986; В.В.Кишин, 1997; В.А.Кононов, 2003 и др.).

Однако если нет положительных функциональных, морфологических и биохимических изменений в организме, значит нет и развития физических качеств (Н.А. Чариева, 1986). Этот вывод важен для контроля над уровнем физической подготовленности сотрудников ГИБДД. В связи с этим можно сказать, что качественные изменения их организма неизбежно должны привести к повышению уровня физической подготовленности, а значит - к повышению профессионального мастерства. Особое значение в положительных изменениях в организме при развитии физических качеств принадлежит формированию временных связей, улучшающих координацию деятельности мышц и внутренних органов (Б.В.Ендальцев, 2007).

В то же время следует учитывать, что наивысшие показатели в одном из физических качеств могут быть достигнуты лишь при определенном уровне остальных, а наивысшие показатели в выполнении профессиональных приемов и действий – при специально развитых наиболее важных физических качествах (А.А.Нестеров, Б.В. Ендальцев, 1986).

Физическая подготовка наиболее полно будет отвечать своим задачам, если она будет предусматривать повышение выносливости одновременно к различным неблагоприятным или экстремальным факторам.

Как показывают специально проведенные исследования Ю.К.Демьяненко (1981), средствами физической подготовки можно повысить устойчивость организма к экстремальным воздействиям на 30-40%. С этой целью моделируется ситуация, приближенная к реальной, например, сотрудник ГИБДД тренируется в задержании преступника после долговременного преследования на транспортном средстве. Подобные тренировки снимают эффект неожиданности незнакомой ситуации, определяют основные элементы тактики поведения в таких условиях. Все это повышает психологическую устойчивость, уверенность в своих силах. В ходе физической подготовки также должны отрабатываться элементы поведения в экстремальных условиях учебно-боевой деятельности (А.А. Горшков, В.И. Соколов, 1990).

Сущность специальной тренировки сводится к направленному усилению общих неспецифических компонентов адаптации с помощью различных нагрузочных занятий. В процессе этих занятий повышается способность быстрого формирования новых программ регулирования и расширяются функциональные возможности физиологических систем, увеличиваются и физиологические резервы организма. При этом обращают внимание на формирование волевых качеств и обучение оптимальным поведенческим реакциям (Е.В. Балашов, 1994).

У человека, постоянно занимающегося физическими упражнениями, развиваются весьма положительные и желательные изменения в организме. Эти изменения заключаются в улучшении функционального состояния систем организма, обычно подвергающихся наибольшему напряжению вследствие воздействия экстремальных факторов (Б.В.Ендальцев, 2007). Наиболее значительными из этих изменений являются следующие:

- возрастание эффективности деятельности сердечнососудистой системы;
- улучшение легочной вентиляции и утилизация глюкозы крови;
- уменьшение жировой ткани;
- снижение артериального давления в состоянии покоя.

Такое улучшение функционального состояния систем помогает организму успешно противостоять интенсивному стрессу. Известно, что у людей, занимающихся физическими уп-

ражностями, физическое напряжение и эмоциональные нагрузки снижаются быстрее, на 4-5% повышается работоспособность.

Следует помнить, что и сами физические упражнения могут служить средством создания стрессовых ситуаций в профессиональной деятельности. Предварительная строго дозированная физическая нагрузка позволяет оценить надежность в состоянии напряженности функциональных возможностей организма (В.А.Плахтиенко, Ю.М.Блудов, 1982).

Поэтому высокая физическая готовность, активное течение нервных процессов должны обеспечиваться заранее системой физической подготовки, при помощи которой необходимо развивать профессионально важные качества, способствовать опережающему совершенствованию их для успешной профессиональной деятельности сотрудников ГИБДД в различных условиях.

Кроме физиологического воздействия физическая тренировка оказывает влияние и на психику человека. Систематическая физическая активность не изменяет типологических свойств личности, однако способствует значительному улучшению эмоционального фона, настроения (Г.А. Бурцев, 1996). Многочисленные эксперименты показали, что курс регулярной физической тренировки увеличивает общительность, активность, жизнерадостность, способствует формированию уверенности в своих силах и даже может служить эффективным средством снижения уровня психической депрессии (Ф.З. Меерсон, 1981; С.А. Разумов, 1986; Р.А. Тигранян, 1988).

Таким образом, физическая тренировка является наиболее мощным и достаточно универсальным инструментом регулирования функционального состояния различных вегетативных систем, психического статуса организма и работоспособности человека в целом (Б.В. Ендальцев, 2007).

Анализ литературы по изучению вопросов развития профессионально важных качеств у сотрудников ГИБДД, необходимых им для профессиональной деятельности в экстремальных условиях, а также опыт работы по физической подготовке и спорту убеждает нас в том, что одним из наиболее эффективных средств решения данной задачи является комплексное применение спортивных и подвижных игр, рукопашного боя и преодоления препятствий с применением имитационных средств.

В отечественной и иностранной литературе имеется много данных, подтверждающих положительное влияние рукопашного боя, преодоления препятствий, спортивных и подвижных игр для улучшения действий в экстремальных условиях. Экспериментальные исследования свидетельствуют о том, что:

- во-первых, рукопашный бой, преодоление препятствий, спортивные игры способствуют формированию и совершенствованию различных физических и специальных качеств, а также многочисленных двигательных навыков, необходимых для выполнения задач сотрудников ГИБДД в экстремальных условиях;

- во-вторых, они являются важнейшим средством повышения морально-психологических качеств;

- в-третьих, занятия и соревнования по рукопашному бою, спортивным играм протекают в условиях большого эмоционального подъема, повышают возбудимость центральной нервной системы, способствуют выработке новых условно-рефлекторных связей и наиболее совершенных функциональных реакций в организме, а также развитию необходимых качеств нервно-мышечной деятельности и приобретению новых, разнообразных двигательных навыков.

Е.А. Митин, А.С. Яцковец (1990), С.М. Оплавин (1983), Ю.И. Портных (1984), Е.Б. Сокологуб (1978), В.Г. Яковлев (1955, 1959), S.L. Key, G.E. Hudiburg (1979) и др. отмечают положительное влияние игровой деятельности на ряд психических процессов – внимание, память, быстроту двигательной реакции, ориентировку в пространстве и другие.

Установлено, что при их проведении улучшается протекание вегетативных процессов, в первую очередь, обмена веществ, дыхания и кровообращения. Соревновательный характер игровой деятельности, стремление превзойти соперников в быстроте и точности игровых действий, в технической и тактической изобретательности приучают занимающихся мобилизовать свои возможности для действий с максимальным напряжением сил и преодолевать трудности, возникающие в процессе спортивной борьбы (Е.А. Митин, А.С. Яцковец, 1990). Спортивные игры, наряду с другими разделами физической подготовки, позволяют избирательно воздейст-

вывать на воспитание морально-волевых качеств, необходимых сотрудникам ГИБДД в их служебной деятельности.

Анализ литературных источников позволяет сделать вывод о том, что рукопашный бой, преодоление препятствий, спортивные и подвижные игры являются приемлемым средством для развития физической готовности сотрудников ГИБДД к служебно-боевой деятельности.

Следует также отметить, что нагрузки в игровых упражнениях приводят к такому психическому состоянию, которое адаптивно возникает при экстремальных ситуациях у сотрудников ГИБДД.

Известно, что в относительно короткий период тренировки по спортивным играм можно значительно повысить способности к широкому распределению и быстрому переключению внимания (Е.Б.Сологуб, 1978).

На основании теоретического анализа и обобщения различных данных можно отметить, что физическая подготовка обладает огромными возможностями развития профессионально важных качеств с целью развития физической готовности сотрудников ГИБДД для действий в экстремальных условиях (А.А. Абраменко, 2002; Г.А. Бурцев, 1996; Б.В. Ендальцев, А.А. Нестеров, 1986; И.А. Кузнецов, 1980, 2005; Э.В.Маркин, 2006; С.В. Никишов, 2000; Г.Н. Ранцев, 2005; В.А. Шершнева, 2002; Г.В. Антонов, А.Я. Слепнев, 1991; В.В.Яншин, 1989 и др.). При этом наиболее эффективными являются средства, которые поэтапно формируют функциональную, скоростно-силовую, психологическую и эмоционально-волевою готовность сотрудников ГИБДД к эффективным действиям в различных условиях.

Таким образом, установлено, что профессиональная деятельность сотрудников ГИБДД характеризуется значительным объемом психических и физических нагрузок, высоким нервно-эмоциональным напряжением, а, следовательно, физическая подготовка в МВД должна быть направлена на преодоление этих неблагоприятных факторов профессиональной деятельности.

ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ СТАТЬЕЙ 12.18 КОАП РФ «НЕПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРЕИМУЩЕСТВА В ДВИЖЕНИИ ПЕШЕХОДАМ ИЛИ ИНЫМ УЧАСТНИКАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ», ОСУЩЕСТВЛЯЕМОЙ СОТРУДНИКАМИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГИБДД МВД РОССИИ

Александров А.Н.,

к.ю.н., старший преподаватель кафедры административного права и административной деятельности ОВД Белгородского юридического института МВД России

Сегодня важно выработать у водителей привычку относиться к пешеходу как к лицу, имеющему абсолютное преимущество на дороге. Привычка уступать уже давно существует у водителей во многих странах мира, и никаких особых проблем с движением в связи с этим не возникает. Такая привычка - гарантия безопасности пешеходов, ведь если водитель морально готов притормозить всегда, а не только в последнюю минуту перед наездом, шансов избежать аварии значительно больше¹.

При квалификации административных правонарушений по ст. 12.18 КоАП РФ «Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения», осуществляемой сотрудниками дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России (далее – ДПС), зачастую приходится сталкиваться со спорными ситуациями и недовольством водителей, оспаривающих правильность и законность своих действий. В рамках данной статьи хотелось бы обратить внимание субъектов квалификации на отдельные положения и вопросы, требующие актуализации при выявлении и сопоставлении признаков совершенного деяния участниками дорожного движения с признаками юридического состава, предусмотренного ст. 12.18 КоАП РФ.

¹ Мошкович М. Привычка уступать // Эж-Юрист. 2009. №19.

В момент выявления данного административного правонарушения и непосредственного обращения сотрудника ДПС к водителю необходимо строго соблюдать положения, предусмотренные разделом «Взаимоотношения сотрудников с участниками дорожного движения» Приказа МВД России №185 от 02.03.2009 года «Об утверждении административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения», которые определяют, что взаимоотношения сотрудников с участниками дорожного движения должны основываться на строгом соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании решительности и принципиальности в предупреждении и пресечении правонарушений с внимательным и уважительным отношением к гражданам.

В разговоре с участниками дорожного движения сотрудник обязан быть вежливым, объективным и тактичным, обращаться к ним на «Вы», свои требования и замечания излагать в убедительной и понятной форме, исключая возможность ошибочного или двоякого их понимания, проявлять спокойствие и выдержку.

При обращении к участнику дорожного движения сотрудник должен представиться, назвав свою должность, специальное звание и фамилию, после чего кратко сообщить причину и цель обращения.

В случае обращения граждан сотрудник, выполнив те же требования, обязан внимательно выслушать, в пределах своей компетенции принять меры по их заявлениям либо разъяснить, куда следует обратиться для разрешения поставленного вопроса.

При первичной квалификации действий правонарушителя сотрудник ДПС руководствуется положением пункта 14.1. Постановления Правительства Российской Федерации №1090 от 23.10.1993 года «О правилах дорожного движения», который гласит, что водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан снизить скорость или остановиться перед переходом, чтобы пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть или вступивших на нее для осуществления перехода.

В существующей практике при несении службы сотрудниками ДПС используются патрульные транспортные средства¹, которые опять же, как правило, оборудуются устройствами фото- и видеофиксации. При соблюдении данного условия и учитывая, что совершенное правонарушение было зафиксировано на данные устройства, доказать событие административного правонарушения и вину правонарушителя не составит большого труда, так как на основании ч. 2 ст.26.7 КоАП РФ материалы фото- и киносъемки, звуко- и видеозаписи рассматриваются как документальное доказательство совершенного административного правонарушения.

Другое дело, когда фото- и видеофиксация не производится. В этих случаях доказательством совершения данного административного правонарушения являются показания сотрудников ДПС, свидетелей и очевидцев произошедшего, которые в соответствии со ст. 26.2. КоАП РФ рассматриваются как доказательства по делу об административном правонарушении.

Согласно приказу МВД России от 02.03.2009 №185² года разъяснения участнику дорожного движения сути совершенного им нарушения должны даваться без нравоучений, убедительно и ясно, со ссылкой на соответствующие требования Правил дорожного движения и других нормативных правовых актов, действующих в области дорожного движения.

При возникновении конфликтных ситуаций, претензий или по требованию участников дорожного движения сотрудник разъясняет порядок обжалования своих действий.

¹ К патрульным транспортным средствам относятся транспортные средства Госавтоинспекции (автомобиль, мотоцикл, автобус), состоящие на балансе в органах внутренних дел и включенные в постовую ведомость. Патрульные автомобили могут использоваться в исполнении с нанесенной на наружную поверхность специальной цветографической схемой в соответствии с национальным стандартом Российской Федерации и оборудованные устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, а также без указанных специальных цветографических схем и устройств для подачи сигналов.

² Об утверждении административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 02.03.2009 года №185 // СПС КонсультантПлюс.

Если участник дорожного движения на сообщение о совершенном нарушении реагирует возбужденно, нужно дать ему время успокоиться и предоставить возможность дать объяснение по поводу его неправомерных действий, дополнительно разъяснить суть правонарушения, после чего осуществляется производство по делу об административном правонарушении. При необходимости о конфликтной ситуации докладывается дежурному для решения вопроса о выезде на место для разбирательства ответственных должностных лиц. В случае неповиновения законному распоряжению или требованию сотрудника либо воспрепятствования исполнению им служебных обязанностей в отношении лица возбуждается дело об административном правонарушении, предусмотренном частью 1 статьи 19.3 КоАП РФ.

По требованию участника дорожного движения сотрудник должен сообщить местонахождение и телефон дежурного или ответственного должностного лица.

Исполнение сотрудниками административных процедур (административных действий) осуществляется на постах, маршрутах патрулирования, административных участках, а также в ходе передвижения сотрудника на патрульном транспортном средстве в зоне ответственности подразделения к месту несения службы и обратно и в иных случаях передвижения по указанию (разрешению) руководителя подразделения или дежурного.

ДЕЛОВАЯ ИГРА - ОДНА ИЗ ИННОВАЦИОННЫХ ФОРМ ПРОВЕДЕНИЯ ЗАНЯТИЙ ПО ТАКТИКО-СПЕЦИАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ

Амосов М.Ф.,

доцент кафедры огневой подготовки
и деятельности ОВД в особых условиях
Орловского юридического института
МВД России

Методы, практически ориентированные, закрепляющие поведенческие навыки и умения в силу своей специфики, являются инновационными. Формы этой группы методов разнообразны. К ним относятся организационно-деятельностные, деловые ролевые игры, диалоги персоналий, творческие работы, ролевой тренинг, кейз-стади и др.

Для организации инновационных занятий, развивающих умения и навыки курсантов, необходимо соблюдение следующих условий: наличие разработанных преподавателем идей, сценариев, правил занятия; наличие аудио-, видео- или компьютерной техники, демонстрационного или раздаточного материала к каждому занятию; готовность преподавателя ко всяким неожиданностям, даже к тому, что он может чего-то не знать; доверие курсанта к преподавателю, чтобы в процессе обучения раскрыть свои «слабые стороны».

Рассмотрим некоторые формы занятий.

Игры в нашей жизни имеют весьма разнообразное значение. Для профессиональной и учебной деятельности игра, как вид деятельности, связанной с условностями, приобретает особое значение.

Сам термин «игра» соответствует понятиям о шутке и смехе, легкости и удовольствии и указывает на связь этого процесса с положительными эмоциями. Вершиной эволюции игровой деятельности в онтогенезе является сюжетная или ролевая игра, по терминологии психолога Л.С.Выготского, «мнимая ситуация».

Работа с образами, пронизывающая игровую деятельность, стимулирует процессы мышления, в том числе творческую интуицию. «Вместе с тем исторически в игре... впервые появляются условность и символ как средства проявления внутреннего глубокого скрытого сакрального смысла событий, действий, отделяющиеся от их прямого утилитарного умысла»¹. Процесс деловой игры побуждает к ориентированию в общем смысле человеческой деятельности в том, что любое предметное действие включено в человеческие отношения, так или иначе направлено на других людей и оценивается ими как значимое или незначимое.

¹ Гессе Г. Игра в бисер. М., 1975. С. 23.

Использование деловых игр в учебном процессе по тактико-специальной подготовке преследует несколько целей:

- сформировать мотивацию на обучение курсантов;
- оценить уровень подготовленности курсантов;
- перевести материал из пассивного состояния - знания - в активное - умение;
- передать этические нормы и принципы;
- провести индивидуальную и групповую диагностику.

Создание такого рода мотивации - мотивации достижения в совместной учебной деятельности - является, пожалуй, основной целью применения игровых форм ведения занятий и собственно игр в системе интенсивного обучения курсантов. Применение игр позволяет решить и другую, практически не менее важную, задачу, связанную с необходимостью компенсации информационной перегрузки, с организацией психологического и физиологического отдыха.

Одна и та же деловая игра может выступать в нескольких функциях:

1. Обучающая функция — развитие общеучебных умений и навыков (память, внимание, восприятие информации различной модальности).

2. Развлекательная функция - создание на занятиях благоприятной атмосферы, превращение занятия из скучного в интересное.

3. Коммуникативная функция - объединение коллективов курсантов, установление эмоциональных контактов.

4. Релаксационная функция - снятие эмоционального напряжения, вызванного нагрузкой на нервную систему при интенсивном обучении.

5. Психотехническая функция - формирование навыков подготовки своего физиологического состояния для более эффективной деятельности, перестройка психики для усвоения больших объемов информации.

Классификация деловых игр. Современная наука располагает богатейшим опытом организации и проведения деловых игр. Различают четыре класса деловых игр по целям и достижению результата: игры для интенсивного обучения, игры для активного отдыха, коммуникативно-лингвистические игры, психотехнические игры. Внутри каждого класса игры подразделяются по содержанию и формам проведения.

Для занятий по тактико-специальной подготовке используют варианты игр не в чистом виде, а их модификации, так как тактико-специальная подготовка предполагает комплексную подготовку специалиста.

Деловая игра по типу процессов отличается от организационно-деятельностной и ролевой игры. По типу регулировочных механизмов выделяют «performance», или сценарные игры с точно расписанными ролями, «game», или игры по правилам с заданными нормами поведения, «play», или игры без правил, как в жизни.

Какой тип регуляции будет доминировать в игре — зависит от режиссера, преподавателя. Игра может развиваться по жесткому сценарию, иметь только нормативную базу или носить спонтанный, неопределенный характер, обладать ролевой структурой или быть лишенной ее. Правила в игре могут быть жесткими или свободными. Наконец, в игре может происходить как целенаправленное моделирование учебной ситуации, так и спонтанная трансформация игрового контекста.

Подготовка курсанта к деловой игре. В структуре учебного процесса с использованием игры необходимо выделить три основных этапа: подготовку, проведение деловой игры и ее завершение. И преподаватель, и курсант в той или иной мере ответственны за успешное проведение деловой игры. На каждом этапе можно выделить по два основных аспекта деловой игры: инструментальный и социально - эмоциональный.

На подготовительном этапе основная работа в инструментальном аспекте ложится на преподавателя: он проектирует моделируемую ситуацию и готовит презентационные материалы, формирует технические задания: планирует игру; прогнозирует изменение модели в зависимости от действий игроков. Курсанты могут быть весьма активны и полезны в социально-эмоциональном аспекте подготовительного этапа. Когда предварительно формируются игровые коллективы, определяются познавательные и межличностные интересы участников игры и распределяются роли, курсанту важно быть активным участником этих диагностических процедур.

Подготовительная работа станет хорошим подспорьем в период проведения деловой игры, когда уже будут формулироваться задания и определяться цели, обсуждаться задачи и прорабатываться материалы в подгруппах, когда товарищи по деловой игре будут искать решение, прогнозировать последствия и представлять свои результаты на занятии.

В период проведения деловой игры курсанты встречаются с новой реальностью. В деловой игре устанавливается определенный порядок: во-первых, курсанты принимают правила игры, обозначают игровое пространство и время, во-вторых, к нарушителям этих правил применяются санкции. В атмосфере соревнования между коллективами и внутри коллектива желательно выдерживать нормы партнерского общения и обязательно соблюдать определенные правила поведения. В такой дружески настроенной аудитории быстрее проходит обучение навыкам коллективной деятельности, обеспечивается динамика групповой самоорганизации, предупреждаются и разрешаются межличностные конфликты.

Курсанты успешно обучаются в процессе игровой деятельности, непроизвольно запоминая информацию, поскольку в игровых формах присутствует главный фактор обучения - активность учащегося, а также сопутствующий фактор - общение, причем общение на заданную тему.

В завершении деловой игры важно обсудить результаты и проанализировать собственные действия, рассмотреть содержательные трудности и идеи, возникшие по ходу игры. На этом этапе игры ведущим будет преподаватель, а курсантам желательно научиться выходить из своих ролей и оценивать себя и других с позиции беспристрастного арбитра.

Оценивают результаты деловой игры, как правило, сами ее участники. В большинстве деловых игр введен элемент состязательности за счет сравнения оценок результатов индивидуальных достижений или соревнования коллективов. При оценивании результатов деловой игры преобладают качественные показатели, причем не только «кто лучше» и «кто быстрее», но и «кто остроумнее», «кто ярче», «кто увлекательнее».

Результатами игр может быть решение реальной практической задачи, оценка возможностей коллектива, совершенство предлагаемых решений, а также опыт ведения совместных действий коллективом участников игры. Кроме того, совершая ошибки в искусственной ситуации общения, мы не чувствуем той ответственности, которая неизбежна в реальной жизни. Это дает курсантам возможность больше пробовать, проявлять творчество, искать более эффективные формы взаимодействия друг с другом и не бояться «проиграть».

Эмоциональная атмосфера игры. Для снятия эмоциональной напряженности обучаемых преподаватель ориентирует группу в любой обучающей игре на соревнование, которое несет в себе юмор, оригинальность и нестандартность решений и ответов. Основным показателем того, что игры нравятся, - положительные эмоции участников. Если они проявляются у всех, значит, игры можно продолжать.

Технические средства обучения в деловой игре. Вспомогательное техническое сопровождение деловых игр почти всегда является решающим фактором эффективности занятия. Применение различных технических средств обучения (ТСО) в деловой игре не только привлекает внимание курсантов, но, пожалуй, самое главное - помогает творчески организовать свой труд, весь игровой коллектив. Инструментарий ТСО различен в зависимости от назначения деловой игры.

ИССЛЕДОВАНИЕ ОСОБЕННОСТЕЙ ЛИЧНОСТИ И ПОВЕДЕНИЯ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Андреева И.А.,

к.психол.н., доцент, заместитель начальника кафедры педагогики и общей психологии Санкт-Петербургского университета МВД РФ;

Сорокин В.А.,

к.психол.н., начальник кафедры педагогики и общей психологии Санкт-Петербургского университета МВД РФ

Современные условия развития российского общества предъявляют повышенные требования к эффективности и качеству выполнения служебных обязанностей сотрудниками правоохранительных органов. Пристальное внимание к этой проблеме обусловлено спецификой деятельности сотрудников органов внутренних дел. От профессиональных способностей, компетентности, личностных и деловых качеств сотрудников во многом зависит престиж службы и формирование позитивного мнения, как об отдельных подразделениях, так и обо всей системе в целом. Именно поэтому в настоящее время особую актуальность и практическую значимость приобретает профессиональный отбор кандидатов на службу, развитие и формирование у вновь поступивших профессионально важных качеств. Это обусловлено тем, что кандидаты и стажеры на службу, как правило, далеко не всегда обладают всей совокупностью качеств, определяющих эффективность выполнения своих обязанностей. Важную роль в разрешении данной задачи играет психологическая подготовка. Она представляет собой активацию способностей к определенному виду деятельности; предусматривает не формирование отдельных качеств личности и элементарных способностей самих по себе, а укрепление взаимосвязи между определенными качествами как элементами способностей, необходимыми для данной деятельности, и формирования умения пользоваться ими в определенных условиях¹.

Особую актуальность приобретает проблема повышения коммуникативной компетентности сотрудников органов внутренних дел в новых условиях реформирования системы правоохранительных органов. Так, с 1 марта в ОВД начал действовать новый федеральный закон о полиции. В соответствии с его требованиями сотрудник полиции обязан проходить специальную подготовку, а также периодическую проверку на профессиональную пригодность к действиям в условиях, связанных с применением физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия (Ст.18 п.4.). Кроме того, сотрудник полиции не несет ответственность за вред, причиненный гражданам и организациям при применении физической силы, специальных средств или огнестрельного оружия, если применение физической силы, специальных средств или огнестрельного оружия осуществлялось по основаниям и в порядке, которые установлены федеральными конституционными законами, настоящим Федеральным законом и другими федеральными законами (Ст.18 п.9.)

В связи с этим представляются актуальными вопросы, связанные с совершенствованием психологического сопровождения сотрудников полиции в части, касающейся разработки психопрофилактических и психокоррекционных мероприятий, направленных на профилактику и редуцирование разнообразных симптомов профессионального выгорания, на оптимизацию взаимоотношений сотрудников органов внутренних дел с населением, на искоренение случаев агрессивного поведения сотрудников ОВД, что существенным образом скажется на успешности выполнения ими своих профессиональных обязанностей и, в конечном итоге, поднимет престиж профессии и улучшит мнение населения о деятельности правоохранительных органов.

¹ См. об этом: Квитчук А.С. Кадровое обеспечение дорожно – патрульной службы. СПб., 2008; Кирьянов В.Н. Формирование профессионального правосознания сотрудников ГИБДД. СПб., 2000; Кодекс чести сотрудников ОВД.

Нами в течение 2011-2012гг. было проведено психодиагностическое исследование особенностей личности и поведения сотрудников ГИБДД, обучавшихся на факультете повышения квалификации в Санкт-Петербургском университете МВД РФ (основная группа), и курсантов 5 курса оперативного факультета (группы ГИБДД) Санкт-Петербургского университета МВД РФ.

В задачи исследования входило проведение сравнительного анализа индивидуально-психологических особенностей сотрудников ГИБДД и курсантов оперативного факультета (группы ГИБДД) и изучение характера взаимосвязей между исследованными показателями с помощью корреляционного анализа.

Психодиагностический комплекс составили следующие методики:

- МЛО А.Г. Маклакова;
- Опросник Кетелла;
- Методика «Профессиональное выгорание» Н.Е. Водопьяновой;
- Методика SACS «Стратегии преодоления стрессовых ситуаций» С. Хобфолла;
- Методика диагностики предрасположенности личности к конфликтному поведению К.Томаса.

Полученные в ходе психодиагностического обследования данные испытуемых были подвергнуты математико-статистической обработке.

Все расчеты проводились на персональном компьютере с помощью программной системы STATISTICA for Windows (версия 5.11). Данная система является интегрированной средой статистического анализа и обработки данных. Она осуществляет все расчеты по стандартным формулам математической статистики, используя только существующие, измеренные данные (все пропуски исключаются из расчетов и не учитываются при формировании выводов). STATISTICA позволяет выполнить все классические виды анализа по предельно широкому набору конкретных алгоритмов и методов.

С помощью указанной программы осуществлялся сравнительный и корреляционный анализ. Достоверность полученных статистических данных оценивалась по t -критерию Стьюдента. Нормальность распределения данных проверялась по ошибкам репрезентативности асимметрии и эксцесса. Критерием статистической достоверности получаемых выводов мы считали общепринятую в психологии величину $P < 0,05$.

Для корреляционного анализа нами был использован критерий Пирсона.

Результаты эмпирического исследования позволили сделать следующие выводы:

1. Сотрудников ГИБДД отличают меньшая осторожность действий, большая импульсивность ($p \leq 0,01$), склонность к манипулированию ($p \leq 0,001$), предпочтение асоциальных и агрессивных форм копинг-поведения ($p \leq 0,01$). В группе сотрудников ГИБДД максимальное значение имеет стратегия «соперничество», далее - «компромисс», а минимальное значение получила стратегия «приспособление». В группах курсантов – будущих сотрудников ГИБДД - на первом месте стратегия «компромисс», далее - «сотрудничество» и на последнем – «приспособление».

2. Инспекторы ГИБДД по сравнению с курсантами демонстрируют меньшую общительность, более низкую нормативность поведения ($p \leq 0,01$), большую подозрительность и практичность ($p \leq 0,05$), они имеют невысокий уровень поведенческой регуляции ($p \leq 0,001$). Для них характерен высокий уровень эмоционального истощения, который снижает личностный адаптационный потенциал и все его составляющие ($p \leq 0,01$).

3. При редукции личных достижений наблюдается негативное оценивание себя, редуцирование собственного достоинства, ограничении своих возможностей, отсюда - стремление к закрытости (фактор А) и подозрительность (фактор L) ($p \leq 0,01$). Чем выше уровень ассертивности, тем ниже риск деперсонализации ($p \leq 0,05$).

КОММУНИКАТИВНЫЙ ТРЕНИНГ СОТРУДНИКОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Андреева И.А.,

к. психол. н., доцент,

заместитель начальника кафедры

педагогике и общей психологии

Санкт-Петербургского университета МВД РФ

В последние годы участились случаи неадекватного поведения сотрудников ОВД в эмоционально насыщенных ситуациях, злоупотребления алкоголем в процессе выполнения служебной деятельности, проявлений агрессивного и асоциального поведения. Каждый такой случай требует всесторонней проверки, включая обязательное определение причин и фактов, способствующих развитию поведенческих отклонений.

На наш взгляд, коммуникативный тренинг является одним из необходимых элементов психопрофилактических и психокоррекционных программ, которые сегодня разрабатываются и используются для сотрудников правоохранительных органов.

Большую значимость такие программы имеют для сотрудников ГИБДД, поскольку особенности деятельности инспекторов ГИБДД предполагают постоянные социальные контакты с различными категориями граждан, что предъявляет повышенные требования к уровню развития их коммуникативной компетентности. При выполнении своих служебных обязанностей (как в повседневных условиях, так и в экстремальных) инспектор Госавтоинспекции должен уметь находить «общий язык» с представителями различных уровней общества. Для достижения взаимопонимания и разрешения спорных вопросов, конфликтных ситуаций при общении с участниками дорожного движения сотруднику необходимо соблюдать нормы профессиональной этики, правила морали, нравственности, быть вежливым и тактичным¹.

Кроме того, в связи с необходимостью перехода на новый образовательный стандарт в вузах страны на факультете повышения квалификации в Санкт-Петербургском университете МВД России существенным образом перерабатываются программы, по которым осуществляется подготовка и переподготовка курсантов и слушателей. В соответствии с требованиями новых образовательных стандартов лекционные занятия должны быть замещены интерактивными формами обучения, такими как деловые игры, дискуссии, тренинги. В связи с этим разработка тренинговых программ с учетом специфики разных категорий сотрудников органов внутренних дел представляется актуальной.

Общеизвестно, что социально-психологический тренинг является одним из ведущих методов практической психологии. Он используется как универсальный метод активного обучения в различных сферах жизнедеятельности общества. При использовании тренинговых технологий за относительно короткое время можно получить максимальные результаты планируемой работы по обучению².

Нами в период 2011-2012 года была разработана и апробирована тренинговая программа по повышению коммуникативной компетентности сотрудников ГИБДД, а также исследована эффективность тренингового воздействия.

Программа коммуникативного тренинга апробировалась на базе факультета повышения квалификации Санкт-Петербургского университета МВД России, в тренинговую группу вошли 14 сотрудников, мужчин, в возрасте от 27 до 38 лет, со стажем работы от 7 до 18 лет, с низким

¹ См.: Квитчук А.С. Кадровое обеспечение дорожно-патрульной службы. СПб., 2008; Кодекс чести сотрудников ОВД.

² См.: Андреева И.А. Возможности и ограничения социально-психологического тренинга // Возможности и ограничения использования социально-психологического тренинга в системе МВД России: Материалы круглого стола 25 марта 2011г. СПб, 2011; Андреева И.А. Коммуникативный тренинг / И.А. Андреева, С.А. Корчагина, М.М. Моргунов // Возможности и ограничения использования социально-психологического тренинга в системе МВД России: Материалы круглого стола 25 марта 2011г. СПб., 2011; Вачков И.В. Основы технологии группового тренинга. Психотехники / Учебное пособие. М.: Ось 89, 2010.

уровнем коммуникативной компетентности и конфликтностью во взаимоотношениях. Тестирование проводилось дважды – до тренингового воздействия и после него.

Проблема эффективности психокоррекционного воздействия тесно связана с проблемой выделения релевантных критериев, каждый из которых должен учитывать отсроченность проявления происходящих в результате воздействия изменений. В нашем исследовании в качестве одного из показателей критериев эффективности выступала самооценка уровня коммуникативной компетентности участников до и после коммуникативного тренинга.

Исследованные показатели до и после коррекции обнаружили значимые различия в отношении таких параметров, как умение общаться, способность устанавливать психологический контакт, умение понять, как надо себя вести ($p \leq 0,05$). Далее будет представлен сравнительный анализ объективных показателей, свидетельствующих об эффективности разработанного тренинга.

В ходе тренинга достоверно изменились следующие копинг-стратегии: вступление в социальный контакт, импульсивные действия, манипулирование, асоциальные и агрессивные действия ($p \leq 0,001$). Так, после тренингового воздействия увеличилась частота использования стратегий «вступление в социальный контакт» и «манипулятивные действия» и уменьшилось использование импульсивных, асоциальных и агрессивных действий. На наш взгляд, эти данные могут служить подтверждением того факта, что в ходе тренинговых занятий неконструктивные стратегии поведения постепенно замещаются на конструктивные, снижается напряженность, конфликтность инспекторов ГИБДД, что увеличивает их коммуникативную компетентность и ведет в конечном итоге к оптимизации их взаимоотношений с окружающими.

В ходе тренинга в группе инспекторов ГИБДД достоверно снизилась нагрузка по соперничеству и повысилась по сотрудничеству и компромиссу. Кроме того, нами получен и неожиданный результат: инспекторы ГИБДД после тренинга чаще стали использовать стратегию «избегание». Очевидно, в их профессиональной деятельности достаточно высок уровень вероятности ситуаций, когда требуется просто «переждать бурю». Возможно, это связано с их взаимоотношениями с непосредственным руководством. Что касается применения стратегии избегания к нарушителям Правил дорожного движения, то зачастую использование стратегии «избегание» также является оправданным. К числу таких ситуаций, например, можно отнести случаи, когда не следует настаивать на наказании за мелкое правонарушение, особенно, если это связано с некоторыми характеристиками водителей (беременные женщины, лица пожилого пенсионного возраста, отправляющиеся после долгого зимнего перерыва на дачу, сотрудники правоохранительных органов, водители, наделенные властными полномочиями и др.). Обращает на себя внимание и распределение по предпочтению типов поведения в конфликтной ситуации в исследованных группах. Так, в группе сотрудников ГИБДД до тренинга максимальное значение имели следующие типы поведения в конфликте: соперничество, приспособление, компромисс. Минимальное значение имела стратегия «сотрудничество». После проведения тренинга максимальные значения получили - компромисс, приспособление, сотрудничество, минимальное - соперничество.

Таким образом, можно сказать, что коммуникативный тренинг оказался эффективен в плане формирования конструктивных способов поведения в конфликте, что, в свою очередь, стало возможным в связи с повышением уровня коммуникативной компетентности участников тренинговой группы.

В исследовании по опроснику Кетелла при сравнении группы сотрудников ГИБДД до и после проведения тренинга достоверные различия были получены в отношении следующих показателей: А (замкнутость-общительность) ($p \leq 0,01$), С (эмоциональная устойчивость - неустойчивость) ($p \leq 0,05$), F (сдержанность - экспрессивность) ($p \leq 0,05$), G (подверженность чувствам - нормативность поведения) ($p \leq 0,05$), L (доверчивость - подозрительность) ($p \leq 0,01$), N (прямолинейность - дипломатичность) ($p \leq 0,05$), Q3 (низкий самоконтроль - высокий самоконтроль) ($p \leq 0,05$).

Таким образом, в ходе тренингового воздействия инспекторы ГИБДД повысили свою общительность, эмоциональную устойчивость, сдержанность, нормативность, дипломатичность, повысили самоконтроль и снизили подозрительность. Это стало возможным за счет того, что программа коммуникативного тренинга включала элементы разбора сложных профессиональных ситуаций, с которыми сталкиваются инспекторы ГИБДД, групповой оценки выбора

оптимального способа разрешения конфликтных ситуаций, а предлагаемые упражнения были направлены на осознание участниками своих стереотипов восприятия и поведения, а также выработку бесконфликтного способа общения с окружающими.

Сотрудники органов внутренних дел, работавшие по программе тренинговой группы, проявляли в ходе занятий особый интерес к разбору ситуаций конфликтов на дороге, которые были спровоцированы неправильным поведением инспекторов ГИБДД либо участников дорожного движения. Для многих настоящим открытием был тот факт, что, зная свои особенности личности и поведения, можно избежать большинство конфликтных ситуаций, с которыми зачастую сталкиваются сотрудники ГИБДД в своей профессиональной деятельности.

По методике МЛО достоверные различия между личностным адаптационным потенциалом (ЛАП) и его составляющими в группе ГИБДД до и после воздействия получены по всем исследованным параметрам. Так, в ходе занятий тренингом у сотрудников ГИБДД достоверно повышается личностный адаптационный потенциал ($p \leq 0,01$), поведенческая регуляция ($p \leq 0,001$), коммуникативный потенциал ($p \leq 0,001$) и моральная нормативность ($p \leq 0,05$). Таким образом, можно говорить о том, что после коррекционного воздействия сотрудники ГИБДД повысили свой уровень коммуникативных способностей и социализации, нервно-психической устойчивости и поведенческой регуляции, стали более адекватно оценивать свою роль в коллективе.

Важно подчеркнуть, что до воздействия группа сотрудников ГИБДД отличалась невысоким уровнем поведенческой регуляции, некоторой склонностью к нервно-психическим срывам, отсутствием адекватности самооценки и адекватного восприятия действительности, что не обеспечивало успешную способность регулировать свое взаимодействие со средой деятельности. Понижение показателей по шкале «Морально-нравственная нормативность группы ГИБДД» свидетельствовало о тенденции к снижению уровня социализации, неадекватности оценки своей роли и места в коллективе ($p \leq 0,01$). Таким образом, разработанная программа тренинга эффективно повышает адаптивные способности сотрудников ГИБДД.

Актуальность данного исследования определялась необходимостью разработки новых путей совершенствования системы обучения и профессиональной подготовки сотрудников ГИБДД.

Гипотеза об эффективности разработанной программы коммуникативного тренинга нашла свое подтверждение.

МЕТОДЫ ПОДГОТОВКИ КУРСАНТОВ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ МВД РОССИИ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ОСНОВЫ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОТРУДНИКОВ ОВД»

Анрианов Д.А.,
преподаватель кафедры огневой подготовки
и деятельности ОВД в особых условиях
Орловского юридического института
МВД России

В настоящее время развитие российской государственности обусловлено сложностью задач, решаемых органами внутренних дел в условиях изменений в политической и экономической жизни российского общества и государства. Большое число совершаемых тяжких и особо тяжких преступлений приводят к тому, что в ряде случаев дестабилизируется политическая и социально-экономическая обстановка в стране. Характер преступности в России представляет реальную угрозу ее национальной безопасности.

Анализ состояния преступности, наличие явных тенденций ее роста, по крайней мере, на ближайшие годы, агрессивность и жестокость преступного мира на фоне его технической и боевой оснащенности заставляет нас более пристально рассмотреть проблему подготовки профессиональных кадров. При этом высокий уровень профессионального мастерства важен не просто для результативной работы, а подчас для обеспечения личной безопасности в повсе-

дневных условиях выполнения служебных задач. Об опасностях, сопровождающих сегодняшнюю работу полиции, свидетельствуют все возрастающие потери личного состава.

Официальная статистика по данным МВД в течение последних лет свидетельствует о неуклонном росте числа погибших и раненых сотрудников. Потери, связанные с гибелью, ежегодно составляют более 300 человек. Цифры раненых и травмированных сотрудников при этом доходят до 6000 человек, и год от года эта тенденция не уменьшается.

Перед учебными заведениями системы МВД поставлена задача по подготовке специалистов, которые будут и способны решать проблемы и задачи, возникающие в постоянно усложняющейся оперативной обстановке.

Совершенствование системы боевой подготовки курсантов, включающих огневую, физическую, тактико-специальную подготовку, в процессе преподавания дисциплины «Основы личной безопасности сотрудников ОВД» предполагает качественно новую методику преподавания дисциплины. Целью данной дисциплины является формирование и развитие у курсантов профессиональных качеств, необходимых для успешной и эффективной деятельности в различных ситуациях оперативно-служебной и служебно-боевой деятельности сотрудников ОВД¹.

При этом основу подготовки сотрудников определяют физическая, техническая, стрелковая, волевая, тактическая и профессионально-психологическая подготовки. В то же время способность будущих сотрудников к обеспечению их личной безопасности необходимо формировать различными способами. Один из них предусматривает изменение и дополнение в учебные программы соответствующих целей и задач, разделов и тем специальной подготовки, применение соответствующих критериев оценки².

Данный этап обучения должен предусматривать наличие единого комплекса при подготовке и совершенствовании вопросов боеготовности. Для этого занятия по дисциплине необходимо насыщать элементами внезапности, риска и опасности, быстро меняющейся обстановкой, интенсивным усложнением обрабатываемых задач и длительностью больших нагрузок.

Обстановка, максимально приближенная к реальным событиям служебной деятельности, создается различными способами, приближая учебные условия выполнения служебных задач к реальным ситуациям практических действий будущих сотрудников ОВД. Приближение практических занятий, тренировок, игр, тактико-специальных и оперативно-тактических учений при исполнении служебных обязанностей позволяет обучаемым забыть, что они находятся в учебной обстановке, почувствовать себя специалистами, решающими конкретные задачи как во время исполнения своих служебных обязанностей, так и во внеслужебное время.

Это позволяет курсантам анализировать действия, определять недостатки, выявленные при решении оперативно-служебных задач. Курсанты на таких занятиях выполняют служебные задачи как индивидуально, так и в составе группы, совершенствуя при этом вопросы служебно-боевой подготовки.

При проведении практического занятия необходимо разработать его замысел, определить место проведения, круг задач, исходя из цели и поставленных учебных вопросов. При этом необходимо учесть применение в процессе занятия защитного снаряжения для обучающихся и имитационных средств. Это приблизит курсантов к реальной, практической обстановке в профессиональной деятельности сотрудников ОВД.

Все это находит свое отражение при проведении тактико-специальных (ТСУ) и оперативно-тактических учений (ОТУ). Именно при проведении ТСУ и ОТУ следует моделировать как штатные, так и нештатные ситуации выполнения оперативных задач в различных условиях служебно-боевой деятельности с моделированием нестандартных ситуаций, стараясь выделять при этом наиболее сложные и ответственные задания для их исполнения.

При организации всего учебного процесса тактико-специальные и оперативно-тактические учения выступают как эффективное средство совершенствования вопросов боеготовности обучения. Занятия практической направленности стимулируют профессиональный рост преподавателей, укрепляя и совершенствуя более тесные связи между кафедрами и под-

¹ Основы личной безопасности сотрудников ОВД: Рабочая учебная программа дисциплины Федерального компонента цикла ДС.09 ГОС ВПО, 2008.

² Буданов А.В. Методика разработки учебных курсов по проблемам личной безопасности сотрудников правоохранительных органов: Учебно-практическое пособие. Академия управления МВД России, 2003.

разделениями самого учебного заведения, обеспечивают более высокий уровень обучения курсантов в процессе преподавания учебной дисциплины «Основы личной безопасности сотрудников ОВД».

Они позволяют решать целый ряд учебных задач, дают курсантам реальную картину их будущей профессиональной деятельности, учат использовать полученные знания, умения и навыки при решении сложных практических ситуаций во время исполнения служебных обязанностей как при несении службы, так и во внеслужебное время, вырабатывают у них умения и навыки, связанные с вопросами безопасности при поиске информации теоретического и практического характера, позволяют формировать специальные и профессионально значимые качества, необходимые при действиях в экстремальных ситуациях. И, наконец, учат курсантов профессиональному взаимодействию в ходе решения практических задач¹.

Наличие необходимых умений, знаний и навыков, обеспечивающих личную безопасность сотрудников ОВД, напрямую зависит от методики их формирования. При проведении практических занятий, тактико-специальных и оперативно-тактических учений необходимо отводить необходимое количество времени на комплексное формирование знаний, умений и навыков обучаемых. Это использование ситуативных комплексов и моделирование ситуаций, связанных с применением оружия, боевых приемов борьбы, огневого контакта с противником после длительной физической нагрузки в условиях проведения специальных операций.

Все это позволит формировать необходимые навыки и умения курсантов, проверит их подготовленность к выполнению поставленных задач и рассмотрит поведение в сложных ситуациях служебно-боевой деятельности. Программа обучения курсантов может быть использована при подготовке аналогичных программ для различных подразделений и служб с учетом требований нормативных документов системы образовательных учреждений МВД России.

ФИКСАЦИЯ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Андрухов В.А.,

к.социол.н., старший преподаватель кафедры административной деятельности и организации деятельности ГИБДД Краснодарского университета МВД России;

Шкеля О.В.,

преподаватель кафедры административной деятельности и организации деятельности ГИБДД Краснодарского университета МВД России

Тема видеофиксации скоростных нарушений сейчас одна из самых обсуждаемых в автомобильном сообществе. Водители с азартом составляют карты, просчитывая, где же находятся дорожные камеры, обмениваются способами защиты автомобильного номера и составляют протесты на штрафы – пока без цели куда-либо их направлять. Ведь автомобилисты, которым пришли первые «письма счастья», так до сих пор и не объявились.

Технический прогресс не стоит на месте, и на смену радарам, с помощью которых инспекторы ГИБДД измеряли скорость движущихся автомобилей, пришли камеры для видеофиксации нарушений ПДД.

¹ Буданов А.В. Профессиональное воспитание в учебном процессе образовательных учреждений МВД России. Учебное пособие / А.В. Буданов, И.А. Латкова. М.: Академия управления МВД России, 2003.

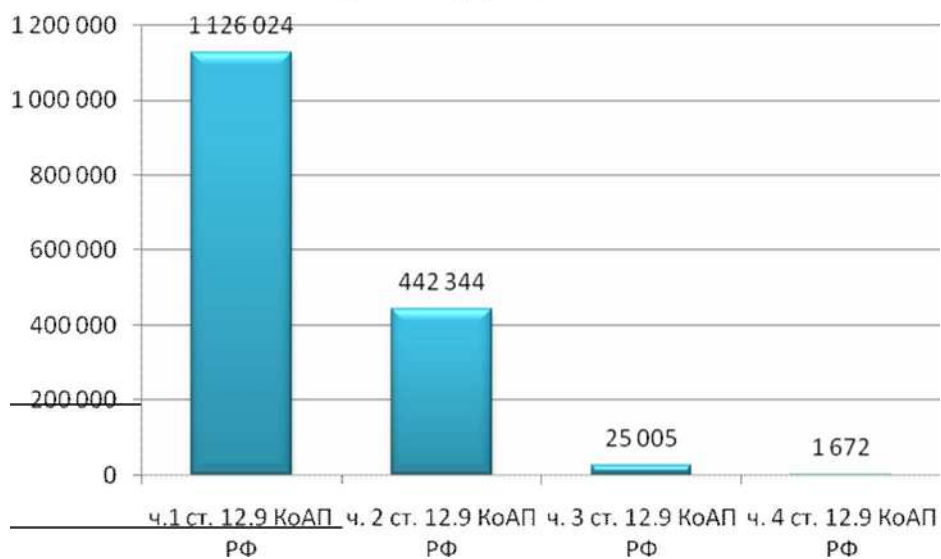
Количество административных правонарушений



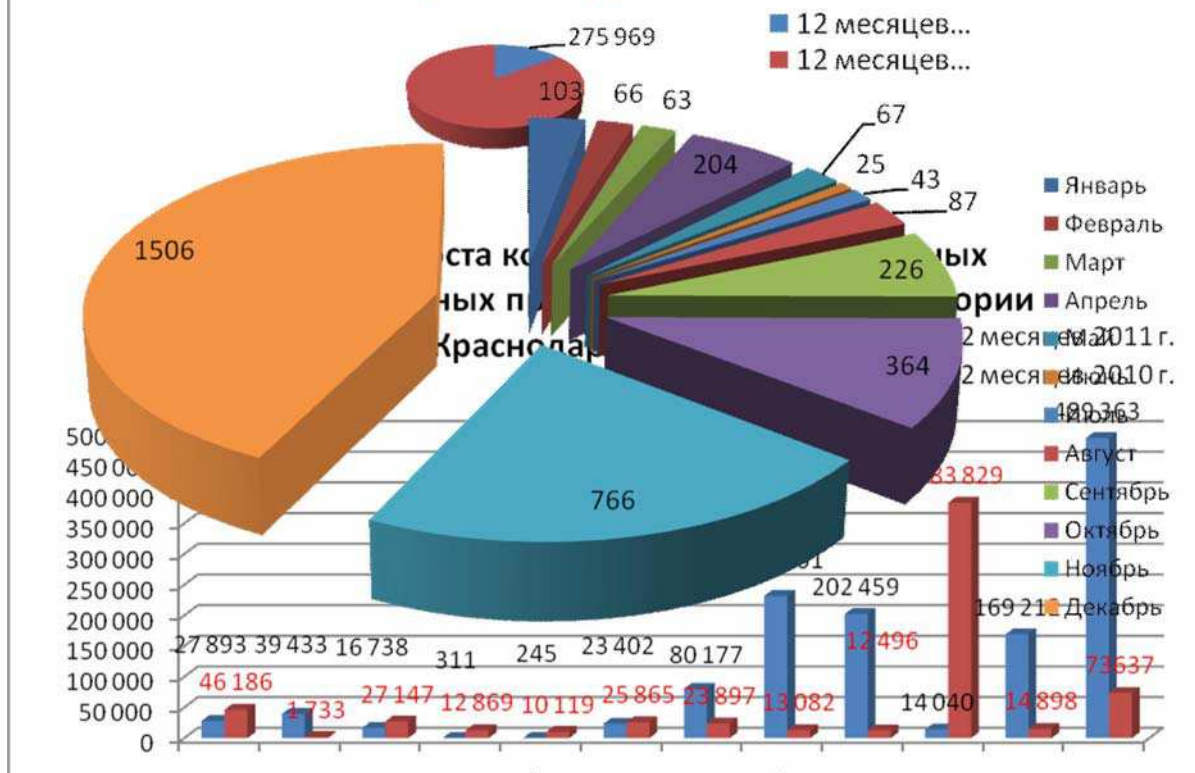
Динамика роста количества зафиксированных административных правонарушений на территории Краснодарского края.



Распределение административных правонарушений.



**Количество жалоб и заявлений, поступивших в
ЦАФ АПОД (НИИ СтратКраснодар) ГУ МВД
России по Краснодарскому краю за 12 месяцев 2011**



В соответствии с действующим законодательством водитель может быть привлечен к административной ответственности, если с помощью видеозаписи было зафиксировано нарушение ПДД автомобилем, находящимся в его собственности¹. Если же автомобиль управлялся другим водителем по доверенности или же находился в угоне, то водитель должен предоставить соответствующее подтверждение для того, чтобы избежать оплаты штрафа (ч. 2 ст. 2.6¹ КоАП РФ).

Согласно законодательству в настоящее время видеофиксация нарушений ПДД не может привести к лишению водительских прав.

Механизм видеофиксации нарушений правил дорожного движения довольно прост. Стационарные или мобильные видеорежимы фиксируют нарушение (обычно превышение скорости или проезд на красный свет), в результате фиксации получается изображение автомобиля, на котором четко видны номера и само нарушение, далее информация передается в процессинговый центр ГИБДД, а владелец автомобиля по почте получает квитанцию об оплате штрафа.

Система видеофиксации нарушений ПДД может быть как стационарной, так и мобильной. В настоящее время множество картографических сервисов предоставляют своим пользователям информацию о статических камерах видеофиксации нарушений правил дорожного движения. К тому же для установки видеорежимов необходимо дополнительное освещение, поэтому внимательный водитель может с легкостью увидеть это техническое устройство.

К сожалению, почта России работает не слишком четко, поэтому квитанции о штрафах могут доставляться владельцам автомобилей с некоторым опозданием. В соответствии с действующим законодательством в случае систематической неуплаты штрафов за нарушение ПДД владельцу автомобиля может быть отказано в выезде за границу.

¹ Ст. 2.6¹ КоАП РФ.

Любое техническое нововведение в России приводит к различным ухищрениям «народных умельцев». В последнее время стало модным защищать номера собственного автомобиля с помощью сетки, которая, по мнению автовладельцев, должна мешать получению четких фотографий номерных знаков автомобиля, но на самом деле данная мера не имеет эффекта, современное оборудование для видеофиксации нарушений ПДД позволяет четко сфотографировать даже такой номер¹.

Силовые структуры также идут на определенные хитрости. На некоторых перекрестках появляются муляжи камер видеофиксации нарушений ПДД, а информация, поступающая в процессинговый центр, обрабатывается вручную, так как некоторые высокопоставленные любители быстрой езды применяют административные рычаги влияния для того, чтобы не платить штрафы за нарушения правил дорожного движения.

В соответствии с организационно – штатными изменениями в структуре МВД РФ в сентябре 2010 года в структуре ГУВД Краснодарского края создан центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения в г. Краснодаре численностью 51 человек.

В структурное построение ЦАФ АПОДД входят: начальник центра, два заместителя начальника центра, отделение по исполнению административного законодательства, отделение по обеспечению производства по делам об административных правонарушениях, отделение обеспечения исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях, отдел обмена и защиты информации который включает в себя группу по обслуживанию технических средств и защиты информации, и группу сопровождения программного обеспечения.

А также в г.Сочи Краснодарского края создан центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения в сентябре 2011г. численностью 23 человека.

В соответствии с изменениями и дополнениями в КоАП РФ, введенными ФЗ №210 от 24.07.2007 года, с 1 июля 2008 года стало возможным привлечение к административной ответственности владельцев транспортных средств, водители которых совершили нарушения Правил дорожного движения (далее ПДД), зафиксированные специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме и имеющими функции видео- и фотозаписи.

В Краснодарском крае установлено 229 датчиков фиксации нарушений правил дорожного движения. Датчики установлены в 20 городах и районах Краснодарского края.

За 12 месяцев 2011 года зафиксировано 1600800 нарушений ПДД.

Сумма штрафов составила более 276 миллионов рублей.

Видеофиксация позволяет в автоматическом режиме фиксировать нарушения ПДД. Система работает в автоматическом режиме без участия инспектора, что позволяет говорить о непредвзятом отношении к нарушителям.

Система круглосуточно обеспечивает в автоматическом режиме:

- обнаружение ТС;
- распознавание регистрационного знака ТС;
- измерение скорости ТС при прохождении через зоны контроля;
- автоматическую фотофиксацию фактов нарушения ПДД;
- передачу в ON-LINE режиме необходимых сведений на сервер, их обработку и хранение.

Программное обеспечение видеофиксатора

Программа автоматически обеспечивает:

- круглосуточное распознавание номерного знака, с коэффициентом распознавания не менее 90%;

- фотографию каждого ТС, находящегося в зоне контроля;

- определение направления движения ТС;

- измерение скорости ТС;

- формирование файла, включающего в себя информацию о скорости, направлении движения, распознанном номерном знаке, фотографии ТС в зоне контроля;

- обмен информацией с единым сервером центра обработки в ON-LINE режиме;

¹ ФЗ РФ от 24.07.2007 года № 210.

- диагностику состояния видеофиксатора;
- удаленную корректировку режимов работы;
- защиту от несанкционированного доступа к информации.

Программное обеспечение серверной части центра обработки

Программа автоматически обеспечивает:

- обработку получаемой информации от видеофиксаторов в ON-LINE режиме;
- формирование постановлений установленного образца в результате автоматического обращения к соответствующим базам в соответствии с КОАП;
- распечатку постановлений;
- формирование и распечатку статистической отчетности за любой период по любому параметру;
- формирование журнала разыскиваемого транспорта в результате автоматического обращения к соответствующим базам;
- формирование журнала ТС, отсутствующих в базе регистрации, в результате автоматического обращения к соответствующим базам;
- обмен информацией с районным отделом ГАИ;
- защиту от несанкционированного доступа к информации;
- формирование файлов для БД «Административная практика»;
- формирование файлов для системы информирования и оплаты;
- формирование журнала проходящего транспорта;
- хранение информации с фотографиями ТС не менее одного года;
- формирование журнала ТС с некорректно распознанными номерными знаками;
- доступ к необходимой информации в соответствии с назначенными правами.¹

Программное обеспечение районного отдела ГАИ

Программное обеспечение автоматически обеспечивает:

- обмен информацией с сервером, расположенным в центре обработки;
- присвоение номера постановления;
- внесение данных о сотруднике, вынесшем постановление;
- невозможность корректировки любых других данных;
- распечатку постановлений установленного образца;
- распечатку статистической отчетности за любой период по любому параметру;
- защиту от несанкционированного доступа к информации;

Программное обеспечение системы информирования (уведомления) и оплаты

Программа автоматически обеспечивает:

- формирование информации о неоплаченных штрафах;
- уведомление нарушителей через Интернет о неоплаченных штрафах в ON-LINE режиме по запросу;
- уведомление нарушителей при помощи сотовых операторов через SMS о неоплаченных штрафах в ON-LINE режиме по запросу;
- уведомление нарушителей при помощи платежных систем о неоплаченных штрафах в ON-LINE режиме по запросу;
- формирование информации об оплаченных штрафах для отметки в БД «Административная практика».
- защиту от несанкционированного доступа к информации.

В результате в местах установки датчиков количество дорожно-транспортных происшествий на территории Краснодарского края снизилось более чем в 2,5 раза, а смертельных исходов - в 3 раза.

В 2011 году сотрудниками центра рассмотрено 3520 жалоб на вынесенные постановления, из них признано подтвердившимися 3091.

В г. Краснодаре на 1319 км а/д «ДОН» организован информационный пост ГИБДД, на котором участникам дорожного движения предоставляется информация о наличии административных штрафов, возможность оплаты штрафов и делается отметка о погашении админист-

¹ Там же.

ративных штрафов. На данном километре установлено три информационных панно «Информационный пост ГИБДД».

Стоимость одного комплекса автоматизированной системы фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения «Арена» с установкой составляет 1 млн рублей. Стоимость обслуживания одного датчика (с учетом оплаты трафика передачи данных о нарушителях и всем проходящем транспорте) - 25 тысяч рублей в месяц.

В рамках ведомственной целевой программы «Создание системы комплексного обеспечения безопасности жизнедеятельности населения Краснодарского края на 2011-2013 годы» предусмотрено установить в крае 528 датчиков фото-видеофиксации нарушений ПДД за счет предоставления субсидий муниципальным образованиям в размере 369 млн 600 тыс. рублей. Из них:

- в 2011 году – 228 камер, размер субсидий - 159 млн 600 тыс. рублей;
- в 2012 и 2013 годах по 150 камер, размер субсидий - по 105 млн рублей.

Согласно сетевому графику реализации Программы на 2011 год при условии выделения финансирования, в июле – сентябре планируется разработать техническое задание, провести торги и заключить договоры на поставку оборудования, в ноябре поставить датчики фото-видеофиксации, в декабре – завершить их монтаж, сдать в эксплуатацию.

Кроме этого, в настоящее время заключены договоры с муниципальным образованием Новопокровского района на установку 2-х камер видеофиксации нарушений, а также г. Новороссийска на установку 9-ти камер.

В 2011 году установлено 16 комплексов видеофиксации нарушений ПДД с функцией идентификации транспортных средств и обнаружения угнанных автомобилей (Армавир, Туапсе, Каневской район).

В текущем году на территории Краснодарского края планируется установить еще 148 данных комплексов видеофиксации (Краснодар, Новороссийск, Кропоткин).

С целью более эффективной обработки данных о нарушениях, зафиксированных в автоматическом режиме, планируется открытие Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения в г.Новороссийске.

Также с целью выявления нарушений ПДД, связанных с нарушением парковки транспортных средств в г. Краснодаре, оборудовано 10 патрульных автомобилей ДПС системой «Тайфун».

Система «Тайфун» применяется для автоматической фиксации следующих нарушений ПДД:

- нарушение правил остановки или стоянки ТС на проезжей части, где стоянка запрещена дорожными знаками или дорожной разметкой (Статья КоАП 12.19 ч.1);
- нарушение правил остановки или стоянки ТС на полосе для маршрутных транспортных средств (Статья КоАП 12.19 ч.4);
- нарушение правил остановки или стоянки ТС на тротуаре (Статья КоАП 12.19 ч.3).

С 01.09.2011г. благодаря данной системе было выявлено 5755 нарушений ПДД. Сумма штрафов составила 1726500 рублей¹.

Проводится работа по развитию видеофиксации таких нарушений, как выезд на полосу встречного движения. Разрабатываются комплексы видеофиксации нарушений перевозки тяжеловесных грузов. Реализуется проект автоматизированного оформления дорожно-транспортных происшествий, всестороннего анализа причин и условий их совершения, выявления очагов аварийности. На карте края в режиме реального времени отображается информация о каждом ДТП. При этом имеется возможность для анализа получить любую информацию, в том числе фотоматериал с места ДТП.

Опыт работы комплексной автоматизированной системы фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории Краснодарского края с применением информационно-коммуникационных технологий был рассмотрен на Третьем Международном конгрессе «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», проходившем 29 октября 2010 года в г. Санкт-Петербурге.

¹ Там же.

В апреле 2011 года сотрудники Центра приняли участие во Всероссийском совещании с руководителями организационно-аналитических и информационных подразделений Госавтоинспекции «Совершенствование управленческой деятельности с использованием современных технологий и развитие системы информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции» в г. Орле. На совещании были рассмотрены вопросы применения в деятельности подразделений Госавтоинспекции приборов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения.

Для информирования населения о работе ЦАФ были использованы возможности средств массовой коммуникации края.

Для повышения «взыскиваемости» штрафов подготовлен и размещен ролик на всех телеканалах края с кратким и доступным слушателям обращением, направлено письмо руководителю Департамента СМИ, печати и массовых коммуникаций края о его размещении на всех телеканалах края на безвозмездной основе.

Таким образом, организована ежедневная трансляция информации о необходимости погашения штрафов и последствиях их неуплаты на краевых телеканалах ГТРК «Кубань» и «НТК», а также краевого центра: МТРК «Краснодар», СТС «Екатеринодар», «Фотон – Домашний» и телекомпаниях городов и районов края.

Только в ноябре в краевых СМИ опубликован материал в газете «АиФ-Юг» с освещением проблемных вопросов, на «Первом радио» в прямом эфире ежедневного часового аналитического шоу «Спорный вопрос» начальник ЦАФ АПОДД Безродный Д.В. отвечал на острые вопросы слушателей.

В декабре вышла часовая радиопрограмма «Субботний разговор» на «Радио РОКС-регион», гостем которой был начальник ЦАФ АПОДД. Кроме того, на краевом телеканале ГТРК «Кубань» транслировался развернутый сюжет о внедрении новых технологий в области дорожного движения, а также обсуждались вопросы расширения видеофиксации нарушений ПДД в крае и организация почтовых отправок в данной системе.

Кроме того, выпущено 7 видов полиграфической продукции с тематикой ЦАФ АПОДД: блокноты, ручки, флажки, календари, значки, магниты, пакеты.

Департаментом ОБДД МВД России, руководством ГУВД по Краснодарскому краю высоко оценена деятельность Центра в данном направлении. В текущем году Центр посетили 10 делегаций из других субъектов России.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ УСТНОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДИАЛОГИЧЕСКОЙ РЕЧИ СОТРУДНИКА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Анохин Е.Е.,
научный сотрудник научно-исследовательского
и редакционно-издательского отдела
Орловского юридического института
МВД России

Римский ритор Квинтилиан рекомендовал своим современникам говорить так, чтобы их нельзя было не понять – точно, ясно и просто, так как неясная речь не может достичь цели. Цель сотрудника Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) – обеспечение безопасности дорожного движения. Одной из составляющих его профессиональной деятельности является общение с нарушителями правил дорожного движения. Следовательно, он должен знать «психологические основы профессионального общения», владеть «навыками публичного выступления, аргументации, ведения дискуссии и полемики»¹. Хорошая речь невозможна без соответствующих знаний, умений и навыков. Высококвалифицированный

¹ См., напр.: Федеральный государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования по направлению подготовки (специальности) 031001 Правоохранительная деятельность.

специалист должен быть требовательным не только к речи других, но и, прежде всего, к своей собственной.

В настоящее время остается открытым вопрос о том, каково место устной профессиональной речи в функционально-стилевой системе языка. Так, по мнению автора «Сопоставительной стилистики профессиональной речи» (1989, 2009) Н.К. Гарбовского, все жанры профессиональной речи, независимо от того, в речи какой профессиональной группы они реализуются, могут быть сведены в один стилистический класс, определяемый как профессиональная речь. И Т.Г. Винокур относит профессиональную речь к особому варианту речевого поведения¹.

По мнению авторов монографии «Функциональные стили и формы речи» (1993), речь различных профессиональных групп объединяет явная близость к разговорной речи при отсутствии совпадений с ней как по статистическим параметрам, так и по действию доминанты. Несомненно, что специальная устная профессиональная речь совмещает разностилевые элементы, поскольку в ней сталкиваются, с одной стороны, тяготение к социальному стереотипу речи и, с другой, стремление преодолеть это ограничение.

С конца прошлого столетия объектом исследования многих отечественных лингвистов становится профессиональный диалог, различные виды устного профессионального диалога, своеобразие и специфика устной профессиональной диалогической речи. Большинство исследователей сходятся во мнении о том, что устная профессиональная речь является своеобразным переходным явлением от кодифицированного языка к разговорной речи. Признаётся существование профессионального диалога как самостоятельной функционально-стилевой разновидности устной речи, как особого стилистического феномена языка. Предприняты серьезные попытки разграничения профессионального и разговорного диалога, определения статуса профессионального диалога в системе функционально-стилевой дифференциации языка на основе таких компонентов ситуации общения, как намерение, предмет обсуждения речи (тема), участники коммуникации, отношения между коммуникантами, обстановка.

Поскольку по значению и по объёму использования основной сферой функционирования профессиональной речи является сфера официальных отношений, под профессиональным диалогом принято понимать диалог, в котором хотя бы один из участников использует его в профессиональных целях и который протекает в официальной обстановке. В этом смысле общение участников дорожного движения с инспекторами дорожно-патрульной службы, целью которых является обеспечение безопасности дорожного движения в целом и регулирование движения на дорогах в частности однозначно можно отнести к жанру профессионального диалога.

Анализ профессиональной диалогической речи предполагает, с одной стороны, учёт информационно составляющих. Так, обязательным, в определённой степени, является наличие общей апперцепционной базы коммуникантов общения. Иначе речь может идти, по меткому выражению Т.Г. Винокур, о диалоге «неравных». К сожалению, такая форма диалога нередко встречается в рамках профессионального общения сотрудников ГИБДД с участниками дорожного движения, когда неравная социально-речевая роль по ситуации совпадает со структурным неравенством по диалогической стратегии, которая определяется специалистом в области правоохранительной деятельности и в которой рядовому участнику дорожного движения отводится зависимая реактивная роль. На бытовом уровне тема «неравенства» коммуникантов в сфере профессионального общения в условиях дорожного движения, правда в довольно негативном аспекте, стала предметом для обсуждения на различных сайтах Интернета².

С другой стороны, при анализе профессиональной диалогической речи наряду с информационно составляющими следует учитывать двойную системность функционального аспекта языка. Если первая отражает структуру языка, то вторая – речевую ситуацию. Нельзя игнорировать и роль паралингвистических средств общения. По замечанию М.В. Колтуновой, автора книги «Язык и деловое общение: Норма, риторика, этикет», при такого рода информационном перераспределении изменяется качество речи и её текстовая природа. Разрушаясь и приобретая атекстовый, дискурсивный характер, в записанном виде она нуждается в пояснениях, коммента-

¹ Винокур Т.Г. Говорящий и слушающий. Варианты речевого поведения. М.: Наука, 1993.

² См., напр.: Lawyer.dim@gmail.com.

риях. Часть содержания выражается имплицитно, в связи с этим в речи преобладают неполные эллиптические конструкции, частицы и междометия. Дискурс как объект лингвистической науки трактуется в различных научных системах весьма неоднозначно. С позиций интегративного когнитивного подхода наиболее точным и приемлемым представляется определение дискурса, данное Е.С. Кубряковой: «... дискурс – такая форма использования языка в реальном (текущем) времени (on-line), которая отражает определённый тип социальной активности человека, создаётся в целях конструирования особого мира (или его образа) с помощью его детального языкового описания и является в целом частью процесса коммуникации между людьми, характеризуемого, как и каждый акт коммуникации, участниками коммуникации, условиями её осуществления и, конечно же, её целями»¹. Как известно, дискурс имеет двуплановую сущность, которая допускает как процессуально-динамический, так и результатно-статический аспекты изучения. В процессуально-динамическом понимании дискурс – социально стимулированная речевая деятельность, протекающая в определённой сфере общественной коммуникации.

Любое общение личностно ориентировано. Как воплощение некоего «я», понимаемого как знание о мире, восприятие себя в мире, реализация собственных целей, способов понимания и оценки, являющихся базой для осуществления действий в интеракции участники коммуникации эксплицируют свою внутреннюю структуру, составляющими которой, по утверждению Т.А. Дейка², являются, в частности, знания и мнения; потребность, желания, предпочтения; отношения, установки; чувства, эмоции. Роль последних в процессе профессионального общения сотрудников ГИБДД, конечно же, должна быть сведена к минимуму.

Профессиональный диалог, как и разговорный диалог, протекает в процессе непосредственности общения, однако если коммуниканты разговорного диалога, как правило, не уделяют большого внимания форме выражения своих намерений, то, как минимум, для одного из участников профессионального диалога (в нашем случае для инспектора ГИБДД) доминантой является внимание к профессиональной точности речи.

Профессиональный диалог всегда в какой-то мере подготовлен. Это утверждение касается темы, плана, некоторых речевых средств, отличающихся от таковых, используемых в неофициальной разговорной речи. Так, в процессе профессионального общения сотрудника ГИБДД с участниками дорожного движения обычно доминирует частный идентифицирующий тип вопросов, а в неофициальной разговорной речи частотным является их верификативный тип. Кроме того, специфика ведения профессионального диалога специалистом в области обеспечения безопасности дорожного движения проявляется и на разных уровнях функционально-грамматического аспекта. Его речь обычно насыщена терминологической лексикой, в ней преобладают имена существительные, генетивные цепочки, употребление прилагательных в роли составной части термина. Характерным также является преобладание именных словосочетаний над глагольными, осложнение структуры предложений рядами однородных членов и обособленными определениями.

Сотруднику ГИБДД следует помнить, что успешность коммуникации, прежде всего, зависит от таких определяющих факторов, как коммуникативная компетенция и коммуникативная компетентность. В этой связи представляется целесообразным ознакомить инспекторов, призванных обеспечивать безопасность дорожного движения, с основным принципом рационального речевого взаимодействия – принципом Кооперации Г.П. Грайса, а также с принципом Вежливости Дж. Лича.

¹ Кубрякова Е.С. Язык и знание: На пути получения знаний о языке: Части речи с когнитивной точки зрения. Роль языка в познании мира / Рос. академия наук. Ин-т языкознания. М.: Языки славянской культуры, 2004. С. 525.

² Дейк Т.А. Язык. Познание. Коммуникация / Пер. с англ.; сост. В.В. Петрова; под ред. В.И. Герасимова; М.: Прогресс, 1989. 312 с.

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ПРЕПОДАВАТЕЛЯ ИНОСТРАННОГО ЯЗЫКА ПРИ ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Анохина Л.И.,
заведующая кафедрой иностранных
и русского языков Орловского
юридического института МВД России

Переход системы образования Российской Федерации на обучение в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами высшего профессионального образования (ФГОС ВПО) третьего поколения требует, в первую очередь, перестройки сознания профессорско-преподавательского состава. Антропоморфизация образовательной культуры, выдвигание ею в качестве своего главного содержания, носителя и побудителя, в качестве своей главной ценности Человека ставит новые сложные задачи для обеспечения и контроля качества образования как в самом вузе, так и при внешних оценках. В основе нового этапа развития высшего профессионального образования в России заложено понимание того, как именно и с какой глубиной следует обучать то или иное лицо, а также компетентностный, модульный и кредитный подход к образовательному процессу. Интегральные динамические характеристики выпускника, которые выражают ожидаемые и измеряемые результаты обучения (знания, умения, навыки, личностные качества) – компетенции – отражают достижения выпускника, его готовность и способность осуществлять определенные виды деятельности после освоения всего курса или его отдельной части. Компетентностный подход требует заполнять поле предметного содержания в учебных процессах лишь теми учебными курсами, которые непосредственно нужны будущему профессионалу.

В соответствии с ФГОС ВПО по направлениям подготовки 030901.65 Правовое обеспечение национальной безопасности и 031001.65 Правоохранительная деятельность (квалификация «специалист»), разработанными на основе оправдавшего себя положительного опыта, накопленного при разработке стандартов первых двух поколений, дисциплина «Иностранный язык» является обязательной для цикла С 1, именуемого в европейском варианте модулем, включающего в себя гуманитарные, социальные и экономические дисциплины.

Профессиональная компетенция сотрудника Государственной инспекции дорожного движения (ГИБДД), состоящая в способности успешно действовать на основе знаний, умений и личностных качеств при выполнении задач в области профессиональной деятельности, базируется, среди прочего, и на владении им иностранным языком. Компонентный состав коммуникативной компетенции складывается из лингвистической составляющей (непосредственно изучаемый иностранный язык), социокультурной, частью которой являются страноведческие знания и которая реализуется в социальной среде, а, кроме того, из прагматического компонента. Следовательно, механизмами, способствующими реализации компетенции, являются речь, коммуникативное взаимодействие и протекание дискурса. В качестве мотивационного аспекта коммуникативной компетенции выступает наличие необходимых условий и личностных качеств коммуникантов, которые обеспечивают их готовность к коммуникации.

Формирование и совершенствование коммуникативной межкультурной компетенции в контексте планируемого направления подготовки специалиста требует интегративного подхода к обучению, воспитанию и развитию с целью решения задач гуманизации и гуманитаризации в рамках непрерывного процесса его образования и самообразования. Новой методологии требует и переход к целостной педагогике личности, предполагающей её восприятие в самобытности и целостности, ориентацию на развитие предмета образования, а не на достижение им определённого уровня знаний.

В этой связи преподавательским составом Орловского юридического института МВД России вырабатывается парадигмальная стратегия целостного видения профессиональной компетентности юриста в области правоохранительной деятельности как особого феномена. Интегративный подход позволяет выявить многообразие особых, образующих систему, интегративных связей и отношений в профессиональной деятельности обучающихся и спроектировать их,

в частности, на подготовку высококвалифицированных специалистов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В соответствии с современными воззрениями на методику преподавания иностранных языков интегративный подход воспринимается как стратегия синтеза различных методологических подходов – системного, личностного, коммуникативно-деятельностного, аксеологического, культурологического, антропологического и ряда других. Системное использование данных науки, интеграция различных подходов к образовательному процессу позволяют преподавателям кафедры соотнести и упорядочить разрозненные представления о профессиональной компетентности сотрудника правоохранительных органов в единое исследовательское поле в целях совершенствования личности в процессе её профессиональной подготовки при прохождении курса изучения по дисциплине «Иностранный язык». Преподаватель иностранного языка призван вносить значительный вклад в диалог культур родного и изучаемого иностранного языков, активно работая над передачей информации о ценностных достижениях учёных и практиков страны изучаемого иностранного языка в области профессиональных интересов обучаемых им специалистов. Из этого следует, что профессиональная компетентность как обучающегося, так и обучающего предполагает развитие личности, обладающей целостным мировоззрением, высоким профессионализмом, обширным кругозором и гуманитарной культурой.

В современных условиях обобщённая цель преподавателя иностранного языка состоит в разработке курса и организации интегрированного, профильно ориентированного обучения иностранному языку с учётом потребностей обучающихся, в оказании им методической помощи в изучении языка и создании условий для успешного достижения целей обучения. При этом следует учитывать, что речь является не только системой знаков (фонетика, лексика, грамматика), а частью психики и психофизиологии человека, а, значит, формирование речи происходит в процессе интегрирования содержательного аспекта различных сторон языка в единое целое. Так, при обучении фонетике изучаемого иностранного языка осуществляется работа со звуками, ударениями, интонацией в потоке речи, то есть происходит интеграция фонетики, практики устной речи и методики преподавания иностранного языка. Аналогичные явления наблюдаются и при работе над всеми видами речевой деятельности – аудированием, чтением, говорением, письмом. Интегрируются и общепрофессиональные, выходящие за рамки дисциплины знания.

Задача преподавателя иностранного языка в образовательном учреждении МВД России, ориентированном на подготовку специалистов в области инспектирования безопасности дорожного движения, заключается, в основном, в методическом оснащении образовательного процесса. В учебных и методических материалах интегрируются содержательный, функциональный и личностный компоненты, которые направлены на выработку у обучающихся умений и навыков, необходимых для решения будущими специалистами профессиональных задач по предупреждению нарушений правил дорожного движения и по обеспечению его безопасности.

В соответствии с этим преподаватель иностранного языка отбирает из всей совокупности слов, являющихся неотъемлемой частью словарного запаса специалиста по обеспечению безопасности дорожного движения, те лексические единицы, использование которых делает возможным и доступным общение с иноязычными водителями транспортных средств или с зарубежными коллегами по профессии. В этот минимум должна входить как профессиональная и терминологическая, так и общеупотребительная, и деловая лексика. С этой целью разрабатываются учебные идеографические словари, специфика которых заключается, главным образом, в учебной направленности. Этот фактор определяет и составление тематической сетки, и отбор слов, и особенности их подачи. Например, размещение рядом в таком словаре родственных по смыслу слов даёт обучающимся возможность прогнозировать различные синтаксические и семантические изменения, такие, как изменение управления глаголов по аналогии. Поскольку употребление слова предполагает выбор его из множества близких по смыслу слов, чтобы соотнести слово одного языка со словом другого языка, надо знать все варианты его значения в системе национального языка. Изучение многозначности слов помогает понять особенности употребления речи, дополнительные смысловые нагрузки, политические, культурные, исторические коннотации единиц языка и речи. Чтобы активно пользоваться языком как средством общения, недостаточно знания только значений слов и правил грамматики. Важно знать: 1) ко-

гда сказать, как, кому, при ком, где, а также 2) как данное значение или понятие, данный предмет мысли живёт в реальности мира изучаемого языка¹.

Дисциплина «Иностранный язык» выделяется из ряда других дисциплин и тем, что оказывает непосредственное влияние на формирование личности. Язык отражает окружающий мир, он формирует человека, определяет его поведение, образ жизни, мировоззрение, менталитет, характер. По В. Гумбольдту, язык стоит между человеком и миром. «Это мир, лежащий между миром внешних явлений и внутренним миром человека»². Каждое занятие по иностранному языку является практикой межкультурной коммуникации. В каждом иностранном слове отражается иностранный мир и иностранная культура. За каждым иностранным словом стоит обусловленное национальным сознанием представление о мире. В этой связи следует отметить, что простое преодоление языкового барьера недостаточно для обеспечения эффективности общения между представителями правоохранительных органов различных стран. Нужно преодолеть и барьер, разделяющий две культуры, не забывая о том, что и сам носитель национального языка и культуры обладает специфическими особенностями. Лингвокультурологический аспект обучения, учитывающий профиль вуза, повышает мотивацию обучения и способствует выполнению образовательных и воспитательных задач.

В условиях роста международного и профессионально ориентированного общения обеспечение современного уровня и качественно нового подхода к воспитанию молодого поколения предполагает приобщение русскоязычной языковой личности к профессиональным фрагментам иноязычной картины мира, формирование интерактивной компетенции билингвальной языковой личности.

В соответствии с теорией речевых актов Дж. Серля, языки по своей природе конвенциональны. Термин «конвенции» используется в гуманитарном знании в значениях «договоренность, соглашение» и «установления, общепринятые правила поведения, обычаи, нормы». Прилагательное «конвенциональный» употребляется как синоним к «традиционный», «общепринятый». В современной прагматике этот термин закрепился в значении «регулярно повторяющаяся закономерность в поведении членов общества»³. Эта закономерность поведения обычно закрепляется в практике социального общения как нормативная модель коммуникативного поведения. Под конвенциональностью обычно понимается система прагматических конвенций, регулирующих диалоговое взаимодействие коммуникантов на различных речевых уровнях. Важнейшая прагматическая функция конвенций – функция ограничения и сдерживания речевой агрессии и разрушающих общение негативных факторов. Они призваны регулировать статусно-ролевое взаимодействие коммуникантов (например, инспектора ГИБДД и участника дорожного движения) в рамках исполнения социальных и коммуникативных ролей.

Задача преподавателя иностранного языка состоит в том, чтобы доходчиво объяснить обучающимся, что конвенциональность имеет два плана выражения. Первый, фундаментальный, план языковой конвенции является общим для всех языков мира. Он содержит общие правила совершения речевых актов. Второй план у каждого национального языка свой. Он также содержит конститутивные конкретизации-«реализации» конститутивных правил общения. Эти конвенции-«реализации» отличаются друг от друга в различных национальных языках.

В связи с этим целью обучения специалиста в неязыковом вузе становится искусственный билингвизм, коренным образом отличающийся от предполагающего «владение двумя языками на уровне родного»⁴. Поэтому наряду с понятием «языковая личность» на передний план выходит лингводидактическая категория «вторичная языковая личность». Параллельное использование ею родного и иностранного языков подразумевает наличие способности адекватно взаимодействовать в различных областях человеческого общения с представителями других культур. Овладение специалистом в области обеспечения безопасности дорожного движения вторым (иностранном) языком происходит не только и не столько в процессе накопления языкового материала в результате подбора лексических единиц обиходной речи и терминов,

¹ См.: Тер-Минасова С.Г. Язык и межкультурная коммуникация. М. 2000.

² Гумбольдт В. Избранные труды по языкознанию. М., 2000. С. 304.

³ Lewis D. K. Convention: A philosophical study. Cambridge, 1969. 213 p. P. 78.

⁴ Thürmann, E. Eine eigenständige Methodik für den bilingualen Fachunterricht [Текст] / E. Thürmann. Электрон. дан. Режим доступа : <http://www.bibigual.de>. Загл. с экрана. S. 23.

усвоения грамматических форм и структур. Осуществляется перестройка речевых механизмов человека для взаимодействия с иноязычным партнёром по диалогу, которая в итоге приводит к параллельному использованию двух языковых систем. Основная нагрузка при этом ложится на самого обучающегося, поскольку он должен овладеть всеми компонентами самообразовательной деятельности – мотивационным, целеполагающим, процессуальным, организационным, теоретическим и оценочным. При этом важно помнить, что только связь с жизненными планами служит основой для развития этих способностей личности.

ПРОБЛЕМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ К УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НЕПРАВОМЕРНОЕ ЗАВЛАДЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

Антохина Н.Ю.,

преподаватель кафедры уголовного права,
криминологии и психологии Орловского
юридического института МВД России

В современном обществе автомобиль - это не средство роскоши, а необходимость. Человеку трудно обойтись без транспортного средства. Следствием этого является огромное количество грузовых и легковых автомобилей. Изменения в идеологии общественного сознания породили новую тенденцию, проявляющуюся в увеличении уровня преступности за счет угонов автомобилей. Рассматриваемое деяние является одним из самых распространенных видов преступлений.

Первый угон в истории существования автомобиля случился в Париже в 1896 году, когда из гаража французского аристократа исчез автомобиль марки Peugeot. В том же году в России пропал единственный экземпляр первой русской «самобеглой повозки», которая была продемонстрирована императору Николаю II в качестве чуда технической мысли. С тех пор угон автотранспорта распространился по всему миру.

За последние годы на территории России возросло количество преступлений, связанных с неправомерным завладением транспортных средств. По данным ГИАЦ МВД России в 2008 году угонов выявлено и зарегистрировано всего 50313 (-8,9%), в 2009 году – 45833 (-8,9%), в 2010 году – 41167 (-10,2%), в 2011 году – 42487(+3,2%), а за три месяца 2012 года – 7540 преступлений (+5,9%).

Растущее количество преступлений, предусмотренных ст. 166 УК РФ, связано с проблемами привлечения к уголовной ответственности за неправомерное завладение транспортным средством, то есть отсутствует четкость определений, однозначного толкования действий, предмета, объекта и момента окончания данного преступления. В свою очередь, оценка законодателем общественной опасности угонов, по сравнению с хищением имущества, недостаточно последовательна и однозначна.

Если из диспозиции ст. 166 УК выделить только действие, то это – завладение транспортным средством, то есть угон. Исходя из этимологии термина «завладеть», смысл действий заключается в получении транспортного средства в свое физическое обладание или установление контроля над ним. Физическое обладание транспортными средствами ассоциируется с поездкой на нем. Однако, завладеть можно и не используя эту особенность транспортного средства, например, толкая машину, велосипед или используя эвакуатора нем.

Этимология смысла термина «угон» предполагает обязательное передвижение лица с транспортным средством либо на нем, а следовательно, завладение и угон - неравнозначные понятия.

Согласно п. 20 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» неправомерным завладением транспортным средством без цели хищения (статья 166 УК РФ) понимается завладение чужим автомобилем или другим транспортным средством (угон) и поездку на нем без намерения присвоить его целиком или по частям.

Таким образом, угон ближе к использованию транспортного средства в соответствии с его потребительскими свойствами: доехать, довезти, перевезти что-либо. Поэтому «завладение транспортным средством», равное по значению «угону», можно определить как временное физическое обладание транспортным средством или установление контроля над ним для поездки, а «завладение» им - как временное физическое обладание транспортным средством или установление контроля над ним.

Используя транспортное средство, угонщик вступает в отношения с государством и обществом по поводу контролируемого государством использования транспортных средств как источника повышенной опасности. В целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, соблюдения их прав и законных интересов, а также интересов общества и государства допуск транспортных средств, предназначенных для дорожного движения на территории Российской Федерации, за исключением участвующих в международном движении или ввозимых в Россию на срок не более шести месяцев, производится путем их регистрации и выдачи документов.

Согласно Правилам дорожного движения РФ¹, а также Постановлению Правительства РФ «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации»² обязательной государственной регистрации подлежат автотранспортные средства с рабочим объемом двигателя более 50 куб. см и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, тракторы, самоходные дорожно-строительные и иные машины, а также прицепы к ним, принадлежащие предприятиям, учреждениям, организациям независимо от формы собственности и ведомственной принадлежности, гражданам Российской Федерации, иностранным юридическим лицам и гражданам, лицам без гражданства. В гражданском праве названные транспортные средства называются источником повышенной опасности. Велосипеды, мопеды и гужевые повозки, сани могут по решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации иметь специальные регистрационные знаки, а их водители - документы, подтверждающие знание ими Правил дорожного движения.

В отношении остальных транспортных средств (к ним можно отнести верховых и вьючных животных, мокики, самоходный механический транспорт с рабочим объемом двигателя менее или равным 50 куб. см и конструктивной скоростью менее 50 км/ч и др.) и их водителей названные документы не требуются.

Обязательным признаком завладения (угона) является неправомерность, то есть транспортное средство не должно принадлежать виновному на праве личной собственности или находиться в его правомочном владении, либо не закреплено за ним по службе, и он не имеет права им распоряжаться. Диспозиция первой части указанных статей предусматривает не только тайное, но и открытое завладение транспортным средством, но без насилия или угрозы его применения, которые образуют квалифицирующие обстоятельства.

В связи с этим если под неправомерным завладением транспортным средством понимать временное обладание им и поездку на нем (в нем), то неконтролируемое использование транспортных средств можно признать дополнительным объектом, и тогда момент окончания этого преступления необходимо связывать с началом движения транспортных средств, а предметом преступления могут быть только транспортные средства, подлежащие государственной регистрации, в связи с этим временное завладение и передвижение на механическом транспортном средстве, подлежащем государственной регистрации, можно бы предусмотреть в законе, т.е. оставить в ст. 166 УК. Такое решение предопределено спецификой предмета рассматриваемого преступления.

До настоящего времени в разграничении угона и кражи транспортных средств имеются определенные сложности. Дело в том, что состав такого преступления, как кража, сконструирован так, что для привлечения к уголовной ответственности необходимо установление призна-

¹ О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. №47. Ст. 4531.

² Собрание законодательства РФ. 1994. № 17. Ст. 1999.

ков его предмета, а именно чужого имущества, то есть не находящегося в собственности или законном владении виновного.

Физическое завладение транспортным средством - разновидность действий, которыми совершается хищение. Просто в силу особенностей транспортного средства его изъятие и обращение в свою пользу происходит путем его передвижения. Особенность хищений - желание виновного получить возможность распорядиться изъятым по своему усмотрению в соответствии с его потребительскими свойствами до тех пор, пока его не разоблачат. Только трамвай и троллейбус нельзя изъять на таких основаниях. А весь другой транспорт чаще всего похищается путем завладения им и перемещения на нем. Иногда его грузят на другой транспорт или подцепляют к нему. По сути дела, угонщик осуществляет все полномочия собственника: владеет, пользуется и распоряжается транспортным средством. Конечно, нарушаются тем самым отношения собственности.

Единственное отличие угона от хищений состоит в том, что транспортным средством завладевают временно, а корыстная цель достигается за счет пользования транспортным средством по его назначению.

От других случаев незаконного пользования имуществом, например, предусмотренным ст. 165 УК, неправомерное завладение транспортным средством отличается тем, что транспортным средством виновный не только незаконно завладевает, изымает, выводит его из-под контроля владельца, но и редко возвращает его на место, иногда оставляя его без присмотра.

Оставление транспортного средства без присмотра, вождение в нетрезвом состоянии лицом, не имеющим водительских прав, часто сопровождается его повреждением, иногда - разукруплением. Но умышленное и неосторожное повреждение имущества предусмотрены другими составами преступлений и на практике вменяются виновным как самостоятельные, что, на наш взгляд, небесспорно и подтверждается п. 20 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 27 декабря 2002 г. №29 «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое». И все-таки чаще всего транспортное средство возвращается его владельцу.

Таким образом, при закреплении уголовно-правовой нормы в ст. 166 УК законодатель не выделил регистрируемые транспортные средства как источник повышенной опасности, не назвал действий, отличных от деяний при хищении, закрепил практически недоказуемый в жизни критерий разграничения угона и кражи транспортных средств. Безусловно, рассмотренные аспекты проблем привлечения к уголовной ответственности за угоны транспортных средств нуждаются в дальнейшем научном исследовании и адекватном его отражении в научной литературе.

ОСОБЕННОСТИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Афонин В.В.,

к.ю.н., преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России

Под административно-правовой ответственностью за правонарушения в области дорожного движения следует понимать разновидность государственного принуждения, особый вид административной ответственности, который выражается в применении уполномоченным государственным органом или должностным лицом к субъекту (физическому или юридическому лицу), совершившему правонарушение в области дорожного движения, предусмотренной главой 12 КоАП РФ административной санкции на основании вынесенного постановления о привлечении к административной ответственности. Административная ответственность как вид государственного принуждения характеризуется следующими признаками:

- 1) урегулирована нормами административного права, содержащимися в федеральных законах и законах субъектов РФ;
- 2) основанием ее применения является административное правонарушение;
- 3) состоит в применении к виновным административных наказаний;

- 4) к ней привлекаются физические и юридические лица;
- 5) применяется должностными лицами органов исполнительной власти и судами¹.

Достижение целей административной ответственности зависит от неотвратимости ее наступления и справедливости наказания. Важнейший принцип административной ответственности – ее индивидуализация. Мера ответственности должна быть соразмерна тяжести совершенного правонарушения и особенностям личности виновного. Но для индивидуализации ответственности должны быть необходимые предпосылки в виде законодательного закрепления возможностей дифференциации ответственности².

За правонарушения, совершенные участниками дорожного движения, в ст. 3.2 КоАП РФ предусмотрены наказания в виде предупреждения, административного штрафа, лишения водителя права управления транспортными средствами и административного ареста³.

В системе административных наказаний одно из важных мест занимает предупреждение, что объясняется его содержанием. Особенность данного вида административного наказания заключается в отрицательной юридической оценке инспектором ДПС противоправных действий нарушителей правил дорожного движения, которые влекут за собой наступление определенных отрицательных последствий для правонарушителя.

1. Предупреждение применяется за совершение малозначительного административного правонарушения в том случае, если данная санкция содержится в конкретных нормах Особенной части КоАП РФ⁴.

Согласно ст. 3.4. КоАП РФ применение предупреждения влечет для нарушителя соответствующие правовые последствия, в частности: лицо, которому назначено это административное наказание, считается подвергнутым данному наказанию в течение одного года со дня окончания исполнения постановления о назначении предупреждения (ст. 4.6 КоАП РФ). Если в течение года такое лицо совершит новое административное правонарушение, то к нему может быть применено более строгое административное наказание (ст. 4.3 КоАП РФ).

Предупреждение, выносимое инспектором ДПС в соответствии с действующим законодательством, следует отличать от устного предупреждения (замечания), которое не является административным наказанием, а лишь несет в себе воспитательную функцию.

Устное замечание в основном выносится за малозначительные нарушения правил дорожного движения и не влечет для нарушителя каких-либо правовых последствий⁵.

По данным ГИБДД МВД России, на территории Российской Федерации в 2009 году водители получили около 2 млн 600 тыс. предупреждений⁶, в 2010 году – 2 млн 830 тыс. предупреждений⁷, в 2011 году – 3 млн предупреждений⁸.

Административный штраф за нарушение правил дорожного движения как мера административного наказания заключается в том, что инспектор ДПС согласно действующему законодательству возлагает на виновного обязанность уплатить определенную сумму денег. Эта мера наказания характерна тем, что ее воздействие напрямую связано с имущественным правоограничением нарушителя.

Основной показатель правоограничений рассматриваемого наказания – величина штра-

¹ См.: Акулкина О.А. Административно-правовая природа ответственности за правонарушения в области дорожного движения: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 11-12.

² См.: Никифорова Е.И. Привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения: порядок, итоговые процессуальные документы, их обжалование // Административное право. 2008. №4. С. 32.

³ См.: Нагорнов Д.С. Административные наказания в административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ростов-на-Дону, 2010. С. 7.

⁴ См.: Степаненко Ю.В. Административные правонарушения на транспорте (комментарий законодательства) (постатейный). М.: Проспект, 2007. С. 25.

⁵ См.: Захарин С. Административная ответственность за нарушение Правил дорожного движения / С. Захарин, Г. Федоров // Транспортное право. 2011. № 2. С. 12-13.

⁶ За год водительских прав были лишены более 1 млн россиян // http://www.avto.ru/news/news_14534.html.

⁷ См.: Автомобилистов, лишённых прав, заставят сдать водительские удостоверения // <http://www.za74.ru/news/read/428>.

⁸ См.: Отчет о деятельности Госавтоинспекции за 2011 год (форма «ГАИ») // Статистическая отчетность ГИБДД МВД России за 2011 год.

фа. Статья 3.5 КоАП РФ определяет минимальный и максимальный размеры административного штрафа, которые могут устанавливаться за совершение административных правонарушений в области дорожного движения:

- 1) в отношении граждан он не может превышать пяти тысяч рублей;
- 2) в отношении должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей;
- 3) в отношении юридических лиц – одного миллиона рублей.

К примеру, установка на транспортное средство заведомо подложных государственных регистрационных знаков (ч. 3 ст. 12.2 КоАП РФ) повлечет за собой штраф в размере 2,5 тыс. руб. на граждан, от 15 тыс. руб. до 20 тыс. руб. на должностных лиц и от 400 тыс. руб. до 500 тыс. руб. на юридических лиц.

При этом согласно п. 2 ст. 3.5 КоАП РФ минимальный размер штрафа, единый для всех субъектов, должен быть не менее ста рублей¹.

Установление минимального и максимального размеров административного штрафа гарантирует возмещение не только материального урона, нанесенного гражданином государству и обществу в результате противоправного поведения (ч. 1 ст. 3.5 КоАП РФ), но и позволяет правоприменителю индивидуализировать наказание, выбрав именно то, которое соответствует совершенному противоправному действию².

Административный штраф как мера наказания предусматривается практически всеми составами правонарушений главы 12 КоАП РФ, за исключением:

- 1) ч. 4 ст. 12.2 КоАП РФ – управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками;
- 2) ст. 12.5 КоАП РФ – управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;
- 3) ч.ч. 1, 2 и 4 ст. 12.8 КоАП РФ – управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения;
- 4) ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ – выезд в нарушение Правил дорожного движения на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, за исключением выезда на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, соединенный с разворотом, поворотом налево или объездом препятствия;
- 5) ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ – невыполнение водителем законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;
- 6) ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ – оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся³.

Согласно данным ГИБДД МВД России на территории Российской Федерации в 2009 году было вынесено около 41,5 млн постановлений об административных штрафах⁴, в 2010 году – 40,8 млн постановлений⁵, в 2011 году – 42 млн постановлений⁶.

По общему правилу, административный штраф должен быть уплачен лицом, привлеченным к административной ответственности, не позднее 30 дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу⁷.

¹ См.: Куликов О. Штрафная административная ответственность: реальность или фикция? // Законность. 2010. № 11. С.29.

² См.: Белов А.А. Административное принуждение в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения: монография / А.А. Белов, В.А. Мельников. Волгоград: ВА МВД России, 2009. С. 14.

³ См.: Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях (постатейный) / Под ред. Н.Г. Салищевой. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2010. С. 33-34.

⁴ См.: За год водительских прав были лишены более 1 млн россиян // http://www.avto.ru/news/news_14534.html.

⁵ См.: Автомобилистов, лишённых прав, заставят сдать водительские удостоверения // <http://www.za74.ru/news/read/428>.

⁶ См.: Отчет о деятельности Госавтоинспекции за 2011 год (форма «ГАИ») // Статистическая отчетность ГИБДД МВД России за 2011 год.

⁷ См.: Колоколов Н.А. Настольная книга мирового судьи: рассмотрение дел об административных правонарушениях: Научно-практическое пособие. М.: Юрист, 2010. С. 47.

Однако на сегодняшний день взыскиваемость штрафов представляет собой актуальную проблему. Большая часть наложенных органами ГИБДД штрафов нарушителями в указанный тридцатидневный срок не оплачивается, в связи с чем ГИБДД вынуждена направлять свои постановления для принудительного исполнения в службу судебных приставов¹.

В 2009 году на принудительное исполнение в Федеральную службу судебных приставов (ФССП) поступило 11 276 572 постановления по взысканию административных штрафов. Свыше 9 миллионов или примерно 80 % из них составили постановления, поступившие из подразделений ГИБДД. Суммы взыскиваемых штрафов не превышают, как правило, 100 рублей². В 2010 году на принудительное исполнение в ФССП поступило 8,6 миллионов постановлений по взысканию административных штрафов³; в 2011 году – 9,1 миллионов постановлений⁴.

Следующей мерой наказания за нарушения Правил дорожного движения является лишение водителя права управления транспортными средствами.

Лишение права на управление транспортным средством представляет собой такую меру административного наказания, которая направлена на ограничение специального права (временное ограничение правосубъектности гражданина) – управления транспортным средством - и значительно ограничивает права водителя-профессионала и в меньшей степени - водителя индивидуальных транспортных средств, так как для первого это наказание означает изменение или прекращение трудового договора, запрет на определенное время работать водителем⁵.

В нормах КоАП РФ лишение права на управление транспортным средством представлено в виде меры наказания за следующие правонарушения:

- 1) управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков (ч.ч. 2 и 4 ст. 12.2 КоАП РФ);
- 2) управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена (ч.ч. 3, 4, 5 и 6 ст. 12.5 КоАП РФ);
- 3) передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенному такого права (ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ);
- 4) управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (ч.ч. 1, 2 и 4 ст. 12.8 КоАП РФ);
- 5) превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60 километров в час (ч. 4 ст. 12.9 КоАП РФ);
- 6) нарушение правил движения через железнодорожные пути (ч.ч. 1 и 3 ст. 12.10 КоАП РФ) и т.д.

При совершении административного правонарушения, влекущего лишение права управления транспортным средством, у водителя изымается водительское удостоверение и выдается временное разрешение на право управления транспортным средством на срок до вступления в законную силу постановления по делу об административном правонарушении, но не более чем на два месяца⁶.

¹ См.: Семенов А.Н. Административное производство по делу в части нарушений правил дорожного движения // Транспортное право. 2010. № 9. С. 24.

² См.: Сведения об административной практике территориальных органов ФССП России за январь-декабрь 2009 года (Форма № 041) // Ведомственная статистическая отчетность Федеральной службы судебных приставов за 2009 год.

³ См.: Сведения об административной практике территориальных органов ФССП России за январь-декабрь 2010 года (Форма № 041) // Ведомственная статистическая отчетность Федеральной службы судебных приставов за 2010 год.

⁴ См.: Сведения об административной практике территориальных органов ФССП России за январь-декабрь 2011 года (Форма № 041) // Ведомственная статистическая отчетность Федеральной службы судебных приставов за 2011 год.

⁵ См.: Акулкина О.А. Указ. соч. С. 18.

⁶ См.: Завидов Б.Д. Некоторые вопросы привлечения к административной ответственности, наказанию и правовые проблемы усиления данной ответственности за правонарушения в сфере эксплуатации, использования автотранспорта и в области дорожного движения в свете Федерального закона от 24 июля 2007 г.

Минимальный срок лишения права на управление транспортным средством составляет шесть месяцев, максимальный – три года.

По данным ГИБДД МВД России, на территории Российской Федерации в 2009 году были лишены права управления автомобилем в общей сложности 1 млн 205 тыс. граждан¹, в 2010 году – 1 млн 100 тыс. граждан², в 2011 году – 917 тыс. граждан³.

Административный арест как один из видов наказаний состоит в краткосрочном лишении правонарушителя свободы и использовании его на физических работах. Административный арест является одной из наиболее суровых административных санкций, затрагивающих неприкосновенность личности. Основным его правоограничением является лишение свободы. Тяжесть наказания в значительной мере зависит от продолжительности административного ареста⁴.

Максимальный срок административного ареста составляет пятнадцать суток, при этом в срок административного ареста включается срок административного задержания.

В силу ч. 2 ст. 3.9 КоАП РФ административный арест устанавливается и назначается лишь в исключительных случаях за отдельные виды административных правонарушений и не может применяться к беременным женщинам, женщинам, имеющим детей в возрасте до четырнадцати лет, лицам, не достигшим возраста восемнадцати лет, и др.

Административный арест – единственный из видов административных наказаний, который ограничивает свободу нарушителя. Согласно нормам КоАП РФ административный арест применяется в 4-х случаях:

1) управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортным средством (ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ);

2) управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортным средством либо лишенным права управления транспортным средством (ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ);

3) невыполнение водителем, не имеющим права управления транспортным средством либо лишенным права управления транспортным средством, законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ);

4) неуплата административного штрафа в 30-дневный срок со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу (ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ)⁵.

Согласно данным ГИБДД МВД России, на территории Российской Федерации в 2009 году административному аресту на 15 суток были подвергнуты 322 тыс. человек⁶, в 2010 году – 298 тыс. человек⁷, в 2011 году – 300 тыс. человек⁸.

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать следующий вывод: привлечение участников дорожного движения к административной ответственности представляет собой административный процесс государственного принуждения, который выражается в применении уполномоченным государственным органом или должностным лицом к субъекту (физическому

№ 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс РФ об административных правонарушениях» (комментарий законодательства) // Информационная система «КонсультантПлюс», 2009.

¹ См.: За год водительских прав были лишены более 1 млн россиян // [Http://www.avto.ru/news/news_14534.html](http://www.avto.ru/news/news_14534.html).

² См.: Автомобилистов, лишённых прав, заставят сдать водительские удостоверения // [Http://www.za74.ru/news/read/428](http://www.za74.ru/news/read/428).

³ См.: Отчет о деятельности Госавтоинспекции за 2011 год (форма «ГАИ») // Статистическая отчетность ГИБДД МВД России за 2011 год.

⁴ См.: Ильяшенко А.Н. Арест как мера государственного принуждения: теоретические и исторические аспекты // Общество и право. 2008. № 2. С. 35.

⁵ См.: Степанова О.А. Административный арест // Журнал российского права. 2009. № 12. С. 27.

⁶ См.: За год водительских прав были лишены более 1 млн россиян // http://www.avto.ru/news/news_14534.html.

⁷ См.: Автомобилистов, лишённых прав, заставят сдать водительские удостоверения // [Http://www.za74.ru/news/read/428](http://www.za74.ru/news/read/428).

⁸ См.: Отчет о деятельности Госавтоинспекции за 2011 год (форма «ГАИ») // Статистическая отчетность ГИБДД МВД России за 2011 год.

или юридическому лицу), совершившему правонарушение в области дорожного движения, предусмотренной главой 12 КоАП РФ административной санкции на основании вынесенного постановления о привлечении к административной ответственности. К административным наказаниям за нарушение правил дорожного движения следует отнести предупреждение, административный штраф, лишение водителя права управления транспортными средствами и административный арест.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЗНАНИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДТП

Бадиков Д.А.,
к.ю.н., преподаватель кафедры криминалистики
и предварительного расследования в ОВД
Орловского юридического института
МВД России

Согласно статистическим данным ежегодно на российских дорогах происходят сотни тысяч дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых гибнет достаточно большое количество людей.

По официальной информации Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ, за 2011 год в Российской Федерации произошло 199 868 ДТП, что на 0,2% больше, чем в 2010 году, в результате которых погибли 27 953 человека (увеличение на 5,2% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года), а 251 848 - получили ранения (увеличение на 0,5% по сравнению с 2010 годом)¹.

Подавляющее большинство пострадавших - люди трудоспособного возраста. Анализ практики показывает, что по-прежнему наибольшее количество ДТП происходит по причине нарушения водителями транспортных средств Правил дорожного движения².

Анализ указанных статистических данных и правоприменительной практики дает основание полагать, что ДТП являются одним из наиболее распространенных видов правонарушений, в результате которых погибает и получает травмы большое количество граждан. Организация расследования по делам этой категории строится в тесном взаимодействии следователя с экспертами-криминалистами и работниками других служб. Использование специальных познаний в расследовании правонарушений в рассматриваемой сфере может производиться в различных формах.

Как правило, первоначальными следственными действиями по уголовным делам о ДТП являются: осмотр места происшествия, осмотр транспортных средств (ТС), допрос потерпевших, свидетелей и водителей, освидетельствование водителя.

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

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

¹ Официальный сайт ГИБДД РФ: <http://www.gibdd.ru/stat/1/2011.pdf>.

² О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 23.12.2011) (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

необходимые для решения вопросов, возникших при расследовании и рассмотрении в суде конкретных дел»¹.

Работа специалиста-криминалиста при осмотре места ДТП предполагает применение технических средств. Как правило, это фотосъемка (обзорная, узловая, детальная), видеосъемка, применение средств поиска и изъятия следов, микрочастиц, измерения расстояний, осмотра документов и другое.

Специалисту, участвующему в осмотре места происшествия, предоставляется право предварительного исследования материальных следов, что может оказать существенную помощь в раскрытии преступления и розыске ТС и лиц, скрывшихся с места ДТП. При проведении предварительных исследований могут применяться передвижные криминалистические лаборатории, оснащенные техническими средствами, обеспечивающие сохранность исследуемых объектов, следов.

Для допроса потерпевшего, свидетеля, подозреваемого, обвиняемого возможно привлечение специалиста. Например, для решения вопроса о характере и тяжести причиненного здоровью вреда – специалиста в области судебно-медицинской экспертизы. Более компетентно провести допрос с целью уяснения механизма дорожно-транспортного происшествия поможет специалист-автотехник.

При решении о привлечении специалиста к допросу следует исходить из того, будут ли в ходе допроса затронуты вопросы, требующие специальных познаний.

В соответствии со статьей 179 УПК РФ для обнаружения на теле человека особых примет, следов преступления, телесных повреждений, выявления состояния опьянения или иных свойств и признаков, имеющих значение для уголовного дела, если для этого не требуется производство судебной экспертизы, может быть произведено освидетельствование подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего, а также свидетеля с его согласия, за исключением случаев, когда освидетельствование необходимо для оценки достоверности его показаний. В случаях, не терпящих отлагательства, освидетельствование может быть произведено до возбуждения уголовного дела.

Одной из целей следственного освидетельствования является установление состояния опьянения. Этому же способствует и возможность проведения следственного действия – освидетельствования до возбуждения уголовного дела. Освидетельствовать водителя необходимо в ходе следственного действия, проводимого следователем с привлечением в качестве специалиста врача нарколога, который при проведении данного следственного действия помогает следователю описывать признаки, указывающие на наличие (отсутствие) алкогольного опьянения.

Вместе с тем при расследовании дел о ДТП специальные познания могут применяться и в иной форме.

Так, при расследовании состава автотранспортных преступлений приходится выяснять ряд технических вопросов, относящихся к состоянию и эксплуатации ТС, организации движения и действий участников. Поэтому для выяснения реальной действительности требуется использование широкого спектра специальных знаний из различных областей науки и техники.

Возможность назначения судебной экспертизы предусмотрена нормативными актами, регулирующими общественные отношения в различных сферах жизни гражданского общества (ст. 82 АПК РФ², ст. 79 ГПК РФ³, ст. 195 УПК РФ⁴, ст. 26.4 КоАП РФ⁵). В этой связи судебная экспертиза нередко назначается по уголовным делам, возбужденным по факту совершения ДТП; при рассмотрении гражданских дел о возмещении ущерба, причиненного в результате

¹ Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия. М., 1997. С. 217.

² Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 г. № 95-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 30. Ст. 3012.

³ Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 г. № 138-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 46, Ст. 4532.

⁴ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 г. № 174-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2001. № 52 (ч. I). Ст. 4921.

⁵ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

ДТП; в процессе производства по делам об административных правонарушениях, явившихся причиной происшествия.

Специальными познаниями в той или иной мере могут обладать следователь, судья, лицо, рассматривающее дело об административном правонарушении. При этом (за исключением случаев, прямо указанных в законе) они зачастую могут обойтись и без помощи специалиста. Судебная экспертиза назначается независимо от того, обладают ли следователь, судья, лицо, рассматривающее дело об административном правонарушении, специальными познаниями, поскольку фактические данные, полученные путем экспертного исследования, не могут быть отражены ни в каком процессуальном документе, кроме заключения эксперта¹.

В процессе рассмотрения дел, связанных с нарушением правил безопасности дорожного движения, правил эксплуатации транспортных средств, иных норм и правил в области дорожного движения, нередко назначаются такие экспертизы, как автотехническая (дорожно-транспортная), веществ и материалов, лакокрасочных материалов и покрытий, металловедческая, трасологическая, электротехническая².

Использование достижений науки и техники широко применяется в судебной автотехнике для выявления, закрепления и исследования информации в целях установления фактических обстоятельств расследуемого ДТП. Судебная автотехника - это отрасль науки, построенная на базовых науках: математике, физике, теории и расчете транспортных средств и других. Эта отрасль науки регулируется нормами уголовного и гражданского права и процесса. Совокупность этих наук реализуется при разработке методик экспертного исследования, призванных расширять возможность экспертизы, повышать уровень научной обоснованности выводов эксперта-автотехника³.

Целями судебной автотехнической экспертизы являются установление технического состояния транспортных средств, дорог и их обустройства, дорожных знаков и разметок, механизма дорожно-транспортного происшествия (ДТП), психофизиологического состояния водителя и участников ДТП⁴.

Судебная автотехническая экспертиза подразделяется на следующие виды:

- 1) судебная экспертиза технического состояния транспортных средств (автотехническая экспертиза);
- 2) судебная экспертиза механизма ДТП;
- 3) судебная автодорожная экспертиза (технического состояния дороги, дорожных обустройств и внешних условий на участке ДТП);
- 4) судебная инженерная экспертиза психофизиологического состояния водителя.

Судебная автотехническая экспертиза в основном решает технические вопросы, связанные с транспортным средством, участвующим в ДТП. Вопросы, решаемые этой экспертизой, можно разделить на три группы.

В первую группу входят вопросы, которые позволяют установить механизм происшествия. К ним относятся, например, скорость движения транспортного средства и пешехода к моменту происшествия, установление причинной связи между неисправностями транспортных средств и дорожным происшествием, установление причины заноса и опрокидывания транспортного средства и другие.

Во вторую группу входят вопросы, относящиеся к оценке действий водителя по обеспечению требований безопасности дорожного движения. Например, как следовало действовать водителю в конкретной ситуации с технической точки зрения и мог ли водитель предотвратить данное происшествие в данной ситуации и другие.

¹ Россинская Е.Р. Специальные познания и современные проблемы их использования в судопроизводстве // Журнал российского права. 2001. № 5.

² Россинский Б.В. Производство по делам об административных правонарушениях / Б.В. Россинский, Ю.П. Кузякин // Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации. Ч.5. М.: НОРМА, 2006. С.468.

³ Аринушкин Г.П. Назначение и производство судебных экспертиз / Г.П. Аринушкин, А.Р. Шляхов. М., 1988. С. 212.

⁴ См.: Россинская Е.Р. Настольная книга судьи: судебная экспертиза / Е.Р. Россинская, Е.И. Галяшина. Москва: Проспект, 2011. 464 с.

К третьей группе следует отнести вопросы, касающиеся установления причинной связи между действиями участников происшествия и наступившими последствиями.

Объектами автотехнической экспертизы могут быть как само место ДТП, так и транспортные средства и их части (узлы, детали, обломки): автомобили, мотоциклы, мотороллеры, велосипеды, мопеды, автобусы, троллейбусы, трамваи, тракторы, иные самоходные механизмы.

Результативность автотехнической экспертизы определяется качеством и полнотой представляемых эксперту материалов, к которым относятся протоколы осмотров места ДТП, подробно иллюстрированные фототаблицами, чертежами, схемами, а также ряд иных сведений.

Экспертиза веществ и материалов - один из наиболее распространенных классов экспертиз, назначаемых по делам, связанным с совершением дорожно-транспортных происшествий. Объектами экспертизы являются твердые, жидкие и газообразные вещества, а также материалы и предметы-носители со следами, приобщенные к делу в установленном законом порядке и несущие доказательственную информацию об обстоятельствах, входящих в предмет доказывания и устанавливаемых на основе специальных знаний. К диагностическим задачам, разрешаемым экспертизой веществ и материалов, относятся: обнаружение веществ и материалов (если, например, они имеются в микроколичествах и не могут быть обнаружены без применения специальных познаний), установление их природы, происхождения, назначения.

Экспертиза лакокрасочных материалов и покрытий производится в целях обнаружения их частиц, определения природы, состава, вида и назначения этих веществ и материалов; отождествления окрашенных объектов по следам, установления целого по частям, определения родовой или групповой принадлежности; установления единого источника происхождения, факта контактного взаимодействия по взаимопереходящим лакокрасочным материалам¹.

Металловедческая экспертиза производится в целях обнаружения металлических частиц и следов металлизации на объектах, исследования качественного и количественного состава металлов и сплавов и изделий из них, установления технологии и времени изготовления изделий из металлов и сплавов, условий их эксплуатации, видоизменений, связанных с обстоятельствами данного события.

Трасологическая экспертиза осуществляется: а) для установления групповой принадлежности и идентификации различных объектов по их следам-отображениям (например, установления транспортного средства по следам протектора); б) для установления принадлежности частей единому целому (например, осколков фарного стекла - фаре данного автомобиля); в) в целях диагностирования механизма и условий следообразования, определения относимости следов к происшедшему событию, свойств и признаков объекта, оставившего след, установления обстоятельств, при которых оставлен след.

Цель транспортно-трассологической экспертизы - установление транспортного средства, оставившего следы, выявление существенных обстоятельств механизма образования следов или ДТП в целом.

Таким образом, успешность расследования уголовных дел о ДТП во многом зависит от умелого использования следователем специальных познаний в ходе расследования: при производстве следственных действий, при подготовке, назначении и производстве судебных экспертиз, при консультациях специалистов и в иных формах.

¹ Россинский Б.В. Судебные экспертизы по делам, связанным с дорожно-транспортными происшествиями / Б.В. Россинский, Ю.П. Кузьякин // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. № 11.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ОБЪЕКТ УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ОХРАНЫ

Баранчикова М.В.,

к.ю.н., старший преподаватель кафедры
уголовного права, криминологии и психологии
Орловского юридического института
МВД России

Обеспечение безопасности дорожного движения в современный период является комплексной проблемой, решение которой выступает приоритетной задачей целого ряда отраслей права: административного, гражданского, уголовного, уголовно-процессуального и других.

Позитивные изменения криминальной ситуации на российских дорогах в последние годы носят кратковременный характер, что не всегда можно признать успешным. Несмотря на определенное снижение в 2008-2010 годах количества совершаемых в России дорожно-транспортных преступлений, в 2011 году было совершено 199,9 тысяч дорожно-транспортных происшествий, что на 0,2 % больше по сравнению с прошлым годом¹. При этом тяжесть последствий и количество пострадавших в результате дорожно-транспортной аварийности имеет ежегодную тенденцию к увеличению.

Усилия, предпринимаемые законодателем по разработке эффективной стратегии повышения безопасности дорожного движения, призваны обеспечить достижение целей стабилизации и ограничения уровня дорожно-транспортной преступности. Внесение изменений в нормы уголовного закона, предусматривающие ответственность за нарушение правил дорожного движения, явились криминологически обоснованными и своевременными. Ужесточение ответственности за дорожно-транспортные преступления, безусловно, выполняет важную превентивную и охранительную функцию в обеспечении безопасности дорожного движения.

Уголовный кодекс Российской Федерации, имея в качестве объекта охраны разные по содержанию типы общественных отношений, особое место отводит защите интересов личности и общественной безопасности.

В действующем уголовном законодательстве ответственность за преступные посягательства на безопасность дорожного движения предусмотрена в главе 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Все преступления, помещенные в эту главу, характеризуются определенными общими объективными признаками, к числу которых относится их видовой объект.

В соответствии с традиционным подходом к выделению видовой объект в структуре рассматриваемых составов преступлений им будет выступать безопасность движения и эксплуатации транспорта. Охраняя безопасность движения, уголовно-правовые нормы данной главы обеспечивают тем самым и охрану жизни и здоровья людей.

К числу наиболее распространенных преступных посягательств на безопасность дорожного движения относятся составы преступлений, предусмотренных ст. 264 и ст. 268 УК РФ.

Правовой базой, являющейся основой определения безопасности движения как юридического института, являются два документа: Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 15 ноября 1995 года и Правила дорожного движения, утвержденные Постановлением Правительства № 1090 от 23 октября 1993 года.

Согласно Федеральному закону РФ «О безопасности дорожного движения» безопасность дорожного движения – это состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий².

¹ Состояние правового порядка в РФ и основные результаты деятельности органов внутренних дел в 2011 году: Аналитические материалы. М., 2012. С. 95

² О безопасности дорожного движения: Федеральный закон РФ от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 19.07.2011) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

В свою очередь, дорожное движение определяется как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог», а также дается определение дороги как обустроенной или приспособленной и используемой для движения транспортных средств полосы земли либо поверхности искусственного сооружения, включающей в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии (ст. 2 Закона).

Уголовное право, будучи самой репрессивной отраслью законодательства, предусматривает ответственность только за наиболее опасные нарушения правил дорожного движения, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека. Однако анализ практики применения норм о дорожно-транспортных преступлениях позволяет утверждать, что в настоящее время охрана личности в процессе дорожного движения не в полной мере обеспечивается российским законодателем.

В последние годы наблюдаются две прямо противоположные тенденции. С одной стороны, декриминализированы составы дорожно-транспортных преступлений, повлекшие причинение средней тяжести вреда здоровью человека. С другой стороны, имеет место повышение уровня ответственности и наказания за совершение преступлений в сфере безопасности дорожного движения. Эти тенденции в развитии уголовного законодательства вызваны, в частности, объективной необходимостью реагировать на постоянное возрастание объема преступных проявлений в сфере дорожного движения, изменение качественной характеристики дорожно-транспортной преступности в целом в сторону увеличения тяжести ее последствий.

Относительно непосредственного объекта преступлений в сфере безопасности дорожного движения в науке уголовного права существуют две противоположные точки зрения. Согласно первой, основным объектом данных преступлений являются отношения в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, а дополнительным объектом выступают жизнь и здоровье граждан. Другая точка зрения заключается в том, что жизнь и здоровье участников дорожного движения выступает основным объектом рассматриваемых составов.

Общепризнанным в уголовно-правовой науке является первое мнение, где непосредственным объектом дорожно-транспортных преступлений выступает безопасность движения и эксплуатации конкретного вида транспортного средства, а дополнительным объектом преступлений, предусмотренных ст. 264-268 УК РФ, являются жизнь и здоровье людей.

В свою очередь, В.К. Глистин считает, что нормы о дорожно-транспортных преступлениях имеют объектом не безопасность движения, а жизнь и здоровье людей в процессе эксплуатации механического транспорта.¹ В подтверждение этого мнения С.В. Проценко говорит о том, что основным объектом транспортного преступления необходимо признавать жизнь и здоровье человека, поскольку в настоящее время охрана безопасности транспорта решается законодателем опосредованно, связывая уголовно наказуемые нарушения правил безопасности движения лишь с причинением вреда здоровью и жизни граждан².

Очевидно, что основным отличием дорожно-транспортных преступлений от сходных с ними составов административных правонарушений является степень общественной опасности содеянного. Она заключается в том, что наряду с безопасностью дорожного движения в результате дорожно-транспортных посягательств страдают здоровье и жизнь потерпевшего, так как нарушение Правил дорожного движения, не повлекшее за собой причинения тяжкого вреда здоровью или гибель человека, является административным правонарушением.

А.И. Коробеев предлагает рассматривать дорожно-транспортные преступления как административные проступки, отягощенные наступлением преступных последствий³. Более высокая степень их общественной опасности по сравнению с аналогичными административными правонарушениями служит главным критерием их разграничения.

¹ Курс советского уголовного права. Т. 5. Л., 1981. С.68.

² Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. 2010. №. 14. С.24-25.

³ Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М.: Юридическая литература, 1990. С. 10.

Изложенное позволяет сделать вывод о том, что безопасность дорожного движения, будучи особым объектом уголовно-правовой охраны, находится в числе приоритетных направлений современной уголовной политики. Законодательное оформление и практика применения норм о преступлениях в сфере безопасности дорожного движения подтверждает необходимость ужесточения ответственности за их совершение, обусловленную недостаточной оценкой степени значимости здоровья граждан как основного уголовно-охраняемого объекта, а также усугублением тяжести дорожно-транспортных последствий.

ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНО ВАЖНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВЛЕННОСТИ СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Баркалов С.Н.,

к.п.н., доцент, начальник кафедры физической
подготовки и спорта Орловского юридического
института МВД России

В настоящем исследовании ставилась задача с помощью методов факторного анализа изучить структуру профессионально важных двигательных качеств и обосновать содержание физической подготовки курсантов и слушателей образовательных учреждений МВД России, реализующих профиль подготовки – деятельность подразделений ГИБДД. В качестве объекта исследования были взяты показатели физической подготовленности сотрудников дорожно-патрульной службы – лучших по профессии.

Программы позволили получить: средние арифметические; стандартные отклонения; корреляционную матрицу; матрицу факторных весов до и после ротации. Методика использования подобных программ для оценки экспериментальных данных в области физического воспитания и спорта апробирована В.М. Зациорским (1969 - 1980).

Достаточно объективным методическим подходом при обосновании содержания основных показателей является использование факторной информативности, содержащей:

- определение набора показателей, характеризующих физическую подготовленность, физическое развитие, психофизиологические функции;
- по совокупности полученных показателей производится факторный анализ;
- по выделенным факторам идентифицируются латентные (обобщенные) структурные элементы содержания;
- по величине факторных весов рассчитывается наиболее информативное физическое упражнение.

Основная идея факторного анализа – на основании большого числа взаимосвязанных показателей выделить несколько основных факторов, которые определяют связь между показателями.

Результаты факторизации представлены в таблице 1, где приводятся так называемые «факторные веса», которые рассматриваются как коэффициенты корреляции соответствующего показателя с данным фактором.

Таблица 1

Факторная структура интегральных показателей изучаемых признаков сотрудников ДПС

	Факторные веса после ротации							
	1	2	3	4	5	6	7	8
31165	5341	5284	3905	3752	3533	3250	3083	3018
100%	17,1	17,0	12,5	12,4	11,2	10,4	9,8	9,6

Конечным результатом математического анализа является цифровое значение, поэтому задача исследователя состоит в истолковании их смысла. По материалам исследований выделено восемь факторов (Калашников А.Ф., 1997).

Идентификация их смыслового значения проводилась с учетом факторных весов по разным показателям достижений в профессионально важных двигательных действиях сотруд-

ников ДПС ГИБДД. На первом этапе выделение с помощью факторного анализа латентных (скрытых) компонентов профессионально-двигательной подготовленности позволило определить обобщенные профессионально важные показатели двигательных и психофизиологических качеств.

Анализ факторной структуры исследуемых показателей дает основание определить, что признаки с высокими факторными величинами распределились почти равномерно по всем выделенным факторам. Это подтверждается процентным содержанием каждого фактора в общей дисперсии.

Такое распределение признаков говорит о том, что профессиональная деятельность сотрудников ДПС ГИБДД представляет собой комплекс разнохарактерных действий и в связи с этим нет ведущего признака.

В первый фактор с высокими факторными весами вошли характеристики личностных черт и результат бега на 1 км, что дало основание определить его как фактор «Социальная активность и стремление к лидерству». Вклад этого фактора в общую дисперсию составил 17,1%.

Во второй фактор с высокими факторными нагрузками вошли показатели устойчивости функционирования центральной нервной системы. Он может быть назван фактором «Концентрация и устойчивость внимания». Вклад этого фактора в общую дисперсию составил 17,0%.

В третий фактор с высокими факторными нагрузками вошли показатели, характеризующие возраст, правильность принятых решений, эмоциональность, зрелость. Мы его назвали «Зрелость». Вклад этого фактора в общую дисперсию составил 12,5%.

В четвертый фактор с существенными факторными нагрузками вошли показатели, характеризующие оперативную память, логическое мышление, личностный показатель. Ему дали название «Оперативная память». Вклад этого фактора в общую дисперсию составил 12,4%.

В пятый фактор с наиболее высокими факторными весами вошли показатели, характеризующие эмоциональную зрелость и личностные качества. Ему дали название «Мотивация». Вклад этого фактора в общую дисперсию составил 11,2%.

В шестой фактор с высокими факторными весами вошли показатели личностных качеств, быстроты мыслительных операций, результаты в беге на 100 м и в метании гранаты. В связи с тем, что указанный фактор характеризует концентрацию возбудительных процессов центральной нервной системы, его назвали «Концентрация». Вклад этого фактора в общую дисперсию составил 10,4%.

В седьмой фактор с высокими факторными весами вошли показатели, характеризующие сложную сенсомоторную реакцию. Его назвали «Сенсорный». Вклад этого фактора в общую дисперсию составил 9,8%.

В восьмой фактор вошли показатели с высокими факторными весами, характеризующие ошибочность действий двигательного анализатора. Его назвали «Двигательный». Вклад этого фактора в общую дисперсию составил 9,6%.

Результаты факторного анализа показывают, что наиболее значимыми для исследуемых специалистов являются: социальная активность, стремление к лидерству; концентрация и устойчивость внимания; эмоциональная зрелость.

Каких-либо выраженных преимуществ других факторов не выявлено. Это обстоятельство дает возможность сделать заключение, что профессиональная деятельность сотрудников ДПС ГИБДД характеризуется большим разнообразием разнохарактерных двигательных действий.

Для определения различий в тесноте связей между изучаемыми показателями в зависимости от стажа службы в Госавтоинспекции все исследуемые были распределены на четыре группы: 1) стаж службы до 5 лет; 2) стаж службы от 5 до 10 лет; 3) стаж службы от 10 до 15 лет; 4) стаж службы свыше 15 лет.

В каждой из этих групп были вычислены средние показатели по изучаемым признакам, имеющим цифровые значения, которые затем сопоставлялись между собой.

В итоге выявлено, что такие показатели, как количество операций в 3-х и 8-минутных корректурных пробах, время воспроизведения чисел, количество произведенных действий и количество допущенных ошибок в арифметических вычислениях, находятся в прямой зависимости от стажа службы сотрудников. В то же время определено, что все показатели физической подготовленности находятся в обратной зависимости, т.е. большему стажу службы соответст-

вует более низкие результаты выполнения физических упражнений. Это свидетельствует о том, что в данном случае большое влияние на выявленную зависимость оказывает возраст испытуемых. Значение тех или иных показателей физической подготовленности для успешной профессиональной деятельности исследуемых сотрудников ДПС не выявлено. Это можно объяснить тем, что сотрудники ДПС с большим стажем компенсируют недостаток в двигательных способностях опытом работы.

Определение достоверности различий между выделенными группами показало, что более опытные специалисты имеют достаточно выраженное преимущество над менее опытными в таких показателях, как концентрация внимания, скорость протекания мыслительных процессов, выбор правильного решения в ограниченный отрезок времени. В других показателях такой прямой зависимости не обнаруживается.

Наличие четкой достоверности различий между группами по всем показателям физической подготовленности (кроме метания гранаты) свидетельствует о том, что какого-либо сильного воздействия на профессиональное мастерство сотрудников ДПС ГИБДД уровень их физической подготовленности не оказывает.

Для уточнения степени влияния физических качеств и двигательных навыков на различные параметры профессиональной подготовленности нами были вычислены коэффициенты корреляции между результатами в беге на 100 м, 1 км, подтягивании на перекладине, метании гранаты на дальность и всеми другими вышепоказанными признаками. Определено, что наибольшее количество значимых положительных связей имеет выносливость.

В каждый из факторов, наряду с соответствующими ведущими признаками, вошли показатели, характеризующие другие свойства личности сотрудников ДПС ГИБДД (т.е. факторы по своей структуре оказались недостаточно «чистыми»). Данное обстоятельство свидетельствует о наличии достаточно тесной взаимосвязи исследуемых психофизиологических показателей у специалистов, что говорит о комплексном характере их оперативно-служебной деятельности.

Проведенное исследование сотрудников ДПС ГИБДД, успешно решавших сложные оперативно-служебные задачи в экстремальной обстановке, показало:

- во время служебной деятельности ими выполняется комплекс разнообразных двигательных действий при одновременных мыслительных процессах;
- условия служебной деятельности характеризуются следующими особенностями: длительным нахождением в однообразной позе, воздействием шума и вибрации, отрицательными факторами окружающей среды, различными метеорологическими условиями, временем суток, влияющим на биологические ритмы человека, ослепляющим освещением, монотонностью и т.п. Однако при этом требуется постоянное проявление внимания к изменениям окружающей обстановки и длительное поддержание готовности к немедленным двигательным действиям, что требует хорошей физической и психологической подготовленности и тренированности;
- профессиональная подготовленность зависит от опыта работы и методики обучения. Составной ее частью являются знания разнообразных многочисленных документов (приказов, указаний, инструкций, постановлений, правил дорожного движения и т.п.); умения использовать их в служебно-оперативной обстановке, а также эффективное выполнение многохарактерных профессиональных двигательных действий;
- по уровню развития основных показателей физической подготовленности исследуемые практически не отличаются от других сотрудников ДПС ГИБДД;
- успешное решение оперативно-служебных задач при действиях в экстремальных условиях зависит от комплексного проявления различных сторон специальной, физической и психологической подготовленности.

Таким образом, удалось установить, что в настоящее время оперативно-служебная деятельность сотрудников ДПС ГИБДД значительно усложнилась. Ее наиболее специфичными особенностями являются:

- комплексное проявление различных качеств и навыков в процессе оперативно-служебной деятельности;
- быстрое переключение с одного вида действий на другое;
- осуществление сложно-координационных движений и мыслительных операций на фоне физических нагрузок и нервно-эмоциональных напряжений;

- необходимость длительное время противостоять физическому и психическому утомлению.

Именно эти выявленные особенности, на наш взгляд, должны в первую очередь учитываться при организации и проведении занятий по физической подготовке с курсантами и слушателями, готовящимися к этой специальности.

Результаты, полученные в ходе проведенного исследования, дают возможность более детально проанализировать соответствие действующей системы физической подготовки в образовательных учреждениях МВД России возросшим требованиям служебно-оперативной обстановки в стране и определить пути дальнейшего ее совершенствования. Одним из основных возможных направлений дальнейшего совершенствования физической подготовки является целенаправленное использование комплексных занятий, включающих в свое содержание не только общеразвивающие упражнения, но и наиболее специфические приемы специальной физической подготовки, а также приближение ее средств и методов к специфическим особенностям будущей оперативно-служебной деятельности выпускников вузов МВД.

Такой подход к организации учебного процесса «просматривается» в специальных учебных заведениях других стран. Например, в полицейских школах ФРГ все обучение строится на отработке специфических типичных ситуаций, с которыми сталкивается полицейский в своей работе. Там, в частности, обучение в стрельбе ведется не по спортивной мишени, а применительно к реальным ситуациям. В считанные секунды перед курсантом или слушателем возникает портретно (в рост) изображение террориста с оружием, и обучаемый, прежде всего, должен сообразить, можно или нельзя в этом конкретном случае применить оружие, и делает это практически.

Большое значение специальной направленности обучения придается и в других европейских странах при подготовке полицейских. Так, в Великобритании особое место в обучении уделено приобретению специальных навыков по применению силы и оружия при охране общественного порядка и в случае необходимой обороны. Особое внимание уделяется взаимодействию различных полицейских подразделений. При этом вопросы специальной подготовки полицейских соответствуют практическим задачам и проводятся в соответствии с ними.

Накопление теоретического и практического опыта, установление специфических особенностей профессиональной деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции и уточнение требований к их профессиональной подготовленности позволяют более тщательно и детально проанализировать эффективность действующей в настоящее время системы физической подготовки в образовательных учреждениях МВД России, а также определить основные направления ее дальнейшего совершенствования.

К ВОПРОСУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Барышников М.В.,

к.ю.н., преподаватель кафедры
административного права и административной
деятельности ОВД Орловского юридического
института МВД России

Административно-правовой статус как правовая категория традиционно является важнейшим институтом административного права. По общему определению понятие «статус» (от лат. Status – состояние, положение кого-либо, чего-либо) в праве означает совокупность прав, свобод и обязанностей человека и гражданина¹.

Принятие Конституции Российской Федерации 1993 г. ознаменовало качественно новый этап развития прав личности. В ней расширен перечень прав и свобод, существенно изменилось их содержание. Основным законом страны провозгласил человека, его права и свободы высшей ценностью. Общественные преобразования, происходящие в стране, привели к существенному изменению административно-правового статуса личности.

¹ См.: Юридический энциклопедический словарь. М., 1994. С. 335.

Эти общие изменения нашли отражение и в административно-правовом статусе участников дорожного движения, под которыми понимаются субъекты общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Цель участников дорожного движения заключается в удовлетворении либо общественной потребности в пространственном перемещении людей, предметов, средств, продуктов их труда либо личной потребности в таком перемещении. Сущность же интереса участников дорожного движения предопределяется тем, что затраты времени на перемещение людей и грузов являются теми затратами, которые, будучи объективно необходимыми, непосредственно не приносят, за некоторым исключением, ни материальных, ни духовных благ. Поэтому независимо от того, представляет ли участие в дорожном движении трудовую деятельность по осуществлению перевозок пассажиров и грузов, составляет определенный этап осуществления какой-либо иной деятельности или процесса удовлетворения бытовых потребностей, определяющим интересом для участников дорожного движения является стремление к минимизации времени перемещения.

Права участников дорожного движения на законодательном уровне определены в ст. 24 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (в дальнейшем – в *законе*)¹. Анализ данной статьи позволяет выделить в качестве основообразующего право свободно и беспрепятственно передвигаться по дорогам в соответствии и на основании установленных правил. Данное право является конкретизацией применительно к области дорожного движения установленного в Конституции Российской Федерации права граждан свободно передвигаться (ст. 27) и может рассматриваться в административно-правовом статусе участников дорожного движения как специальное право.

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

Опасность дорожного движения определяется тем, что в нем используются транспортные средства. Являясь конструктивно приспособленными для перевозки людей, грузов или установленного на них оборудования, они в то же время представляют собой источник повышенной опасности². Движущееся транспортное средство обладает таким запасом кинетической и потенциальной энергии, которая при потере управления этим средством способна производить разрушительную работу. Опасность движения транспортных средств материализуется в реальные вредные последствия при возникновении дорожно-транспортных происшествий.

Изначально затраты времени на передвижение задаются расстоянием, на которое должно быть оно осуществлено, тягово-динамическими свойствами транспортного средства или физическими возможностями пешехода. Минимальными они будут при полном использовании имеющихся у водителей и пешеходов возможностей по скорости движения и при движении по участкам улично-дорожной сети, обеспечивающим кратчайший путь от пункта отправления до пункта назначения.

В связи с этим средства удовлетворения основных интересов участников дорожного движения – минимизации времени передвижения и обеспечения его безопасности – диалектически противоречивы. Чем в большей степени используется потенциал, позволяющий уменьшить затраты времени, тем больше вероятность возникновения дорожно-транспортных происшествий и возможная тяжесть их последствий.

В *законе* также определено, что участники дорожного движения имеют право «получать информацию от органов исполнительной власти, указанных в статье 13 настоящего Федерального закона³, достоверную информацию о безопасных условиях дорожного движения». Их деятельность, исходя из содержания ст. 12 *Закона* «Основные требования по обеспечению безо-

¹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 года №196-ФЗ (в ред. федеральных законов от 19.07.2011 № 248-ФЗ) // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

² Гражданский кодекс Российской Федерации. Ст. 1079.

³ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 года №196-ФЗ (в ред. федеральных законов от 19.07.2011 № 248-ФЗ) // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

пасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог»¹, сводится к обеспечению соответствия состояния дорог в процессе эксплуатации правилам, а также после ремонта стандартам, техническим нормам, другим нормативным документам, относящимся к безопасности дорожного движения.

Очевидно, что условия движения по дорогам, о которых говорится в ч. 1. ст. 24 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и безопасное состояние которых должно обеспечиваться путем выполнения всего законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и международных договоров, не могут сводиться только к указанным условиям. По нашему мнению, они имеют гораздо более широкое содержание. Таким образом, законодатель использовал один и тот же термин для обозначения разных понятий, что следует рассматривать как технико-юридическую ошибку.

Кроме рассмотренных, в *Законе* также установлены следующие права участников дорожного движения:

получать от должностных лиц² информацию о причинах установления ограничения или прекращения движения;

получать полную и достоверную информацию о качестве продукции и услуг, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения;

на бесплатную медицинскую помощь, спасательные работы и другую экстренную помощь при дорожно-транспортных происшествиях от организаций и (или) должностных лиц, на которых законом, иными нормативными правовыми актами или требованиями, предусмотренными в выданной им лицензии, возложена обязанность оказывать такую помощь;

на возмещение ущерба по основаниям и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации, в случаях причинения им телесных повреждений, а также в случаях повреждения транспортного средства и (или) груза в результате дорожно-транспортного происшествия;

обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, незаконные действия должностных лиц, осуществляющих полномочия в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Указанные права участников дорожного движения могут рассматриваться как их специальные права, которые конкретизируют общие права граждан, установленные в Конституции Российской Федерации. Таковыми, в частности, являются: право свободно получать информацию любым законным способом (ст. 29); право на охрану здоровья и медицинскую помощь (ст. 41), а также положения ст. 48, согласно которой решения и действия (бездействия) органов государственной власти, органов местного самоуправления, общественных объединений и должностных лиц могут быть обжалованы в суд.

Определяя право на получение информации о причинах временного ограничения или прекращения движения, законодатель одновременно указал (ст. 13), что основания таких действий устанавливаются законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации о безопасности дорожного движения, однако до настоящего времени таких нормативных правовых актов не принято ни на федеральном, ни на региональном уровнях.

Порядок реализации других указанных в *законе* прав участников дорожного движения в целом уже регламентирован в ряде федеральных законов, не относящихся к области обеспечения безопасности дорожного движения. Право на возмещение вреда, в том числе причиненного владельцем транспортного средства, установлено в Гражданском кодексе Российской Федерации. Порядок возмещения регламентирован в Федеральном законе Российской Федерации от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»³.

¹ См.: Там же.

² Таковыми являются уполномоченные на то должностные лица федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления.

³ СЗ РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

В связи с этим представляется, что в *законе* должны содержаться не общие формулировки прав участников дорожного движения, которые могут быть реализованы и без их включения в рассматриваемый *закон*, а порядок реализации этих общих прав граждан применительно к области обеспечения безопасности дорожного движения.

Таким образом, обобщая изложенное, можно сделать следующие выводы:

Основные права участников дорожного движения определены в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения». Они могут рассматриваться как специальные права, поскольку конкретизируют применительно к исследуемой области общественных отношений общие права граждан, установленные в Конституции Российской Федерации.

Основополагающим правом является право на свободное и беспрепятственное передвижение. Приоритет данного права определяется тем, что от степени его реализации непосредственно зависит возможность удовлетворения объективно существующего всеобщего интереса участников дорожного движения – интереса в минимизации времени передвижения.

Реально свобода передвижения объективно ограничивается опасностью возникновения дорожно-транспортного происшествия, вероятность которого зависит, прежде всего, от состояния технического комплекса «транспортные средства – дороги», а также от уровня подготовленности участников дорожного движения.

Возможность реализации участниками дорожного движения права на свободное и беспрепятственное передвижение непосредственно связана с тем, в какой степени обеспечивается реализация прав на безопасные условия движения по дорогам. Отсутствие в законе конкретизации данного права является его принципиальным недостатком.

ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ ЗА РУБЕЖОМ

Басатин А.Е.,
старший преподаватель кафедры огневой
подготовки и деятельности ОВД в особых
условиях Орловского юридического института
МВД России

С ростом преступности, наблюдаемым во многих странах, сотрудники дорожной полиции, осуществляющие патрулирование на дорогах и улицах населенных пунктов, оказываются во все более жестких условиях в отношении собственной безопасности. Это подтверждается достаточно тревожной статистикой гибели и ранений сотрудников полиции при исполнении последними своих служебных обязанностей. Немалую опасность представляет и сам характер службы дорожной полиции, выполняющей свои обязанности на дорогах в условиях все увеличивающейся интенсивности движения. В связи с этим в подразделениях дорожной полиции разных стран большое внимание стали уделять проблеме обеспечения личной безопасности полицейских при выполнении ими служебных обязанностей, связанных как с охраной правопорядка непосредственно на дорогах, так и в целом с борьбой с преступностью. С этой целью повсеместно разрабатываются новые технические средства защиты, совершенствуется тактика проведения различных мероприятий, повышается уровень подготовки полицейских к действиям в различных ситуациях.

Исследование полицейской безопасности проводилось и проводится в ряде стран. Так, например, по данным, опубликованным ФБР в статистическом справочнике «Погибшие и раненные сотрудники правоохранительных органов», в результате несчастных случаев, связанных с поездкой в служебном автомобиле, погибло 53 % сотрудников от общего числа погибших.

Остановка транспортных средств – неотъемлемая и важная часть эффективной работы по надзору за соблюдением правопорядка на дороге. В то же время остановка транспортного

средства на дороге или вблизи от нее признается полицейскими подразделениями США одним из наиболее опасных видов полицейской работы¹.

Комитет безопасности дорожного движения Международной ассоциации руководителей полиций совместно с Национальной администрацией безопасности дорожного движения учредил Подкомитет по проведению остановок транспортных средств и безопасности для разработки и решения проблем обеспечения безопасности личного состава полиции при остановках транспортных средств и других контактах на дороге. В ее состав вошли эксперты по вопросам безопасности, которые собрали сведения об установленном порядке осуществления остановок транспортных средств и в целом о требованиях к такой работе в 25 подразделениях полиции из различных регионов страны, отличающихся по численности личного состава и другим характеристикам.

В основном сотрудники всех подразделений, работа которых изучалась, подчеркивают важность выбора безопасного места для остановки транспортного средства. Его точное расположение зависит от множества условий: характеристики грунта на обочине, интенсивности движения, наличия затора на дороге, видимости и угла обзора, наличия защитных средств, погоды, тяжести нарушения правил дорожного движения, поведения нарушителя.

Для обеспечения безопасности личного состава чрезвычайно важно тщательное обучение полицейских. Стандартные процедуры и порядок остановок транспортных средств и других контактов на дороге должны находиться в центре внимания в течение первоначальной подготовки и на различных учебных занятиях в процессе службы. Было выявлено два основных подхода к обучению:

- проанализировав видеозаписи 111 остановок транспортных средств полицией, Департамент полиции штата Нью-Йорк пришел к выводу о том, что первоначально полицейские должны хорошо усвоить один подходящий для всех случаев и обеспечивающий минимальный риск порядок парковки своего автомобиля и дальнейшего поведения при остановках транспортных средств нарушителей. Только по мере приобретения опыта и роста мастерства они могут применять альтернативные методы работы в специфических ситуациях;

- полицейские подразделения должны сразу учить сотрудников правильно выбирать места для остановки транспортных средств нарушителей и полиции, определять оптимальные способы подхода к нарушителю, исходя из реальной обстановки. Поскольку любое событие на дороге уникально, то один рецепт не может быть пригоден для всех случаев, и поэтому при обучении следует обращать внимание на выработку навыков принятия решений в зависимости от таких понятий, как «когда», «что, если».

Обращено внимание, что независимо от избранного подхода руководители полицейских подразделений должны постоянно контролировать действия подчиненных, чтобы добиться соблюдения ими принятого в подразделении порядка работы на дороге и тем самым свести к минимуму присущий ей риск.

Некоторые штаты требуют специального обучения полицейских инспекторов, поскольку обучение навыкам поражения мишени пулей и определение элементов, представляющих смертельную опасность, не всегда является достаточным в понимании полицейским конституционных ограничений применения силы.

Учебный центр в Майкомбе (штат Мичиган, США) в течение последних лет осуществляет обучение полицейских на специальном учебном курсе «Тактика поведения в условиях высокого риска». Учебная программа данного курса имеет целью научить сотрудников дорожной полиции производить задержание транспортного средства с вооруженными преступниками с минимальным риском для собственной безопасности.

В Германии, помимо обучения в специальных учебных заведениях и приобретения необходимого опыта уже в процессе несения службы, сотрудники дорожной полиции периодически рассматривают тему «Обеспечение собственной безопасности при работе на месте совершения ДТП» на занятиях по служебной подготовке. При этом инструкторы, проводящие заня-

¹ Милешкина Н.Д. Опыт полиции США по обеспечению безопасности личного состава при остановках транспортных средств нарушителей правил дорожного движения / Н.Д. Милешкина, Л.Ю. Полина / Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения // Информационный бюллетень. Выпуск № 27. Москва, 2005.

тия, дают рекомендации применительно к каждой ситуации. Разбираемые рекомендации составлены на основе действующей Инструкции «Обеспечение собственной безопасности при осуществлении службы в полиции».

Большое значение для полицейских дорожной полиции, считает П. Боутмен (2002) имеет увеличение уровня их готовности к кризисным ситуациям. По его данным, полицейские из США и Канады, подвергшиеся нападению с целью изъятия оружия, утверждают, что оно было внезапным и неожиданным. В 70% случаев, когда полицейские были в результате застрелены, выстрелы имели место в течение 2-х минут после того, как полицейский вошел в контакт с нарушителем. 51% нарушителей, застреливших полицейских, утверждают, что те были удивлены и не готовы к столкновению.

По данным автора, в большинстве нападений с целью завладения оружием значение имеет не наличие информации об опасности разоружения и хорошей подготовки, а умение использовать эту информацию и полученные навыки для правильной и своевременной защиты личного оружия.

Очень важно, чтобы сотрудники дорожной полиции знали правильную методику сближения, использовали укрытия и соответствующую тактику.

Обучение сотрудников проводится на заключительном этапе огневой подготовки (тактико-техническая подготовка), в рамках служебной подготовки и на курсах повышения квалификации. Под тактико-технической подготовкой, применительно к стрельбе из боевого оружия, понимается комплекс упражнений базовой подготовки, направленных на совершенствование ранее полученных навыков и на обучение стрельбе в условиях, приближенных к реальным.

Методика тактико-технической подготовки предполагает наличие специально оборудованных тиров и полигонов. Занятия проводятся в индивидуальном порядке либо с группой обучаемых в количестве, не превышающем 3-5 человек, и требуют большого количества боеприпасов.

Подобного рода полигоны должны включать в себя несколько открытых стрельбищ (3-5), закрытые тир (5-10), специально оборудованные площадки, имитирующие городскую улицу; здания, имитирующие жилые дома и учреждения.

В целях наиболее эффективного сочетания всех элементов тактико-технической подготовки создаются учебные центры, применяющие в процессе обучения специально разработанные программы. Они обеспечивают отличные условия для повышения тактического мастерства стрелков и отработки навыков решения возникающих при огневом поединке проблем.

Одним из наиболее характерных видов тренировочных занятий за рубежом можно назвать применение тренажеров и тренажерных устройств, создающих реальные условия боевого столкновения. Применение в условиях боевой стрельбы группы появляющихся мишеней, учебных муляжей, имитаторы ответной стрельбы, - таков неполный перечень основных средств, входящих в техническое оснащение учебных центров «Гандер Рэнч» штата Техас, «Вест Вош» и «Гансайт» штата Алабама и многих других.

В настоящее время широкое распространение получили тренировочные центры, оснащенные пейнтбольшим и страйкбольшим оборудованием. Главная задача этих центров - выработка тактического мышления и правильных навыков действий как одного стрелка, так и стрелков в составе группы при различных ситуациях и на разной местности. Главный упор по понятным причинам делается на отработку операций в условиях города.

Применение пейнтбольшого оборудования является современной и комплексной альтернативой в сравнении с традиционной огневой подготовкой, когда речь идет не только о том, чтобы тренироваться в стрельбе исключительно по неподвижным целям.

Значительными преимуществами тренинга с использованием цветных маркировочных боеприпасов по сравнению со стрелковым тренингом в тире или с использованием видеопоследовательностей являются следующие:

- возможен трехмерный тренинг (по сценарию 360°);
- разноплановая пригодность внутри и за пределами закрытых помещений,
- тренинг с использованием макета служебного оружия,
- минимальный риск получения ранения,
- участники видят и чувствуют эффект (результат),

- фактор стресса повышается до уровня, близкого к реальности,
- тренируется соответствующее боевым условиям обращение со стрелковым оружием и таким образом повышается безопасность процесса (стрельбы), экономия времени, минимизация расходов, разгрузка стрелковых тренажеров¹.

Нужно отметить, что и в нашей стране назрела необходимость создания подобных центров при каждом крупном региональном органе внутренних дел, деятельность которых была бы направлена на систематическую подготовку личного состава в условиях полигона, т.е. в условиях, приближенных к реальным.

Инструкторы огневой подготовки за рубежом считают, что динамическое обучение – важное средство подготовки полицейского к реальным столкновениям в самых различных условиях, и на занятиях руководствуются следующими основными направлениями:

1. Стрельба ведется только из личного оружия (пистолет или револьвер – по выбору обучаемого).
2. В процессе обучения производится большое количество выстрелов – от 700 до 1000 за 1-3 месяца обучения. Существуют методики обучения, предполагающие использование до 700 выстрелов за три дня.
3. На обучение точной и медленной стрельбе отводится незначительное время.
4. Основное внимание уделяется обучению стрельбе «навскидку» на дистанции 1-3 метра.
5. Для всех учебных центров обязательно изучение навыков быстрого извлечения оружия и открытия огня.
6. Широко используются самые различные мишени: неполные, появляющиеся, движущиеся, разных размеров и форм, мишени на опознавание (преступник – заложник).
7. Как правило, стрельба ведется на коротких дистанциях: 3, 5, 7, 10 м, реже – 15-20 м, очень редко используются дистанции 30-45 м.
8. В процессе обучения имитируются условия, наиболее приближенные к реальным: например, в качестве укрытий используются крыша и капот автомобиля, парапеты, дверные и оконные проемы и т.п.
9. Широко применяются патроны с безопасными красящими пулями, а также различные стрелковые тренажеры и пейнтбольное оборудование.

Огневая подготовка совершенствуется вместе с развитием новых технологий, позволяющих моделировать различные ситуации с использованием сложных компьютерных систем.

Существующие условия служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел диктуют необходимость создания новых методических подходов к обучению стрельбе из боевого оружия.

Проведенный анализ показывает, что подобные методики уже существуют, их только нужно адаптировать к современным условиям, а также создать необходимую материальную базу для их применения.

СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В МОНГОЛИИ

Батбаяр Б.,
старший инспектор по внутренним вопросам
Административно-управленческого отдела
Управления дорожной полиции
при Генеральном полицейском управлении
Монголии

¹ Даниэла Липперт. Тренинг с помощью оружия, использующего при стрельбе специальный маркировочный раствор // Deutsches Polizeiblatt. ФРГ, 2005.

Мы ознакомлены с Московской декларацией, принятой Первой Всемирной министерской конференцией по безопасности дорожного движения, проходившей в ноябре 2009 года.

Монголия горячо поддерживает факт того, что Генеральная Ассамблея ООН по инициативе России объявила 2011-2020 годы «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения» с целью стабилизации и последующего сокращения до 50% прогнозируемого уровня случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире к 2020 г.

Наша страна поддерживает «Рекомендацию по обеспечению безопасности дорожного движения», принятую на встрече региональных дорожных экспертов при Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, проходившей в столице Таиланда городе Бангкок в 2010 году.

Управление дорожной полиции Монголии является подведомственной организацией Генерального полицейского управления и осуществляет руководство деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения в рамках своего полномочия, участвует в разработке основных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, осуществляет реализацию этой политики и контролирует её.

Управление дорожной полиции выдвинуло девиз «За безопасность дорожного движения» и осуществляет меры по реализации приказов, постановлений и нормативных документов, принятых Великим государственным Хуралом, правительством, Министерством юстиции и внутренних дел и Генеральным полицейским управлением Монголии.

Вопросы о безопасности дорожного движения в Монголии регулируются Законом о безопасности дорожного движения, принятым в 1996 году Великим государственным Хуралом (Парламентом).

Данным законом конкретно не предусмотрено, кто будет отвечать за вопросы безопасности дорожного движения перед государством, а также даже не определен статус Управления дорожной полиции Монголии.

В течение 15 лет с момента принятия данного закона в Монголии произошли коренные изменения, связанные с закономерным развитием рыночной экономики, в частности с урбанизацией и увеличением количества автотранспортных средств, что, в свою очередь, обусловило острые проблемы, особенно за последние 5 лет, вызываемые серьезным ухудшением обстоятельств дорожного движения, увеличением количества дорожно-транспортных происшествий, причиняющих большой ущерб жизни людей и имуществу граждан, образованием дорожных пробок в движении, что и является в экономическом отношении серьезной проблемой.

Поэтому в настоящее время у нас интенсивно обсуждаются вопросы о внесении изменений в Закон о безопасности дорожного движения.

В разрабатываемом проекте отражены основные направления работы по созданию Совета по безопасности дорожного движения при премьер-министре Монголии, разработка стратегического плана по обеспечению безопасности дорожного движения, определение задач, вопросы о расширении и перестройке Управления дорожной полиции Монголии как Государственном агентстве по контролю безопасности дорожного движения, установление оптимальных ограничений импорта транспортных средств, участие других государственных служб в обеспечении безопасности дорожного движения, координации их деятельности.

Наряду с этим Министерство дороги, транспорта и градостроительства Монголии в настоящее время разрабатывает стратегический план по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 гг.

Приведём краткий обзор современного состояния дорожного движения Монголии, актуальные проблемы и стратегические задачи на основе некоторых фактических данных.

1. Современное состояние дорожного движения Монголии

По статистическим данным, в 2000 году в Монголии количество транспортных средств, участвующих в дорожном движении, составляло 118,4 тысяч, а этот показатель достиг в 2006 году 177,3 тысяч, 2010 году – 296,8 тысяч и таким образом за последнее десятилетие возрос в 1,6 – 2,5 раз.

В столице Монголии в 2006 году участвовали в дорожном движении 82,1 тысяч транспортных средств, в 2010 году этот показатель возрос в два раза и составил 168,8 тысяч. В прошедшем 2011 году в рамках страны было импортировано 83130 транспортных средств, в том

числе 75706 составляют автомобили, в столице зарегистрировано 56433 транспортных средства и 55685 из них составляют автомобили.

По статистическим данным, в 2006 году в стране в целом зарегистрировано 12,5 тысяч сообщений о дорожно-транспортных происшествиях, в том числе в столице зарегистрировано 11,2 тысяч сообщений о дорожно-транспортных происшествиях, тогда как в 2010 году в рамках страны этот показатель составил 36,8 тысяч, в столице 34,9 тысяч, что составило прирост в 2,9 – 3,1 раз. По данным конца 2011 года, было принято 58376 сообщений о ДТП, что по сравнению с аналогичными данными за предыдущий год составило прирост на 21491 или 58,3%. В городе Улан-Баторе за этот период зарегистрировано 39674 сообщения о ДТП, что по сравнению с аналогичными данными за предыдущий год составило прирост на 4719 или 13,5%.

По данным анализа, в 2006-2010 гг. в целом по стране было зарегистрировано 6954 преступления против безопасности дорожного движения и правил эксплуатации транспортных средств, в том числе в столице зарегистрировано 3187, в которых погибли 1672 человека, из них - 172 ребенка, (в столице - 547 человек, в том числе 49 детей), получили травму 4944 человека, в том числе 614 детей, в столице 2723 человека, в том числе 367 детей, был нанесен ущерб имуществу на сумму 8 миллиардов 361,9 миллионов тугриков (в столице 5 миллиардов 449,5 миллионов тугриков).

Только в прошедшем 2011 году зарегистрировано 1862 преступления против безопасности дорожного движения и правил эксплуатации транспортных средств, в том числе в столице 1013. Вследствие этих преступлений погибли 362 человека, в том числе в столице 103 человека, получили травму 1093 человек, в том числе в столице 622 человека, и был нанесен ущерб имуществу на сумму 4,9 миллиардов тугриков, в том числе в столице на 3,7 миллиардов тугриков. (1 ам. доллар = 1200 тугриков).

По сравнению с аналогичными показателями 2010 года в рамках страны в целом число преступлений возросло на 230 или 14,1%, количество погибших на 42 или 13,1%, количество людей, получивших травму, - на 160 или 17%. А в городе Улан-Баторе число преступлений возросло на 54 или 5,6%, число людей, получивших травму, на 58 или 10,3%, количество погибших уменьшилось на 24 человека или 18,9%. (Цифры взяты из статистики полиции).

В прошедшем 2011 году 32% от общего числа сообщений о ДТП, 13,3% зарегистрированных происшествий, 45,6% дорожных преступлений, 71,5% погибших, 43,1% получивших травму связаны с происшествиями на дорогах сельских местностей. Если это сравнить с показателями по столице (г. Улан-Батор), где живут почти 50% от общей численности населения нашей страны, сосредоточено 58% всего количества автотранспортных средств и ежегодно регистрируется 86% дорожно-транспортных происшествий, то можно сделать вывод, что дорожно-транспортные преступления в сельских местах полностью не регистрируются или регистрируются только та часть, которая причинила серьезный ущерб.

За последние годы показатель смертности из-за травм и происшествий возрастает¹. При этом количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях составляет самые значительные доли (18,9%)². По данным 2010 года, вследствие дорожно-транспортных происшествий погибли 547 человек и 1497 человек получили травму.

Годы	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Общее количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий	5042	5911	7012	9129	8106	8809	8669
В том числе, в которых погибали люди и получали травм	1006	1133	1096	977	1387	1632	1310
В том числе, в которых нанесен материальный ущерб	4036	4778	5916	8152	6719	7177	7359

Официальные статистические данные и исследования, проведенные среди населения за последние годы, показывают, что аварийность и уровень дорожно-транспортного травматизма в стране остается высоким и имеет тенденцию к росту. В частности³, 4% граждан возраста 15-

¹ Информационный бюллетень о дорожно-транспортных происшествиях и их предупреждении, 2010.

² Статистические данные здравоохранения. Медицинское управление, 2010.

³ Изучение причин и распространения рискованных факторов неинфекционных заболеваний и травматизма – 2009.

64 лет попадали в аварии в течение последних 12 месяцев, при этом число мужчин в 2,7 раза больше, чем женщин. Основными факторами, влияющими на возникновение дорожно-транспортных происшествий, служили, являлись превышение скорости (22,7%), употребление алкогольных напитков (9,1%).

В стране ежегодно возрастает число заболеваний, обусловленных дорожно-транспортным травматизмом, и при этом если в 1999 году среди причин смертности ДТП занимали 5-ое место, то с 2000 года данный показатель возрос и занимает уже 3-е место.

Число случаев заболеваний, обусловленных ДТП, возрастает; по данным статистики число пострадавших на 10 тыс. населения в 2002 году составило 274,6, а в 2010 году этот показатель возрос до 470,3, смертность обусловленным травматизмом от ДТП, в 1995 году составляла 6,0%, в 2000 году - 7,6%, в 2010 году уже - 10,1%. Если рассматривать смертность по причине травматизма, то ДТП занимает 18,1%.

Великим государственным Хуралом и Правительством Монголии утверждена среднесрочная программа «Новостройка», согласно которой выдвинуты задачи по улучшению и реконструкции автодорог столицы на 2011-2016 гг. и по строительству дорог с твердым покрытием, соединяющих центры аймаков (местных административных единиц) со столицей и ближайшими пограничными станциями, протяженностью 5572 км и строительству 990 км скоростных автомагистралей.

По состоянию на октябрь 2011 года в Монголии зарегистрировано 444,6 тысяч транспортных средств, в том числе 412 тысяч автомобилей. При этом 324 тысячи автомобилей или 72,9% уже эксплуатировались свыше 11 лет. По статистическим данным за последние 5 лет ежегодно в нашей стране импортированы и зарегистрированы более 50 тысяч транспортных средств, тем временем сняты с учёта около 1500 транспортных средств.

К 2030 году численность населения страны увеличится примерно в 2 раза, а доля владельцев транспортных средств будет увеличиваться до 60%.

2. Актуальные проблемы

В настоящее время в Монголии обеспечение безопасности дорожного движения относится к наиболее трудной и актуальной задаче. В последние годы интенсивно возрастает число сообщений о ДТП, число зарегистрированных ДТП, а также увеличивается объём дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями в состоянии алкогольного опьянения.

Ежегодно возрастает интенсивность и плотность движения, что и увеличивает пробки на дорогах и вызывает раздражение граждан. Таким образом, эти факторы наглядно свидетельствуют, что обстоятельства дорожного движения в настоящее время серьезно ухудшаются.

Хотелось бы отметить, что за последние годы нами было инициировано и осуществлено много работ и мы достигли немало результатов. В частности, мы достигли определенных сдвигов в работе внедрения прогрессивных информационных технологий и компьютеризации деятельности дорожных служб. Так, было разработано комплексное программное обеспечение «Traffic Police System», а также в городах Улан-Батор и Дархан созданы центры управления дорожным движением и осуществляется испытание и внедрение новых техник и технологий для контроля и регулирования движением.

Мы снабжаем каждого сотрудника дорожной полиции специальными камерами на спецодежду и на очки, для каждого служебного автомобиля внедряем видеокамеры.

Для повышения эффективности дорожно-патрульной службы (ДПС) в области проводится работа по внедрению системы видеофиксации, с целью сближения и увязанности контроля дорожной полиции были созданы новые посты дорожного надзора на дорогах вблизи населённых пунктов и было создано подразделение на дорогах перевозки угля в Южно-гобийском аймаке.

С целью совершенствования правовой среды по обеспечению безопасности дорожного движения создана рабочая группа по внесению изменений в Закон о безопасности дорожного движения и Закон об административной ответственности, при Министерстве юстиции и внутренних Дел, в которую входят наши представители.

Необходимо отметить, что есть определенные сдвиги и результаты по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, привлечено внимание общественности на проблемы безопасности дорожного движения, формирования и воспитания ответственности участников дорожного движения.

Разработан проект по созданию Центра квалификационных экзаменов водителей, который представлен на утверждение, решается вопрос о его финансировании.

В наши дни требуют внимание следующие проблемы, в частности:

Наши работники до сих пор не могут избавиться от работы по ручному дорожному регулированию. Пока еще не достигнуты эффективность и ожидаемые результаты мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, учебно-разъяснительных мероприятий, а также мероприятий по повышению дисциплины и ответственности участников дорожного движения.

В связи с нехваткой сил и технических средств в рамках дорожной службы контроль дорожного движения не может проводиться повсеместно.

Крайне низкий уровень ответственности и дисциплины водителей требует ужесточения системы наказания и увеличения размера штрафов за нарушения Правил дорожного движения.

В связи с низким уровнем сознательности по соблюдению ПДД и законодательства водители допускают такие нарушения, как несоблюдение скоростного режима, проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд на полосу встречного движения, нарушение правил парковки.

Плохие условия и состояние дорог нашей страны создают немалую проблему для обеспечения безопасности пешеходов, велосипедистов и других категорий участников дорожного движения.

3. Задачи

Исходя из вышеизложенных обстоятельств, считаем нужным определить и выполнить следующие задачи:

- надлежашую разработку и дополнение закона о безопасности дорожного движения и закона об административных правонарушениях представить на утверждение, привести нормативные акты, правила и инструкции деятельности в соответствие с разработанными и утвержденными по-новому законами, их реализацией;

- создание постов дорожной полиции на каждые 150 километров местных автодорог с твердым покрытием и приблизить услуги для водителей;

- создать центры квалификационных экзаменов водителей в регионах и повысить результат и качество подготовки водителей;

- осуществление мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий по различным каналам, обеспечение безопасности дорожного движения посредством обучения, воспитания, пропаганды, совершенствования навыков безопасного поведения на дорогах у всех участников движения, формирование общественного мнения по важнейшим проблемам профилактики ДТП;

- изучить состояние жизни сотрудников дорожной полиции, обратить внимание на их социальные проблемы и условия жизни, оказать реальное содействие, поддержку и помощь совместно с местными государственными и административными органами;

- особое внимание следует обращать на этику, знание и профессионализм сотрудников, обеспечить глубокое осознание каждым сотрудником этической нормы, знание норм законодательства и их соблюдение.

Основной задачей нашей организации является снижение любых негативных последствий, обусловленных технической неисправностью транспортных средств, слабой подготовкой, слабым знанием и мастерством водителей, плохими дорожными условиями.

Наша служба работает для осуществления основных целей и задач организации, будет и впредь усердно работать.

КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОСОБЕННОСТЕЙ ЛИЧНОСТИ НЕСОВЕРШЕННОЛЕТНИХ ПРЕСТУПНИКОВ

Белевский Р.А.,

к.ю.н., преподаватель кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского юридического института МВД России

Главное при рассмотрении личности несовершеннолетнего преступника - возраст. С ним связаны определенные биологические, психологические и психические изменения в структуре личности. Возрастом обусловлен определенный уровень развития сил, интеллекта, влечений и даже «физическая» возможность совершения определенных преступлений. Процесс социализации человека начинается с раннего возраста, когда он начинает усваивать роли, которые формируют его личностные качества. Именно в детстве человек складывается как общественное существо, у него развиваются интеллект, умение анализировать и обобщать окружающие явления, способность предвидеть возможные последствия своих поступков; вырабатываются такие волевые качества, как настойчивость, целеустремленность, самоконтроль, активность, инициатива; формируются самосознание, чувство собственного достоинства, стремление к самостоятельности. Все это тесно связано с последующим поведением личности несовершеннолетнего.

Для несовершеннолетних вообще и несовершеннолетних преступников, в частности, характерно культивирование возрастных различий (разница в один год и более часто признается существенной). На этой основе могут возникать даже межличностные конфликты, ведущие к совершению преступлений.

Важно, однако, заметить, что возрастное изменение личности не связано однозначно с динамикой основных жизненных отношений, сохранность которых сочетается с изменчивостью личности на протяжении жизни под влиянием событий, обстоятельств и других факторов. Более того, кроме хронологического существуют психологический, педагогический и физический возрасты, причем все они между собой не совпадают, что приводит к внутренним конфликтам личности, которые могут иметь и криминогенный характер. Следует также иметь в виду, что так называемого среднестатистического возраста реально не существует. Общие закономерности подросткового возраста проявляют себя через индивидуальные вариации, зависящие не только от окружающей среды и условий воспитания, но и от особенностей организма или личности. Поэтому возведение общевозрастных свойств несовершеннолетних в степень криминогенных недопустимо.

Определяя возрастные особенности преступников, криминологи обычно делят несовершеннолетних на следующие группы: 14 - 15 лет - подростково-малолетняя, 16 - 17 лет - несовершеннолетние.

Однако криминологические, социологические и психологические особенности лиц в возрастном интервале 14 - 17 лет свидетельствуют, что на их поведение оказывают влияние как условия жизни и воспитания в предшествующие годы, так и молодые взрослые. Следовательно, преступность несовершеннолетних следует рассматривать в контексте с правонарушениями лиц в возрасте до 14 лет и преступлениями лиц старше 17 лет.

Рассматривая личности несовершеннолетних и взрослых преступников, можно говорить об их многих общих свойствах. Грань, которая определяет разницу между преступниками разных возрастов, когда сравниваются две возрастные группы: 16 - 17 лет и 18 - 20 лет, по существу, стирается. В данном случае вполне допустимо вести речь о единой возрастной группе, если использовать понятие неполного совершеннолетия.

Статистические данные показывают, что более половины несовершеннолетних, совершивших преступления, относятся к возрастной категории 16 - 17 лет. Подростки 14 - 15 лет совершают 30 - 32% преступлений. Причем, как отмечалось выше, удельный вес преступлений, совершаемых 14 - 15-летними подростками, из года в год растет примерно на 0,6 - 0,7%.

Возраст несовершеннолетних определяет целый ряд особенностей психики, ее неустойчивость, обусловленную процессом становления личности, физического и духовного развития организма, полового созревания. Эти особенности психики несовершеннолетних во многом способствуют их антиобщественным действиям в результате:

- искаженного представления о подлинной сущности и значении таких важнейших нравственных понятий, как смелость, трусость, верность, предательство, дружба, измена, героизм, мужество, скромность;
- ошибок в оценках отдельных лиц, явлений, событий, неумения оценить человека в совокупности всех его свойств и качеств;

- предпочтения внешним проявлениям человека без учета его подлинных мотивов и целей;
- эмоциональной неуравновешенности, неустойчивости, повышенной возбудимости, резкой смены настроений;
- обостренного отношения к окружающему, ко всему новому, незнакомому при отсутствии необходимых знаний и опыта;
- повышенной физической активности, инициативности, избытка сил и энергии, обусловленных подъемом жизнедеятельности;
- стремления к самостоятельности, к самовыражению и самоутверждению «любой ценой»;
- неприятия «чужих советов», педагогических сентенций старших и иных форм воспитательного воздействия;
- желаний показать и доказать свою «зрелость», стремления к лидерству;
- внушаемости, излишней доверчивости, склонности к подражательству.

Из-за неустойчивости психики несовершеннолетние легко поддаются влиянию со стороны взрослых преступников, склонны романтизировать преступный мир. Они, с одной стороны, болезненно реагируют на любые формы проявления по отношению к себе несправедливости, а с другой - не терпят излишней опеки. Для них характерно стремление казаться взрослыми. При этом неадекватным выражением такого стремления может явиться совершение противоправного поступка. Так, по оценке специалистов, тяга к приключениям выступает ведущим мотивом при побегах подростков из домов.

Продолжая характеризовать криминогенные особенности личности несовершеннолетних преступников, отметим, что среди них преобладают лица мужского пола. Это объясняется физическими, психическими и психологическими особенностями мужчины, с исторически сложившимся различием интересов, поведения, воспитания мальчиков и девочек, с большей активностью, предприимчивостью и другими общепсихологическими свойствами мужчин. В общей массе несовершеннолетних, совершивших преступления, лица мужского пола составляют примерно 90%, девушки - около 9%. Вместе с тем в последние годы наблюдается расширение круга и количества преступлений, которые совершают девочки-подростки и девушки. Это не случайно, как не случайно и то, что увеличилось число подростков женского пола, которые занимаются проституцией, пьянствуют, ведут аморальный образ жизни, неизбежным следствием чего является преступное поведение.

Изучение несовершеннолетних, совершивших преступления по месту жительства, показывает, что доля городских жителей среди них составляет 75%, а жителей сельской местности - 25%. Указанные различия зависят от социально-экономических условий, а также от традиций и обычаев, исторически сложившихся в деревне и в городе. Более значительная доля несовершеннолетних преступников, проживающих в городе, связана с ослаблением социального контроля, нерациональным использованием свободного времени, специфическими трудностями в обеспечении принципа неотвратимости наказания за совершенное преступление. Однако на современном этапе процессы урбанизации, миграции сводят на нет различия между городом и деревней. Происходит интенсивное внедрение городского образа жизни в деревне, последние перерастают в поселки городского типа либо исчезают. В связи с этим наблюдается более быстрый рост сельской преступности по сравнению с городской. Кроме того, все больше и больше селян совершают преступления в городе, что именуется «городской» преступностью.

Криминологи часто указывают на взаимосвязь образовательного уровня и личности преступника. По этому признаку можно судить о потенциальных возможностях личности несовершеннолетнего правонарушителя в исполнении им своих социальных функций, зависящих в определенной степени от уровня его культуры, интересов. Говоря об уровне образования несовершеннолетних преступников, надо заметить, что он более низкий, чем у сверстников. Среди них часто встречаются второгодники, бросившие учебу в школах и других учебных заведениях.

Более 30% несовершеннолетних, совершивших преступления, нигде не учились и не работали, причем наблюдается тенденция роста числа неработающих и неучащихся участников преступлений. Проблема трудовой занятости подростков в стране остается довольно напряженной, и прогноз в этом направлении неутешителен. Поскольку доля неработающих и неуча-

щихся подростков будет возрастать, преступность несовершеннолетних, не занятых трудом или учебной, в ближайшие годы может увеличиться на 20%.

С криминологической точки зрения особое значение имеет изучение семейного положения несовершеннолетних преступников. Это вполне понятно, ибо в семье формируются социально значимые качества личности и свойственные ей оценочные критерии.

Исследования показывают, что более 2/3 несовершеннолетних преступников воспитывались в неполных семьях либо в семьях, где постоянно происходили ссоры, скандалы, взаимные оскорбления, пьянство и разврат, где они подвергались насилию. Каждого восьмого десятиго рецидивиста, вставшего на преступный путь в раннем возрасте, в пьянство и совершение преступлений вовлекли родители, старшие братья, близкие родственники.

Семья, бытовое окружение во многих случаях влияет на возникновение и развитие у подростков различных психических аномалий. Кроме того, неблагополучная семья оказывает негативное влияние не только на собственных членов, но и на других подростков, с которыми дружат их дети. Таким образом, происходит процесс «заражения» подростков, не принадлежащих непосредственно к данной семье.

Особой является и проблема досуга. Как правило, свободного времени у несовершеннолетних правонарушителей в 2 - 3 раза больше, чем у их законопослушных сверстников. В то же время согласно результатам отдельных исследований по мере увеличения свободного времени интересы подростков деформируются и приобретают негативный оттенок. Более того, чем больше свободного времени, тем выше вероятность совершения правонарушений. По данным исследований, из числа подростков, имеющих за день 2 - 3 часа свободного времени, на учете в милиции состояло 18%, 5 - 7 часов - 53%. Именно в досуговой сфере подростки совершают большинство преступлений.

Характерные особенности имеет и круг общения несовершеннолетних правонарушителей. В основном это лица, ранее судимые, злоупотребляющие спиртными напитками, наркотиками.

Немаловажными для характеристики личности несовершеннолетних преступников являются особенности их правового сознания. В целом для них характерны глубокие дефекты правосознания, что в известной мере объясняется двумя факторами: общей правовой неграмотностью как всего населения в целом, так и несовершеннолетних; негативным социальным опытом самого несовершеннолетнего.

Дефекты правового сознания у несовершеннолетних, совершающих преступления, выражаются в негативном отношении к нормам права, нежелании следовать предписаниям данных норм. Существенные пробелы в правовых знаниях несовершеннолетних приводят к рассуждениям о «несправедливости» законов, о «незаконном» осуждении.

Рассмотренные выше личностные особенности несовершеннолетних, совершивших преступления, выражаются главным образом в мотивации их преступного поведения, которая сводится в основном к следующему:

- преобладание «детских» мотивов - совершение преступления из озорства, любопытства, желания утвердить себя в глазах сверстников, стремления обладать модными вещами и т.п.;
- ситуативность мотивов;
- деформация какого-то одного элемента сферы потребностей, интересов, взглядов. Например, гипертрофированное понимание товарищества, стремление поднять свой престиж;
- больший по сравнению с преступлениями взрослых «веер» мотивов.

Естественно, мотивационная сфера несовершеннолетних не остается неизменной. По мере взросления, накопления преступного опыта происходит сдвиг мотивации. Последний характеризуется исчезновением наивно-детских мотивов, возрастанием удельного веса мотивов, выражающих осознанный конфликт между правонарушителем и окружающими людьми, обществом.

К ВОПРОСУ ПРАВОСОЗНАНИЯ И ПРАВОВОЙ КУЛЬТУРЫ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Беляева О.В.,

к.ю.н., доцент, доцент кафедры
государственно-правовых дисциплин
Орловского юридического института
МВД России

Правовая культура – это комплекс регулятивов и ценностей, на основе которых строится реально существующий в стране правопорядок. Она выражается в правосознании людей, то есть их представлениях о том, каков должен быть этот порядок и как следует относиться к действующей в государстве правовой системе¹.

Юридические законы создаются для того, чтобы регулировать поведение людей в обществе. Но выполнить эту задачу возможно только тогда, когда между правовой системой государства и уровнем массового правосознания граждан существует соответствие. Если значительная часть населения не считает нужным подчиняться закону и уклоняется от его соблюдения, то власти приходится либо прибегать к массовым репрессиям, либо закрывать глаза на нарушения законности. В первом случае она становится на путь тоталитарного террора, а во втором – проявляет слабость, чреватую, как уже говорилось, расшатыванием правопорядка и анархией. И то и другое с точки зрения современной правовой культуры неприемлемо. Поэтому остается одно: приводить правовую систему и правосознание граждан в соответствие друг другу. А для этого необходимо, с одной стороны, отражать в законодательстве правовые представления, господствующие в обществе, с другой – поднимать правовую культуру населения, то есть уровень массового правосознания и законопослушания².

В связи с выделением проблем правосознания отдельной профессиональной группы - сотрудников органов внутренних дел - необходимо обратиться к определению профессионального правосознания в науке. Проблемы профессионального правосознания сотрудников правоохранительных органов стали разрабатываться в юридических науках, начиная с 70-х годов прошлого века, и, соответственно, определения были сформулированы юристами. В силу этого большинство определений профессионального правосознания являются недостаточно полными с точки зрения психологии и содержат некоторые спорные моменты.

Дискуссионным является вопрос, касающийся психологических компонентов, которые входят в структуру профессионального правосознания и правосознания вообще. У каждого из авторов, формулирующих определение, они свои, и этих компонентов порой слишком много. Большинство авторов едины в одном - это знания или юридические знания, у многих еще включены ценностные ориентации. Психологические компоненты структуры профессионального правосознания у разных авторов различны, это могут быть и юридические, политические и морально-нравственные установления и другие структурные образования. Современные психологические исследования доказали, что правосознание проявляется как система отношений личности к праву. На это же указывают и некоторые исследователи – юристы: «отношение к

¹ Лазарев В.В. Теория государства и права: учебник / В.В. Лазарев, С.В. Липень. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт. 2011. С. 403.

² Лившиц Р. З. Государство и право в современном обществе: необходимость новых подходов // Государство и право. 2005. № 10. С. 98.

действующим правовым институтам представляет собой центральный элемент структуры профессионального правосознания работников органов внутренних дел»¹.

Д.С. Безносков на основании результатов исследований пришел к выводу, что позитивное отношение к праву как проявление правового сознания формируется в процессе получения юридического образования, но также важную роль играет постоянная практическая деятельность².

Более обоснованной будет точка зрения о том, что профессиональное правосознание и позитивное отношение к праву нетождественны, т. е. понятие «профессиональное правосознание» гораздо шире позитивного отношения к праву и профессиональное правосознание включает в себя позитивное отношение к праву.

Для формирования профессионального правосознания решающим фактором будет являться не наличие или отсутствие юридического образования, хотя изучение юриспруденции тоже можно рассматривать (и рассматривается) как этап профессионализации в период учебной деятельности, а наличие профессиональной юридической деятельности. У человека, получившего юридическое образование, но не занимающегося юридической деятельностью, формирование профессионального правосознания остановится на стадии подготовки к профессиональной деятельности³.

На основании вышеизложенного можно сформулировать следующее определение:

Профессиональное правосознание - одна из форм культурно и исторически обусловленного группового правосознания, формирующаяся у людей, осуществляющих профессиональную деятельность, которая связана с правоотношениями. Профессиональное правосознание проявляется в отношении к праву, которое определяется системой ценностных ориентаций и установок и реализуется в процессе профессиональной деятельности.

В жизни общества правовая культура играет важную роль. Во-первых, она олицетворяет собой гармоничное развитие человека, через которое достигается общесоциальный прогресс. Право, юридические инструменты организуют благоприятную деятельность среду, исключаящую насилие, произвол, разрушение материальных и духовных благ, накопленных за тысячелетия обществом.

Во-вторых, правовая культура представляет собой совокупность накопленных человечеством юридических ценностей. Поэтому бережное отношение к правовой культуре есть условие социального прогресса, гарантия эффективности усилий по совершенствованию человеческой личности.

В-третьих, правовая культура – практически единственная глобальная форма, через которую воспроизводится ценность и своеобразие национальных правовых феноменов – государственности, правопорядка, правовой системы⁴.

«Правовая культура личности характеризует знание, понимание, уважение и сознательное выполнение требований права человеком в процессе его юридически значимого поведения», - утверждают С.С. Алексеев, И.А. Иванников и др.⁵ Правовая культура личности характеризует уровень правовой социализации члена общества, степень усвоения и использования им правовых начал государственной и социальной жизни, Конституции и иных законов. Ее сформированность определяется не только знанием и пониманием права, но и правовыми суждениями о нем как о социальной ценности, а главное – активной работой по его осуществлению, по укреплению законности и правопорядка⁶.

Не секрет, что сегодня мы постоянно сталкиваемся с низким уровнем, а то и с отсутствием правовой культуры во всех сферах общественной жизни. Это касается и юридической без-

¹ Безносков Д.С. Отношение к праву как проявление правового сознания курсантов вузов МВД РФ: Автореф. дис. ... канд. психол. наук. СПб., 2008. С. 10.

² Там же. С. 11.

³ Иванников И.А. Концепция правовой культуры // ИВУЗ. Правоведение. 2008. № 3. С. 25.

⁴ Ромашов Р.А. Правовая культура: ценностный аспект / Р.А. Ромашов, А.Г. Тищенко // Правовая культура. 2006. № 1. С.7-10.

⁵ Иванников И.А. Концепция правовой культуры // ИВУЗ. Правоведение. 2008. № 3. С. 26.

⁶ Гулевич О.А. Психологические аспекты юриспруденции. М.: Московский психолого-социальный институт, 2006. С. 114.

грамотности граждан, и скептически-безразличного отношения к закону, отрицания его ценности, и несоблюдения нормативно-правовых актов. Особенную тревогу вызывают вышеперечисленные проявления у людей, призванных в силу своей профессии тем или иным образом «стоять на страже законности», либо у специалистов, незаконные действия которых несут угрозу жизни и здоровью остальных граждан¹.

Понятно, что любая профессия предъявляет к людям, избравшим ее, определенные моральные требования. Однако есть особый круг профессий, в компетенции которых находится жизнь и судьба человека. Именно к ним общество всегда предъявляло более высокие нравственные критерии. Это и относится в большей степени к сотрудникам ГИБДД.

Хотя установлено, что закономерности формирования профессионального правосознания и особенности проявления специальных правовых способностей являются общими для всех видов и сфер правоприменительной деятельности, однако имеются определенные особенности профессионального правосознания, обусловленные спецификой правоприменения в различных сферах правового регулирования. Одной из особенностей правосознания сотрудников ГИБДД является принципиальная неоднородность, обусловленная разноплановостью профессиональной деятельности подразделений ГИБДД. Так, профессиональная деятельность сотрудников Госавтоинспекции строится на основании административно-правовых отношений.

Профессиональное правосознание сотрудников подразделений ГИБДД можно охарактеризовать как одну из форм группового правосознания, проявляющуюся в отношении к праву, которое определяется системой ценностных ориентаций и установок и формируется в профессиональной правоприменительной административной деятельности и играет роль регулятора поведения сотрудников подразделений ГИБДД как субъектов правоохранительной функции государства².

Для того чтобы нормы права и, прежде всего административного, стали регулятором поведения сотрудников подразделений ГИБДД, только знаний соответствующих норм права недостаточно, необходимо включить их требования в систему жизненно-служебных отношений. Обязательным условием является их включение в систему ценностных ориентаций личности, а также необходимо, чтобы ценность права, в том числе и в виде административных правовых норм, приобрела «личностный смысл»³.

Профессия сотрудника полиции, и в том числе сотрудника подразделения ГИБДД, должна являться не просто способом заработка, а должна быть способом реализовать себя, сотрудники должны осознавать, что их профессиональная деятельность является способом служить правовым и гуманистическим ценностям.

Профессиональное правосознание и позитивное отношение к праву в форме правового реализма должны быть присущи профессиональной идентичности личности сотрудника ГИБДД. Сформированность профессионального правосознания зависит от степени взаимообусловленности личностных ценностей сотрудника ГИБДД и ценностей профессиональной деятельности, в данном случае юридической. В структуру ценностей профессиональной деятельности входят (должны быть включены) правовые ценности и ценности, обусловленные отношением профессиональной деятельности сотрудника ГИБДД к профессиональной деятельности в системе «человек - человек», т. е. гуманистические ценности⁴.

Процесс формирования ценностных ориентаций и выполняемая сотрудником Госавтоинспекции деятельность взаимодетерминированы. Так, в контексте профессиональной деятельности, с одной стороны, отношение к праву формируется на основе системы ценностно-

¹ См.: Комлев Ю.Ю. Средства массовой информации и формирование общественного мнения о правоохранительной деятельности / Ю.Ю. Комлев, В.Н. Демидов, Л.Г. Толчинский // Государство и право. 2011. № 3.

² Актуальные проблемы формирования правовой культуры сотрудников ГИБДД современной России: учебное пособие / Сост.: А.А. Бондарев, А.Н. Быков, Ю.В. Костин и др. Орел: ОрЮИ МВД России. 2010. С. 50.

³ Гулевич О.А. Психологические аспекты юриспруденции. М.: Московский психолого-социальный институт, 2006. С.114.

⁴ Актуальные проблемы формирования правовой культуры сотрудников ГИБДД современной России: учебное пособие / Сост.: А.А. Бондарев, А.Н. Быков, Ю.В. Костин и др. Орел: ОрЮИ МВД России. 2010. С. 52.

смысловых ориентаций сотрудника Госавтоинспекции, обусловленных его прошлым опытом, а с другой стороны, сама деятельность оказывает воздействие на систему ценностных ориентаций личности сотрудника.

Правовая культура является доминирующим фактором, играющим роль своеобразного «фильтра», через который пропускаются все факторы, влияющие на право и правомерное поведение¹.

В Обращении Министра внутренних дел Российской Федерации Р.Г. Нургалиева к сотрудникам органов внутренних дел и военнослужащим внутренних войск МВД России было отмечено, что «далеко не всегда на службу приходят люди, достойные высокого звания защитника правопорядка и Отечества, некоторые из них обладают невысокой личной культурой, имеют слабый образовательный уровень»².

Таким образом, правовая культура является базовым элементом в процессе правовой социализации личности. Культура и содержание правосознания в основном зависят от знания права. Однако знание права не является решающим фактором правомерного поведения, поэтому социально-правовые механизмы стимулирования правомерного поведения должны включать не только негативные санкции и юридическое просвещение, но и национально-государственную идеологию, влияющую на формирование правовых установок личности в ее социально-конкретных условиях³.

Как уже было отмечено ранее, важное место в правовом воспитании сотрудников органов внутренних дел отводится профессионально-правовому обучению. В ходе такого обучения сотрудники не только овладевают профессиональными навыками и умениями правоохранительной деятельности, не только знакомятся с системой правовых знаний, но и формируют свое правосознание, которое является основой, фундаментом их правовой культуры. Не случайно в этой связи в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации Президент РФ особое внимание обратил на то, что «решающую роль в формировании нового поколения профессиональных кадров должно сыграть возрождение российской образовательной системы»⁴.

ПРОИЗВОДСТВО НЕОТЛОЖНЫХ СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД ПО ПРЕСТУПЛЕНИЯМ, ПОСЯГАЮЩИМ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Бондарев А.А.,
доцент кафедры криминалистики
и предварительного расследования в ОВД
Орловского юридического института
МВД России

Ежегодно на дорогах России происходит большое количество дорожно-транспортных происшествий, в результате которых гибнут и получают увечья люди.

Процент лиц, осужденных за совершение дорожно-транспортных преступлений, составляет незначительную долю от общего числа ежегодно осуждаемых - от 1,5-2,1 % (из них 98 % осуждаются по ст. 264 УК РФ)⁵. Тем не менее преуменьшать общественную опасность такого рода деяний ни в коем случае нельзя, так как снижение их количества является одной из

¹ Общая теория государства и права. Академический курс: В 2-х т. / Отв. ред. М.Н. Марченко. М., 2004. С. 241.

² Нургалиев Р. Восстановить доверие россиян // Общество и право. 2005. № 147.

³ Лазарев В.В. Теория государства и права: учебник / В.В. Лазарев, С.В. Липень. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2011. С. 404.

⁴ Послание Президента РФ Федеральному Собранию Российской Федерации от 22 декабря 2011 г. // Российская газ. 2011. 23 дек.

⁵ См.: Статистический сборник. Состояние преступности в России в январе-декабре 2005 года. М.: ГИАЦ МВД России, 2010. С.17.

важнейших составляющих такого приоритетного направления деятельности органов внутренних дел, как укрепление системы безопасности дорожного движения.

Расследование уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях отличается своей спецификой, которая во многом обусловлена обстановкой их совершения, сложной по своей структуре. В качестве одной из ее частей можно выделить условия внешней материальной среды, в которой осуществлялось дорожное движение: постоянные и временные.

Так, к постоянным условиям можно отнести следующие:

- конструктивные особенности устройства дороги на участке, где произошло происшествие;

- наличие технических средств регулирования и организации движения, ограждений, разметки дорожного полотна, газонов, посадочных площадок для пассажиров;

- внешнее окружение дороги – здания и сооружения;

- элементы окружающей среды – зеленые насаждения, обрывы и т.д.

К временным условиям внешней среды, в свою очередь, относится состояние поверхности дорожного полотна в зависимости от погоды, ремонтных работ или других факторов, наличие которых в данном месте временно.

В обстановке дорожно-транспортных происшествий имеется большое число динамических элементов, находившихся до события и во время его развития в движении. Они взаимно перемещаются, возникают и исчезают:

- взаимное положение объектов по время движения;

- интенсивность движения транспорта и пешеходов, перемещение иных предметов, оказавшихся на дорожном полотне;

- изменение режимов и маневров движения транспорта;

- варьирование сигналов движения, регулирования и т.д.

Большое значение для расследования имеет исследование условий, влияющих на восприятие участниками дорожной ситуации. При этом объективные возможности восприятия определяются следующим:

- условиями освещенности в зависимости от времени суток, года, климатических и погодных явлений, побочных результатов технических процессов (загазованности, задымленности), наличия и расположения искусственных источников света, его силы, цветовой гаммы;

- интенсивности звуков и шума на месте происшествия и т.д.

Субъективные условия включают, прежде всего, индивидуальные свойства личности, влияющие на возможности восприятия и оценки события.

Кто должен руководить проведением неотложных мер на месте ДТП и непосредственно осуществлять их? Разумеется, самым оптимальным было бы возложить все на следователя, однако это далеко не всегда реальный вариант. Кроме того, усилий одного только следователя даже при надлежащей помощи со стороны сотрудников ГИБДД и других органов дознания может оказаться явно недостаточно, не говоря уже о тех случаях, когда по объективным причинам следователь на месте происшествия отсутствует.

Начальным звеном в цепочке лиц, которые будут вовлечены в проведение необходимых действий по факту ДТП, как правило, оказывается сотрудник, к которому поступает сообщение, как правило, это сотрудники ДПС. Он извещает о случившемся дежурного по органу, первым прибывает на место ДТП и организует охрану места, выявление свидетелей, оказание помощи потерпевшим и т.д. Объем осуществляемой им работы будет напрямую зависеть от оперативности и слаженных действий дежурного, руководителя органа дознания, следователя. На полноту собранных по делу фактических данных решающее влияние будет также оказывать фактор времени.

Если причинен ущерб участникам ДТП, то к протоколу по специальной форме делаются дополнения, в которых указываются сведения о водителях, их объяснения, схема и описание повреждений транспортных средств. Водителям выдаются соответствующие справки, в которых сотрудник ГИБДД обязан указывать только явные повреждения транспортных средств, обнаруживаемые при визуальном осмотре.

Если же ДТП повлекло причинение телесных повреждений, требующих обращения в медицинское учреждение, то оформляются следующие материалы: справка о ДТП, протокол осмотра места ДТП со схемой к нему и протокол осмотра транспортного средства. Эти документы

оформляют работники оперативной бригады ГИБДД с участием, как правило, дознавателя или СОГ, вызываемых на место ДТП с более значительными последствиями.

В справке по ДТП в основном указываются данные о состоянии дороги, дорожных условиях, участниках ДТП, скорости движения транспортных средств; в протоколе осмотра места ДТП – данные о его материальной обстановке, следах, положении участников и их транспортных средств, иных объектов после ДТП, о повреждениях транспортных средств. Должны быть указаны все повреждения, которые возможно установить при наличии имеющихся у сотрудника ГИБДД средств. Схема составляется на миллиметровой бумаге в определенном масштабе, а фиксация объектов должна производиться по методу базовой линии.

В протоколе осмотра транспортного средства фиксируют данные о техническом состоянии основных систем автомобиля, влияющих на безопасность движения на месте ДТП.

Для правильной квалификации преступления либо определения состава административного правонарушения из медучреждения (или бюро СМЭ) запрашиваются сведения о характере телесных повреждений и связанной с ними продолжительностью лечения.

Сотрудник ГИБДД, получив заключение (сведения) о тяжком вреде здоровью (в связи с полученными повреждениями), готовит от имени начальника ГИБДД материалы для передачи по подследственности и решения вопроса о возбуждении уголовного дела.

Кроме того, основанием к возбуждению дела по ст.264-268 УК РФ является и смерть потерпевшего.

В отсутствие следователя на месте ДТП наиболее подготовленный и опытный сотрудник ГИБДД:

- приглашает понятых и разъясняет их права и обязанности;
- опрашивает очевидцев и потерпевших об обстоятельствах происшествия, о внесенных в обстановку изменениях;
- в случае если водитель скрылся с места происшествия, устанавливает, опрашивает потерпевших, очевидцев и иных граждан о происшествии, организует розыск скрывшегося водителя;
- знакомится с местом происшествия, чтобы получить общее представление о случившемся, определяет границы осмотра и намечает план его проведения;
- производит совместно со специалистом-криминалистом (специалистом-автотехником) осмотр места происшествия, во время которого обнаруживает, фиксирует, изымает и упаковывает следы, а также различные предметы, имеющие значение для дела;
- осматривает участвовавшие в ДТП транспортные средства;
- в случае гибели пострадавшего производит с судебно-медицинским экспертом наружный осмотр трупа;
- производит сам или поручает специалисту-криминалисту применение криминалистической техники и производство фото- или киносъемки обстановки и объектов на месте ДТП.

Подводя черту краткому анализу проблемы, делаем вывод о том, что выполнение неотложных следственных действий сотрудниками ГИБДД по делам, подследственным следователям, не является обязательным этапом расследования, предшествующим производству предварительного следствия, а проводится в том случае, когда ждать прибытия следователя – значит идти на риск утратить следы преступления.

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ ИНСПЕКТОРОВ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Борисова С.Е.,

к.псих.н., доцент, доцент кафедры уголовного
права, криминологии и психологии Орловского
юридического института МВД России

Актуальность вопросов, связанных с формированием и совершенствованием профессиональной компетентности инспекторов дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее – ДПС ГИБДД), обусловлена требованиями профессиональной деятельности, ее условиями и принципами.

В настоящее время в психологии отсутствует единый подход к определению профессиональной компетентности, в то же время существуют исследования, посвященные данному явлению.

В частности, Э.Ф. Зеер рассматривает профессиональную компетентность как компонент профессионально обусловленной структуры личности, представляющий собой совокупность профессиональных знаний, умений, а также способы выполнения профессиональной деятельности. А в числе основных компонентов профессиональной компетентности рассматриваются социально-правовая, специальная, персональная компетентность, а также аутокомпетентность¹.

В контексте данных тезисов мы будем обращаться ко всем этим составляющим. Конкретизируя их применительно к деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, стоит сказать, что социально-правовая и специальная компетентности проявляются, прежде всего, во взаимоотношениях с участниками дорожного движения, в ходе применения правовых норм и реализации властных полномочий, использовании мер личной профессиональной безопасности; персональная и аутокомпетентность проявляются в процессе профессиональной подготовки и самосовершенствования.

Обратимся к результатам проведения тактико-психологического этапа конкурса профессионального мастерства на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД РФ». Здесь речь идет о воссоздании с помощью ролевой игры ситуаций взаимоотношений между инспекторами ДПС ГИБДД и участниками дорожного движения. Данные конкурсные ситуации, запечатленные на видеозаписи, подвергались экспертной оценке со стороны слушателей факультета переподготовки и повышения квалификации Орловского юридического института МВД России (далее – ФПиПК ОрЮИ МВД России). Всего опрошено 25 сотрудников, повышающих квалификацию по программе «Командиры (заместители) батальонов (рот, взводов) ДПС, входящих в состав полка и отдельных рот ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации» в период с 3 по 17 октября 2011 года.

Подчеркнем, что инспекторы-конкурсанты проявили достаточный уровень коммуникативной компетентности, умение вести диалог с участниками дорожного движения, способность управлять конфликтной ситуацией, не допуская развития конфликта, тактичность и речевую находчивость. В то же время в данном контексте хотелось бы обратить большее внимание на недостатки в поведении конкурсанта, требующие своего учета при осуществлении профессиональной психологической подготовки.

Так, проведенный анализ видеоматериалов показывает, что в некоторых случаях инспекторы ДПС ГИБДД недостаточно подготовлены с психологической точки зрения к грамотному диалогу с участником дорожного движения. В моделируемых во время тактико-психологического этапа конкурса ситуациях взаимоотношений с участником дорожного движения это проявилось в следующих поведенческих реакциях инспекторов-конкурсантов:

- нескрываемом волнении в ходе общения с водителем (дрожит голос, наблюдается тремор рук, выражена чрезмерная жестикация);
- нервозности и раздражительности при обращении с алкотестером, что со стороны выглядит как неумелое его использование;
- допущении нелепых оговорок при формулировке законных требований (например, вместо требования о пересаживании ребенка в детское удерживающее устройство звучала фраза о необходимости его пристегивания);
- чрезмерном увлечении дискуссией с водителем или, напротив, полном игнорировании его справедливых просьб (например, о предоставлении инспектором ДПС ГИБДД сертификата на видеорегистратор или алкотестер).

¹ Зеер Э.Ф. Психология профессии: Учебное пособие. М.: Академический Проект; Екатеринбург: Деловая книга, 2003. С. 53.

Поэтому представляется уместным учет указанных недостатков в ходе осуществления профессиональной психологической подготовки инспекторов ДПС ГИБДД и совершенствования их профессиональной компетентности.

Беседа со слушателями ФПиПК ОрЮИ МВД России, повышающими квалификацию по направлению «Начальники (заместители начальников) отделов (отделений) ДПС управлений (отделов) ГИБДД территориальных органов МВД России на региональном уровне» с 13 по 27 марта 2012 года, показала следующее. По мнению руководителей, в процессе занятий по профессиональной подготовке с инспекторами ДПС ГИБДД необходимо демонстрировать видеосюжеты конкретных профессиональных ситуаций взаимоотношений с участниками дорожного движения, анализировать ошибки инспекторов, их недостаточно грамотные с правовой, психологической и тактической точки зрения действия. Такие сюжеты, позволяющие в наглядной форме объяснить - как делать надо и как не надо, обладают существенным обучающим эффектом по сравнению с обычным информированием и лекциями.

Также анализ видеоматериалов свидетельствует о необходимости осуществления более качественной морально-психологической подготовки инспекторов ДПС ГИБДД, в частности, формирования психологической готовности к несению службы с оружием, совершенствования тактико-психологического компонента деятельности, закрепления умений соблюдать меры личной профессиональной безопасности.

Анализ видеоматериалов тактико-психологического этапа VIII Всероссийского конкурса профессионального мастерства на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России» показал, что даже наиболее успешные инспекторы ДПС ГИБДД, вышедшие в финал, допускают грубые ошибки при моделировании ситуаций взаимоотношений с участником дорожного движения (водителем). Так, в отдельных случаях инспекторы-конкурсанты поворачиваются спиной к воображаемой проезжей части; поднимают документы, выпавшие из рук сидящего в транспортном средстве водителя, способного вольно или невольно нанести удар при резком открытии двери; частично проникают в салон автомобиля участника дорожного движения, заглядывая внутрь; допускают ситуации, при которых участник дорожного движения по своему усмотрению усаживается на заднее сиденье патрульного автомобиля при оформлении инспектором материала об административном правонарушении; не всегда выбирают безопасную дистанцию между собой и водителем.

Здесь следует предположить, что данные ошибки указывают на недостаточно прочные умения и навыки обеспечения личной профессиональной безопасности инспекторами ДПС ГИБДД, что проявляется не только в моделируемой игровой ситуации, но и в реальных обстоятельствах несения службы в условиях дорожного движения. Вероятность допущения профессиональных ошибок, связанных с недостаточно сформированной способностью к обеспечению личной профессиональной безопасности, можно существенно снизить благодаря совершенствованию методики профессиональной подготовки и усилению ее практической направленности.

Рассматривая содержание труда инспекторов ДПС ГИБДД и специфику их взаимоотношений с участниками дорожного движения, можно утверждать, что инспектор ДПС ГИБДД – это человек, наглядно и ежедневно формирующий своим поведением общественное мнение о профессиональном сообществе сотрудников Госавтоинспекции в целом.

Процесс выполнения функциональных обязанностей инспекторами ДПС ГИБДД во многом носит открытый характер, доступен визуальному наблюдению со стороны участников дорожного движения, привлекает их пристальное внимание, а иногда и нездоровый интерес и стремление выставить инспектора в неприглядном свете.

Кроме того, многие инспекторы ДПС ГИБДД теряются и испытывают психологический дискомфорт в ситуациях взаимоотношений с участниками дорожного движения, когда те начинают использовать видеосъемку. С одной стороны, это объяснимо естественной защитной реакцией психики любого человека, с другой стороны, поскольку участникам дорожного движения не запрещается осуществлять видеозапись, а видеосъемка при этом нередко сопровождается провоцирующим конфликт поведением, целесообразно говорить о необходимости психологической подготовки инспекторов ДПС ГИБДД к подобным ситуациям.

Здесь вновь обратимся к обсуждению видеоматериалов VIII Всероссийского конкурса профессионального мастерства на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России». Слушатели, выступившие в роли экспертов, отметили в качестве одной из наиболее типичных, распространенных и психологически напряженных ситуацию, моделирование которой предусматривало видеосъемку водителем хода общения с инспектором ДПС ГИБДД.

Эксперты также подчеркнули прямую зависимость между волнением инспекторов-конкурсантов и наличием видеосъемки оператора. Стрессогенное воздействие, по-видимому, имел и факт работы судейской группы, оценивающей действия инспектора ДПС ГИБДД – участника тактико-психологического этапа конкурса.

В связи с этим целесообразно говорить об актуальности профессиональной психологической, в том числе коммуникативной компетентности, инспекторов ДПС ГИБДД, их психологической готовности к психотравмирующим, конфликтным и стрессовым ситуациям.

Уместно привести слова заместителя начальника ГУОБДД МВД России генерал-майора полиции Павла Ивановича Бугаева, подчеркнувшего значение конкурсов профессионального мастерства среди сотрудников ДПС ГИБДД, которые среди других полицейских служб чаще всех общаются с гражданами, а значит, от их профессионализма и умения оказать людям необходимую помощь напрямую зависит имидж всего МВД¹.

Поэтому представляется целесообразным обучение сотрудников Госавтоинспекции приемам самопрезентации и формирования позитивного имиджа.

В беседе со слушателями ФПиПК ОрЮИ МВД России, повышающими квалификацию по направлению «Начальники (заместители начальников) отделов (отделений) ДПС управлений (отделов) ГИБДД территориальных органов МВД России на региональном уровне» с 13 по 27 марта 2012 года, высказана мысль о целесообразности осуществления видеозаписи инспекторов ДПС ГИБДД в ходе выполнения ими профессиональных функций и взаимоотношений с участниками дорожного движения. Причем руководителями подчеркивалось, что такая видеосъемка необходима для определения фактического уровня профессионализма инспекторов и последующего анализа содержания видеосюжета с целью обучения, коррекции профессионального поведения, совершенствования профессиональной компетентности.

На наш взгляд, видеозапись действий инспектора, о которой он осведомлен, способствует также и реализации принципа законности, так как позволяет фиксировать все действия участников взаимоотношений, а также обнаруживать возможные психологические проблемы, связанные с выполнением профессиональных функций инспекторами ДПС ГИБДД.

В заключение хотелось бы отметить, что содержание и структура профессиональной компетентности инспекторов ДПС ГИБДД нуждаются в дальнейшем, более тщательном и целенаправленном исследовании, что, в свою очередь, позволит совершенствовать методы профессиональной подготовки и будет способствовать повышению эффективности профессиональной деятельности.

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УЧЕБНО-ПРАКТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОРЮИ МВД РОССИИ

Бровчук О.В.,

начальник отделения психологического обеспечения Орловского юридического института МВД России

В целях организации работы по обеспечению надлежащего морально-психологического состояния сотрудников, курсантов и слушателей Орловского юридического института МВД России, совершенствования деятельности отделения психологического обеспечения и в соответствии с требованиями приказа МВД России от 11.02.2010г. № 80 «О морально-

¹ Официальный сайт ГИБДД МВД России: Лучшего инспектора ДПС выберут в Орловской области [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/news/846> (дата обращения 21.10.2011г.).

психологическом обеспечении оперативно-служебной деятельности органов внутренних дел Российской Федерации» на базе Орловского юридического института МВД России создан Учебно-практический комплекс психологического обеспечения.

Учебно-практический комплекс психологического обеспечения представляет собой профессиональное объединение, действующее в целях проведения мероприятий по психологическому обеспечению учебно-воспитательного процесса и служебной деятельности, морально-психологической подготовки, проведения учебных занятий по психолого-педагогическим дисциплинам и осуществления научно-исследовательской деятельности.

Целью деятельности УПКПО является определение профессиональной психологической пригодности, личностных особенностей и общего психофизиологического состояния сотрудников, курсантов и слушателей, осуществление психокоррекционной и психопрофилактической работы с постоянным и переменным составом института, формирование и совершенствование у курсантов и слушателей профессионально-психологических знаний, навыков, умений, профессионально значимых качеств личности и готовности к эффективному выполнению учебной, профессиональной и служебной деятельности, проведение научных исследований.

Материальная база УПКПО включает: кабинет индивидуальной психологической работы, кабинет психологической регуляции с аппаратной для управления системой освещения и звука, кабинет аппаратнопрограмной диагностики и психопрофилактики, аудиторию активного социально-психологического обучения сотрудников ГИБДД, кабинет компьютерной психодиагностики, аудиторию для проведения психологических тренингов.

Содержание работы комплекса осуществляется по основным направлениям в целях решения следующих задач в отдельных помещениях и аудиториях:

Рабочий кабинет сотрудников отделения психологического обеспечения ОРЛС предполагает предварительное собеседование с сотрудником, курсантом или слушателем, обратившимся за психологической помощью, и работу с документацией отделения.

В кабинете аппаратно-программной диагностики и психопрофилактики сотрудниками отделения психологического обеспечения осуществляется психологическая диагностика, направленная на: психологическую диагностику сотрудников, курсантов и слушателей института, которая может проводиться как в виде бланкового тестирования, так и на аппаратно-психодиагностическом комплексе «Мультипсихометр», который позволяет осуществлять комплексную оценку уровня широкого спектра профессионально важных качеств, психологических и психофизиологических свойств, характеристик психологического состояния по результатам выполнения тестовых заданий и их комбинаций.

Методическое обеспечение «Мультипсихометра» включает в себя около 350 тестовых заданий, в том числе набор классических тестов (для оценки актуального психического состояния, профессиональных склонностей, личностных и интеллектуальных особенностей), а также большой выбор программируемых деятельностных (исполнительских, психофизиологических) тестов, предназначенных для оценки скорости и точности отдельных или ассоциированных перцептивных, когнитивных и моторных операций, лежащих в основе многих профессионально важных качеств.

Во исполнение подпункта 4.1. Приказа МВД России от 28.02.2011 года № 92 «О первоочередных мерах по реализации Федерального закона «О полиции», а также пункта 8 Плана мероприятий, связанных с подготовкой к вступлению в силу Федерального закона «О полиции», утвержденного Министром внутренних дел Российской Федерации генералом армии Р.Г. Нургалиевым (исх. от 29.12.2010 года № 1/11007) было организовано и проведено изучение морально-психологических качеств аттестуемых сотрудников путем психологического обследования на аппаратно-программном диагностическом комплексе «Мультипсихометр». Таким образом, в период внеочередной аттестации психологическое обследование прошли 214 сотрудников института.

Также психологическое обследование прошли 10 сотрудников, переведенных из Брянского и Тульского филиалов Московского университета МВД России, подлежащих сокращению, а также из УМВД по Орловской области.

В результате психологической диагностики все сотрудники получили комплексную оценку уровня развития широкого спектра профессионально важных качеств, психологических

и психофизиологических свойств, характеристик психологического состояния по результатам выполнения тестовых заданий и их комбинаций.

Таким образом, специальное программное обеспечение «Универсальная психодиагностическая система «Мультипсихометр» предоставляет пользователю готовые технологии, обеспечивающие решение широкого круга задач, в том числе: отбор и выявление степени соответствия характеристик кандидата на учебу и службу предъявляемым требованиям, диагностике сотрудников при перемещении по службе с изменением категории предназначения, на высшие должности, рекомендованных к зачислению в резерв выдвижения на должности начальствующего состава, а также рекомендованных к назначению наставниками, прогнозирование их психологической готовности к выполнению профессиональных задач; изучение индивидуально-психологических особенностей и профессионально значимых качеств личности и общего психофизиологического состояния курсантов и слушателей института курсантов, прогнозирование их поведенческих реакций с целью выявления предрасположенности к девиантным проявлениям; изучение индивидуально-психологических особенностей курсантов, рекомендованных на должности командиров отделений; профессиональная ориентация, экспертиза трудоспособности, спортивная, педагогическая, медицинская, индустриальная психология; оценка психического состояния постоянного и переменного состава института при допуске к несению службы с оружием.

Кроме психологической диагностики, в кабинете аппаратно-программной диагностики и психопрофилактики осуществляется психопрофилактические и психокоррекционные мероприятия с постоянным и переменным составом с помощью специализированного оборудования, которое включает использование сразу нескольких видов программ по таким направлениям, как релаксация (расслабление, снятие эмоционального напряжения, усталости), визуализация (повышение работоспособности, развитие мышления), энергизация (зарядка перед тяжелой работой, занятиями спортом) и т.п.

С начала функционирования комплекса (январь 2011 года) с использованием специального психологического оборудования проведено 135 занятий с переменным составом института и 24 занятия с постоянным составом по поддержанию работоспособности, зарядке перед тяжелой работой, занятиями спортом, а также снятию эмоционального напряжения, усталости. С сотрудниками, курсантами и слушателями, требующими повышенного психолого-педагогического внимания, проведено 47 психокоррекционных мероприятий.

Как показали результаты проводимой работы, сеансы в кабинете психологической работы повышают защитные силы организма, снимают утомление и раздражительность, улучшают сон, настроение и общее самочувствие, восстанавливают физическую и умственную работоспособность, укрепляют нервную систему, оказывают влияние на формирование и поддержание благоприятного социально-психологического климата в служебных и учебных коллективах института. Эффект воздействия на функциональные состояние достигается посредством комплексного применения различных методов и средств, используемых в психологической работе.

В кабинете индивидуальной психологической работы сотрудниками отделения психологического обеспечения проводятся индивидуальное и семейное консультирование сотрудников, курсантов и слушателей института, а также членов их семей по актуальным личностным проблемам и вопросам профессионального развития и самосовершенствования; психопрофилактическая работа с лицами, входящими в группу повышенного психолого-педагогического внимания; психологическая работа с курсантами, слушателями и сотрудниками института, имеющими признаки дезадаптации, в целях снижения их проявления, формирования позитивной мотивации к учебной, профессиональной и служебной деятельности.

В кабинете психологической регуляции проводятся занятия по психофизиологической релаксации, снятию мышечного напряжения и синдрома хронической усталости, коррекции психоэмоционального и физического состояния, восстановлению биоритма, коррекции депрессивных и физических состояний.

В кабинете психологической регуляции предусмотрена иллюзия большого пространства за счет продуманного использования цвета и освещения. Данному эффекту способствует наличие потолка «звездное небо», произвольное размещение кресел, мультимедиа-проектор и экран для проекции изображений позитивного настроения.

Проведение такой работы способствует профилактике развития синдрома «профессионального выгорания», предупреждению развитию психосоматической и соматической патологии, развитию позитивного общения и взаимодействия, предотвращению и разрешению конфликтных ситуаций и конфликтов, а также формированию и поддержанию благоприятного социально-психологического климата в служебных и учебных коллективах института.

Арсенал имеющегося на сегодняшний день психодиагностического инструментария и специального оборудования, а также опыт работы сотрудников, осуществляющих работу по психологическому обеспечению, позволят, в первую очередь, обеспечить достаточную эффективность профессионального психологического обследования кандидатов на учебу в институт, службу в органы внутренних дел, сотрудников, перемещаемых на другие должности, зачисленных в резерв кадров выдвижения на руководящие должности и рекомендованных к назначению наставниками. Кроме того, материально-техническое, научное и методическое оснащение Учебно-практического комплекса психологического обеспечения ОрЮОИ МВД России создаст необходимые условия для эффективного проведения комплекса мероприятий по морально-психологическому обеспечению курсантов, слушателей и сотрудников института.

ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ОСМОТРА НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

Булыжкин А.В.,
к.ю.н., доцент, начальник кафедры
криминалистики и предварительного
расследования в ОВД Орловского
юридического института МВД России

Развитая система дорожно-транспортного движения является неотъемлемой частью современного общества. Однако автомобилизация вместе с очевидными экономическими благами приносит многочисленные издержки и проблемы, негативные последствия. Наиболее серьезной из них является проблема дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП). Вред и многочисленный ущерб от них во много раз превышает негативные последствия от других преступлений. Причин и факторов, вызывающих совершения ДТП, немало. В юридической литературе отмечается, что в подавляющем большинстве случаев ДТП являются следствием действий лица, управляющего транспортным средством, то есть водителя (низкий уровень подготовки, нарушение правил дисциплины на транспорте и т.д.).

В свою очередь, недостаточный уровень взаимодействия между подразделениями следствия, ГИБДД, уголовного розыска оказывают решающее влияние на состояние раскрываемости преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями, и результаты расследования уголовных дел данной категории.

Как показывают результаты правоприменительной деятельности, следователи не всегда достаточно подготовлены к расследованию указанных дел. Попрежнему далеки от желаемых показатели работы органов внутренних дел на первоначальном и последующем этапе расследования ДТП (слабые познания членов следственно-оперативной группы в криминалистической трасологии и механизме повреждения: как правило, следы описываются в упрощенной форме, очень редко изымаются объекты биологического происхождения, микрообъекты и т.д.).

Необходимо отметить, что извлечение криминалистически значимой информации из внешней обстановки преступления относится к числу важнейших. И ведущее место в этом процессе по праву отведено осмотру места происшествия. Это обусловлено тем, что с осмотром места происшествия связана возможность получить решающую для результатов расследования информацию, которая находит свое отражение в следах преступления; либо, наоборот, вероятность допустить невосполнимую утрату крайне важных сведений. Потеря криминалистически важных следов преступления может являться результатом процессуально неграмотного проведения следственного действия, когда вещественные доказательства признаются недопустимыми-

ми, или вследствие отсутствия достаточных навыков в обращении с вещественными доказательствами.

Таким образом, выбор в качестве примера именно осмотра места ДТП, в результате которого был причинён тяжкий вред здоровью или имеются жертвы среди участников движения, обусловлен следующими факторами:

- специфичностью следов, которые образуются в результате преступной деятельности, например, следы торможения, следы лакокрасочного покрытия;

- необходимостью привлечения специалиста соответствующего профиля к осмотру места происшествия;

- в настоящее время данный вид преступления получает все большее распространение¹; так, по итогам января 2012 года на территории Орловской области зарегистрировано 93 ДТП (+ 31%), в которых погибло 9 (-30%) и получили ранения 123 (+ 6%) человек²;

- при фиксации преступной деятельности требуется строгая детализация и точность расчетов, например, при измерении следов торможения транспортного средства.

В целом необходимо отметить, что при осмотре места происшествия СОГ проявляются не только специфичные обстоятельства, но и общий процессуальный порядок и криминалистическая тактика осмотра места преступления, которые используются при расследовании уголовных дел.

Осмотр места происшествия по делам этой категории должен проводиться во всех без исключения случаях. Основные исходные данные для расследования ДТП можно получить только в результате своевременного и тщательного проведения осмотра места происшествия. Проведение остальных первоначальных следственных действий: осмотр машин, находящихся вне места происшествия, допрос очевидцев, пострадавших и водителя, организация розыска и задержания скрывшегося с места происшествия водителя, назначение экспертиз, очные ставки и т.д. - осуществляется после осмотра места происшествия.

Следователь обязан незамедлительно прибыть на место происшествия. Без ознакомления с обстоятельствами дела на месте и подробного осмотра места происшествия невозможно составить ясного представления о характере происшествия и о необходимости возбуждения уголовного дела. Необходимость скорейшего выезда следователя на место происшествия обусловливается еще и тем, что на улице или дороге трудно сохранить длительное время в неизменном виде место происшествия (улицу, дорогу), ее необходимо быстро очистить от обломков разбитого транспорта, чтобы они не мешали нормальному движению, что особенно важно на тех улицах (дорогах), где происходит интенсивное движение автотранспорта.

Сразу же после приезда на место ДТП, особенно при ограниченной видимости, следователь должен проверить, обозначено ли место ДТП в соответствии с требованиями Правил дорожного движения (далее ПДД), принять меры к его обозначению при помощи проблесковых маяков и аварийной сигнализации автомобилей, в том числе участвовавших в ДТП, знаков аварийной остановки и иных светоотражающих предметов.

Наиболее безопасным вариантом является проведение осмотра при полностью перекрытом движении транспорта на участке, где произошло ДТП. Если возможность объезда данного участка дороги отсутствует, то следователю необходимо зафиксировать обстановку и следы, которые могут быть уничтожены, после чего частично открыть движение через место ДТП. В случае если все элементы обстановки на месте ДТП расположены не на всей ширине проезжей части, необходимо при помощи сотрудников ДПС, используя светоотражающие предметы, обозначить «коридор» для проезда транспорта. Выбирая любой из вариантов обеспечения безопасности следователь должен стремиться, чтобы все доказательства были сохранены и должным образом зафиксированы.

¹ В 2011 году в Российской Федерации произошло 199868 (+ 0,2%) дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибли 27953 (+ 5,2%) человека, а 251 848 (0,5%) человек получили ранения. Статистика аварийности в Российской Федерации за 2010 год. [Электронный ресурс]// <http://www.gibdd.ru/stat/1/2011>.

² Аналитический обзор по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]// <http://57.gibdd.ru>.

Кроме того, перед проведением каких-либо действий следователь должен проинструктировать всех участников по правилам безопасности.

Нельзя оставлять на дороге автомашину, если в результате наезда или аварии она заняла проезжую часть, когда в данном месте нет возможности организовать объезд места происшествия. Движущиеся по дороге машины могут повредить важные для расследования следы, которые восстановить уже никогда не удастся. Наконец, следы на улице (дороге) особенно подвержены изменениям и порче под влиянием атмосферных явлений (дождь, снег, ветер).

К участию в осмотре целесообразно привлекать специалистов: автотехника, криминалиста, судебного медика, а лучше экспертов, ибо их заключения и показания являются источником доказательств в уголовном процессе (ст. 80 УПК РФ). Организацию дорожного движения на месте ДТП, его охрану необходимо поручить сотрудникам Госавтоинспекции. Желательно присутствие водителей, причастных к дорожно-транспортному происшествию.

Прибыв на место происшествия, следователь обязан:

- 1) с помощью сотрудников Госавтоинспекции обеспечить безопасность проведения осмотра;
- 2) выяснить, не подвергалась ли изменению обстановка места происшествия;
- 3) обеспечить оказание помощи пострадавшим, вплоть до вызова скорой помощи или транспортировки пострадавших в ближайшее лечебное учреждение;
- 4) зафиксировать обстановку автопроисшествия, составив схему ДТП с участием понятых и водителя (водителей).

К подбору понятых необходимо подходить особенно внимательно. Следует предварительно убедиться в том, что понятые не являются лицами, заинтересованными в исходе дела. Понятых рекомендуется выбирать из лиц, имеющих водительские удостоверения, разбирающихся в обстановке дорожно-транспортного происшествия и способных дать подробные показания о происшествии. Следует учитывать, что понятые могут быть допрошены в суде в качестве свидетелей.

Итак, прежде чем удалить с проезжей части транспортные средства и другие объекты, мешающие восстановлению движения, фиксируется взаимное положение машин, следов и иных вещественных доказательств путем фотографирования, замеров и т.д. Фотографирование целесообразно производить с возвышенного места, например, с крыши грузовой машины. В случае если нужный участок дороги не умещается в один кадр, то последовательно фотографируются отрезки места ДТП, чтобы на каждой паре снимков имелись перекрывающиеся друг друга участки, что дает возможность в последующем сложить отдельные кадры в панорамный снимок. По возможности следует произвести видеосъемку.

Начинать осмотр места происшествия следует не с осмотра трупов и не с потерпевшей аварии техники, а с того участка дороги (улицы), на котором могли сохраниться следы происшествия, требующие быстрой фиксации¹.

Надо «привязать» место ДТП на схеме к определенному недвижимому объекту. Замеры производят от правого тротуара или обочины по ходу движения транспорта. Положение колес, точки начала и окончания следов торможения, волочения и т.п. следует очертить на асфальте мелом. Их тоже надо измерить, причем по длине проезжей части исходными точками могут быть обозначения пешеходной дорожки, линия «стоп», перпендикуляр, угол дома, километровой, телеграфный столб и другие ориентиры. Дорожную обстановку, положение объектов и их координаты также фиксируют на схеме ДТП.

Приступая непосредственно к осмотру, необходимо стремиться к тому, чтобы:

- как можно быстрее восстановить нормальную работу транспорта;
- осмотреть, прежде всего, менее устойчивые следы, к которым относятся:
 - а) следы, указывающие на точку наезда или место столкновения машин;
 - б) следы крови;
 - в) следы вещества, которым был загружен транспорт;
 - г) следы масла автомашины, осколки фар, части одежды и обуви пострадавшего.

¹ Ленецкий Э.П. Расследование ДТП: Методическое пособие по осмотру ДТП, проведению следственных экспериментов и назначению судебно-автотехнической экспертизы. М.: НИИПККиСЭ, 2005. С.11.

Затем следователь переходит к осмотру следов протектора, повреждений на машинах и т.д.

Очень важно при осмотре дать характеристику участка проезжей части. В частности, определить вид (асфальт, бетон, брусчатка, щебень, грунт, гравий), качество (ровная поверхность, наличие выбоин) и состояние дорожного покрытия (сухое, мокрое, гололед, свежевыпавший/уплотненный снег), величину угла уклонов - продольного (подъем или спуск) и поперечного, радиусов поворотов, ширины проезжей части, обочины, кювета, пешеходного перехода, тротуара и других элементов улицы и дороги. При этом следует обратить внимание на наличие грязных и замасленных участков, выбоин и неровностей, степень однородности покрытия¹.

Методика осмотра определяется, прежде всего, видом дорожно-транспортного происшествия. Такая зависимость не случайна, ибо основная задача осмотра - выявление признаков, устанавливающих ту или иную причину возникновения происшествия.

Произошедшее в последнее время увеличение количества ДТП с участием автобусов и маршрутных такси определяет необходимость установить определённые особенности осмотра места ДТП с участием автобусов. Так, при внешнем осмотре, как правило, определяется наличие или отсутствие изменений в конструкции систем (узлов, агрегатов) транспортного средства, наружных повреждений, а также следует обратить внимание на следующие узлы и детали автобуса:

- колеса (шины и диски) - наличие в шинах давления воздуха, наличие потеков жидкости, а также повреждений шин и дисков, в случае обнаружения повреждений изъятие поврежденной части ТС обязательно;

- тормозную систему с гидравлическим приводом - наличие или отсутствие подтеканий тормозной жидкости в узлах, трубопроводах, шлангах, уровень тормозной жидкости в бачке главного тормозного цилиндра; для тормозных систем с пневматическим приводом - показания манометра давления воздуха;

- для рулевых управлений с гидроусилителем: наличие или отсутствие подтеканий жидкости, уровень жидкости в системе;

- осветительные приборы: наличие, исправность, включены ли на момент осмотра и в каком режиме, их загрязненность;

- количество и конфигурация дверей, их размеры, механизм открытия/закрытия, тип кузова (вагонный или капотный), наличие гибкого соединения в составе кузова (для автобусов особо большого класса);

- приборную панель и место водителя: обязательно описываются особенности конфигурации приборов, органов управления, лобового и боковых стекол, боковых зеркал и зеркала, направленного в салон автобуса, положение рычагов, переключателей, кнопок и т.п.;

- перегородку, отделяющую место водителя от салона: при осмотре целесообразно зафиксировать ее расположение и размеры, а также при необходимости определить обзорность с места водителя в салон автобуса с учетом расположения зеркала заднего вида и дополнительного зеркала возле двери салона (если предусмотрено конструкцией);

- предметы, нахождение которых в кабине и салоне автобуса предусмотрено законодательством: огнетушители, аптечки, противооткатные упоры, аварийные, опознавательные и информационные знаки, тахограф и т.п.;

- посторонние предметы, находящиеся на месте водителя или рядом с ним. В связи с большим размером места водителя (кабины), там нередко развешаны вымпелы, компакт-диски, гирлянды, мягкие игрушки и т.п. Все эти предметы могут влиять на обзорность с места водителя, а также при попадании на них солнечных лучей ослепить водителя;

- количество, расположение и направление установки пассажирских сидений в салоне автобуса (с составлением схемы). Так, в ходе опроса пассажиров может выясниться, что кто-либо из очевидцев сидел спиной к месту, где произошло ДТП;

¹ Сретенцев Н.И. Осмотр места происшествия: Учебное пособие. Орел: ОрЮИ МВД РФ, 2007. С.84 - 86.

- конфигурацию и оснащение поручней в проходах и на площадках для стоящих пассажиров, так как при падении пассажира в автобусе он может получить повреждения о поручни либо сиденья;

- состояние окон, люков, возможность их открытия и закрытия, наличие штор, затемняющей пленки, загрязнений стекол как снаружи, так и внутри салона автобуса, наличие запасных выходов, молотков для экстренного разбивания окон, пломб на ручках или кольцах шнуров запасных выходов;

- при выпадении пассажира из двери автобуса или его травмировании при посадке/высадке необходимо зафиксировать размеры и количество ступеней в дверях салона, расстояние от проезжей части до первой снизу ступени, расположение и размеры поручней вблизи двери, наличие кнопок (рычагов) экстренного открывания дверей. Также необходимо замерить время открывания/закрывания двери при нажатии на соответствующую кнопку панели приборов с места водителя. Если выпадение пассажира произошло в результате экстренного открывания двери, необходимо изъять следы пальцев рук и потожировые наслоения с кнопки (рычага), провести те же замеры при нажатии на кнопку экстренного открывания двери.

Некоторые части транспортного средства на месте ДТП следователь не сможет осмотреть без участия специалиста (эксперта-автотехника), что будет сделано позднее, в ходе дополнительного осмотра транспортного средства, которое в обязательном порядке изымается следователем на специализированную стоянку, с указанием этого в протоколе осмотра. В соответствии с п. «а» ч. 1 ст. 82 УПК РФ транспортное средство должно быть по возможности опечатано, а в материалах дела должно быть указание о месте его нахождения.¹

В заключение следует отметить, что рассмотренный перечень не является исчерпывающим, и поэтому при проведении осмотра места происшествия и транспортного средства необходимо дополнять данный перечень соответствующими пунктами, учитывая обстоятельства ДТП и конструкцию транспортного средства.

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ ОСАГО

Вербина О.Л.,

к.и.н., доцент, старший преподаватель кафедры гражданско-правовых и экономических дисциплин Орловского юридического института МВД России

Сфера ОСАГО является областью государственного регулирования. Законодательство об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств состоит из ГК РФ¹; Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»²; других федеральных законов и издаваемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации, таких как принятые в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 07.05.2003 г. № 263 «Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств»³.

В связи с тем, что последствия вреда, причиненного источником повышенной опасности значительно тягостнее, нежели от иных объектов гражданских правоотношений, законодательство РФ в последние годы предусмотрело обязательное страхование автогражданской ответственности (далее по тексту ОСАГО). В нашей стране данный вид страхования введен с

¹ Информационный бюллетень Следственного комитета при МВД России. 2009. № 2.

¹ Гражданский кодекс РФ. М.: Омега-Л, 2012. 478 с.

² Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

³ Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Постановление Правительства РФ от 07.05.2003 № 263 // Собрание законодательства РФ. 2003. № 20. Ст.1897.

1 июля 2003 г. Введение ОСАГО в России осуществлялось поэтапно. Сначала без полиса ОСАГО нельзя было пройти технический осмотр и поставить автомобиль на учет, а с 1 января 2004 г. была полностью запрещена эксплуатация автомобиля без ОСАГО. Сегодня страховые компании предлагают десятки программ автострахования.

Анализируя нормативные правовые акты по ОСАГО, сложно согласиться с утверждением Т.М. Рассоловой: «Поскольку Закон об обязательном страховании гражданской ответственности принят позднее и ГК РФ, и первого Закона об организации страхового дела (1992 г.), данные акты применяются к обязательному страхованию в части, не противоречащей указанному Закону»¹. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» входит в систему страхового законодательства и не должен противоречить нормам Закона «Об организации страхового дела в Российской Федерации» и ГК РФ.

В п. 2 ст. 927 ГК РФ предусматривается, что в случаях, когда законом на указанных в нем лиц возлагается обязанность страховать в качестве страхователей жизнь, здоровье или имущество других лиц либо свою гражданскую ответственность перед другими лицами за свой счет или за счет заинтересованных лиц (обязательное страхование), страхование осуществляется путем заключения договоров в соответствии с правилами гл. 48 ГК РФ. Пунктом 1 ст. 2 Закона об ОСАГО предусматривается, что «законодательство Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств состоит из Гражданского кодекса Российской Федерации, настоящего Федерального закона, других федеральных законов и издаваемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации»².

Заслуживает внимания позиция Т.М. Рассоловой, высказанная в ее диссертационном исследовании, где она указывает на разность целей страхования деликтной ответственности с целями страхования ответственности владельцев транспортных средств: «...если регулирование страхования деликтной ответственности в Законе об организации страхового дела и ГК РФ направлено на защиту интересов причинителей вреда, т.е. страхователей и застрахованных лиц, а интересы потерпевших защищаются лишь постольку, поскольку это необходимо для защиты интересов причинителей вреда, то регулирование этих отношений Законом об обязательном страховании иное - интересы владельцев транспортных средств защищаются лишь постольку, поскольку это необходимо для защиты прав потерпевших»³. Такое утверждение, по сути, исключает Закон об ОСАГО из системы страховых правоотношений⁴. Суждение Т.М. Рассоловой⁵ об особом характере Закона об ОСАГО ставится многими учёными - юристами под сомнение. В большинстве своем авторы на второе место при систематизации законодательства об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств ставят Закон РФ «Об организации страховой деятельности в Российской Федерации»⁶.

По мнению автора, законодатель, определяя в качестве основной цели защиту прав потерпевших лиц, имел в виду, прежде всего, цель всей системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Данная цель не исключает наличия целей по защите страховых интересов страхователей. Так, А.В. Малько и К.В. Шундилов указывают о многоуровневости целей в праве: «Все юридические цели по уровню их функционирования можно разделить на общеправовые, специальные, а также частные. Последние уста-

¹ Рассолова Т.М. Проблемы становления механизма правового регулирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. С.115.

² Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: Федеральный закон РФ от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст.1720.

³ Рассолова Т.М. Указ. раб. С.115.

⁴ Яшнова С.Г. Обязательное страхование автогражданской ответственности: соотношение норм права // Адвокатская практика. 2009. № 4. С.27-28.

⁵ Рассолова Т.М. Указ. раб.

⁶ Комментарий к Федеральному закону от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // П.В. Сокол. М.: Юстицинформ. 2007. С. 144.

навливаются на уровне первичных, базовых юридических средств и их комплексов»¹. Это же подчеркивается и в Постановлении Конституционного Суда РФ от 31 мая 2005 г. Действие Закона об ОСАГО направлено на повышение уровня защиты прав потерпевших, что можно отнести к социально-правовой функции государства². В этом же Постановлении Конституционный Суд РФ подчеркивает, что законодатель связывает риск ответственности не только с владельцем транспортного средства, но и с самим транспортным средством как отдельным источником повышенной опасности, отличающимся от прочих техническими характеристиками, что влияет на вероятность наступления страхового случая.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что Закон об ОСАГО должен соответствовать основным принципам гражданского законодательства, закрепленным в нормах ГК РФ. Действительно, несмотря на специальный характер анализируемого Закона, основой, как уже подчеркивалось, является обязательство, возникающее из гражданско-правового договора.

Поэтому можно согласиться с предложением С.Г. Яшновой изменить трактовку п. 1 ст. 2 Закона об ОСАГО и изложить в следующей редакции: «Законодательство Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств состоит из Гражданского кодекса Российской Федерации, Закона РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации», настоящего Федерального закона, других федеральных законов и издаваемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации», т.е. целесообразно выделить в данной статье Закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации», в силу того, что в указанном Законе определяются основные требования к законам об обязательном страховании к субъектам страховой деятельности, прежде всего, к страховым компаниям. В целом данный Закон можно отнести к административно-правовым актам, но в нем имеется немало дефиниций гражданско-правовой направленности. Именно этот Закон определяет, в частности, субъектный состав гражданско-правового обязательства, в том числе и по договору обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств³.

УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПОДДЕЛКОЙ БЛАНКОВОЙ И СПЕЦИАЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГИБДД

Власов В.В.,

к.полит.н., преподаватель кафедры
криминалистики и предварительного
расследования в ОВД Орловского
юридического института МВД России

Уголовная ответственность за подделку бланковой и иной специальной продукции подразделений ГИБДД закреплена статьями 326 и 327 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее УК РФ). Указанные статьи расположены в 32 главе раздела 10 УК РФ. В разделе 10 УК РФ систематизированы нормы, в которых закреплена уголовная ответственность против государственной власти. Глава 32 УК РФ регламентирует общественные отношения, связанные с посягательством на установленный порядок управления. Статьей 326 УК РФ закреплена уголовная ответственность за подделку или уничтожение идентификационного номера транспортного средства. Статьей 327 УК РФ предусмотрена уголовная ответственность за подделку, из-

¹ Малько А.В. Цели и средства в праве и правовой политике / А.В. Малько, К.В. Шундиков // ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права». Саратов, 2003. С 156.

² По делу о проверке конституционности Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» в связи с запросами Государственного Собрания - Эл Курултай Республики Алтай, Волгоградской областной Думы, группы депутатов Государственной Думы и жалобой гражданина С.Н. Шевцова: постановление Конституционного Суда РФ от 31.05.2005 № 6-П // Собрание законодательства РФ. 2005. № 23. Ст. 2311.

³ Там же.

готовление или сбыт поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков.

Родовым объектом преступлений, предусмотренных статьями 326 и 327 УК РФ, являются общественные отношения, охраняющие нормальное функционирование органов государственной власти.

Видовым объектом преступлений данной категории уголовных дел являются общественные отношения, связанные с обеспечением порядка управления.

Статьей 326 УК РФ установлена уголовная ответственность за подделку или уничтожение идентификационного номера кузова, шасси, двигателя, а также подделку государственного регистрационного знака транспортного средства в целях эксплуатации или сбыта транспортного средства, использование заведомо поддельного или подложного государственного регистрационного знака в целях совершения преступления либо облегчения его совершения или сокрытия, а равно сбыт транспортного средства с заведомо поддельным идентификационным номером, номером кузова, шасси, двигателя или с заведомо поддельным государственным регистрационным знаком либо сбыт кузова, шасси, двигателя с заведомо поддельным номером.

Непосредственным объектом является установленный законом порядок приобретения, учета, регистрации, передачи и защиты прав на транспортное средство.

Предмет преступления:

а) идентификационный номер транспортного средства. Он присваивается предприятием-изготовителем и используется для маркировки транспортных средств;

б) номера кузова, шасси, двигателя, которые присваиваются им предприятием-изготовителем и фиксируются в технических транспортных и других документах;

в) государственный регистрационный знак транспортного средства, который представляет собой соответствующий государственному стандарту предмет (опознавательный знак), свидетельствующий об учете (регистрации) транспортного средства уполномоченными государственными органами (ГИБДД, таможенными органами РФ, автомобильными службами Вооруженных сил РФ и др.)¹.

Объективная сторона выражается в виде действий, направленных:

- на подделку или уничтожение идентификационного номера, номера кузова, шасси, двигателя;

- на подделку государственного регистрационного знака транспортного средства в целях эксплуатации или сбыта транспортного средства;

- на использование заведомо поддельного или подложного государственного регистрационного знака в целях совершения преступления либо облегчения его совершения или сокрытия;

- на сбыт транспортного средства с заведомо поддельным идентификационным номером, номером кузова, шасси, двигателя, регистрационным знаком либо на сбыт кузова, шасси, двигателя с заведомо поддельным номером.

Объективная сторона рассматриваемого состава преступления может выражаться только в действиях и имеет формальный состав, то есть установления общественно опасных последствий по данной категории уголовных дел не требуется.

Подделка – заключается в изменении идентификационного номера (номера, кузова, шасси, двигателя), государственного регистрационного знака путем перебивки, закрашивания, направления, фрезерования отдельных частей либо всего номера².

Уничтожение идентификационного номера - заключается в его полной ликвидации с применением любых способов³.

Сбыт - передача транспортного средства, его кузова, шасси или двигателя другому лицу в результате продажи, сдачи в аренду, дарения, передачи в качестве предмета залога и т.п.⁴.

¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Под ред. А.И. Чучаева. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Московская государственная юридическая академия, 2010. С. 831.

² См.: Там же.

³ См.: Там же.

⁴ См.: Там же.

Субъективная сторона рассматриваемого преступления выражается в виде прямого умысла. Лицо осознает общественную опасность своих действий и желает их совершить. При использовании поддельного или подложного государственного регистрационного знака лицо должно осознавать, что данный знак является поддельным или подложным. При сбыте транспортного средства с заведомо поддельным идентификационным номером, номером кузова, шасси, двигателя или с заведомо поддельным государственным регистрационным знаком либо сбыте кузова, шасси, двигателя с заведомо поддельным номером лицо должно осознавать, что данный идентификационный номер или знак является поддельным.

Субъект преступления общий – физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет.

В качестве квалифицирующих признаков части 2 статьи 326 указаны подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства, совершенные группой лиц по предварительному сговору или организованной группой.

В соответствии с частью 2 статьи 35 УК РФ «преступление признается совершенным группой лиц по предварительному сговору, если в нем участвовали лица, заранее договорившиеся о совместном совершении преступления».

В части 3 статьи 35 УК РФ закреплено: «Преступление признается совершенным организованной группой, если оно совершено устойчивой группой лиц, заранее договорившихся для совершения одного или нескольких преступлений».

Действия, направленные на подделку, изготовление или сбыт бланковой продукции подразделений ГИБДД, следует квалифицировать по статье 327 УК РФ «Подделка, изготовление или сбыт поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков».

Формулировка названия рассматриваемой статьи, если трактовать его буквально, устанавливает, что уголовная ответственность установлена за **подделку поддельных** документов, что не соответствует смыслу рассматриваемой нормы. По нашему мнению, было бы более правильным название статьи изложить в следующей редакции: «Подделка документов, изготовление или сбыт поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков».

Диспозиция части 1 статьи 327 УК РФ сформулирована следующим образом: «Подделка удостоверения или иного официального документа, предоставляющего права или освобождающего от обязанностей, в целях его использования либо сбыт такого документа...». В части 2 рассматриваемой нормы предусмотрено в качестве квалифицирующего признака совершение указанных выше деяний с целью скрыть другое преступление или облегчить его совершение. Частью 3 статьи 327 УК РФ предусмотрен самостоятельный состав преступления - использование заведомо подложного документа.

Непосредственным объектом рассматриваемой нормы являются общественные отношения, направленные на обеспечение установленного порядка оборота официальных документов, государственных наград Российской Федерации, РСФСР, СССР, штампов, печатей, бланков.

Предметом данного преступления являются официальные документы; государственные награды Российской Федерации, РСФСР, СССР, штампы, печати, бланки.

Официальный документ – документ, созданный физическим или юридическим лицом, оформленный и удостоверенный в установленном порядке¹. Под оформлением документа понимается проставление необходимых реквизитов, установленных правилами документирования².

Для квалификации деяния по статье 327 УК РФ необходимо, чтобы был подделан, изготовлен или сбыт официальный документ, предоставляющий права или освобождающий от обязанностей. К таковым, в числе прочих, относятся водительские удостоверения и паспорта транспортных средств.

Удостоверение - официальный документ, который выдается государственным либо негосударственным органом и содержит сведения о владельце. К таковым относятся: паспорт,

¹ ГОСТ Р 51141 – 98 (Государственный стандарт Российской Федерации. Делопроизводство и архивное дело. Термины и определения).

² См.: Там же.

военный билет, служебное удостоверение (например, работника милиции), водительское удостоверение, трудовая книжка и др.¹.

Бланк - лист бумаги с оттиском углового или центрального штампа либо с напечатанным любым способом текстом штампа либо иным текстом (текстом и рисунком), используемый для составления документа (бланк лицензии, паспорта, удостоверения, анкеты, заявления и т.д.)².

Штамп - печатная форма с определенным текстом, используемая для производства оттисков при составлении документов или для отметки на ранее выданном документе³.

Печать - предмет с обычно выпуклым круглым негативным изображением наименования организации или физического лица, герба или иного рисунка, предназначенный для производства оттисков на бумаге, сургуче, пластине и других материалах⁴.

Сбыт документов или наград - возмездная или безвозмездная передача их (отчуждение) другим лицам, например путем продажи, обмена, дарения, в счет возмещения причиненных убытков, в уплату долга⁵.

Объективная сторона выражается в действиях, направленных:

- на подделку удостоверения, иного официального документа в целях его использования;
- на сбыт удостоверения или иного официального документа;
- на изготовление или сбыт поддельных государственных наград Российской Федерации, РСФСР, СССР, штампов, печатей, бланков;
- на сокрытие преступления или облегчения его совершения посредством совершения действий, указанных в диспозиции статьи 327 УК РФ (ч.2 ст. 327 УК РФ);
- на использование заведомо подложного документа (ч.3 ст. 327 УК РФ).

Объективная сторона рассматриваемого преступления может выражаться только в действии и имеет формальный состав, то есть наступление общественно опасных последствий не обязательно. Для квалификации деяния по части 3 статьи 327 необходимо, чтобы лицо осознавало, что использует заведомо подложный документ.

Субъективная сторона характеризуется прямым умыслом. Лицо осознает общественную опасность перечисленных действий и желает их совершить.

Для привлечения лица к уголовной ответственности за подделку удостоверения или иного официального документа, предоставляющего права или освобождающего от обязанностей, необходимо, чтобы целью указанных деяний было его использование или сбыт.

Для квалификации деяния по части второй рассматриваемой статьи обязательной целью деяний, указанных в диспозиции, должно быть желание скрыть другое преступление или облегчить его совершение.

Субъектом преступления является физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет. В случае если действия, указанные в диспозиции рассматриваемой статьи, совершило должностное лицо, то его действия следует квалифицировать по статье 292 УК РФ «Служебный подлог».

В заключение можно сделать вывод, что в статьях 326 и 327 УК РФ довольно полно закреплены нормы, устанавливающие ответственность за преступления, связанные с подделкой или уничтожением идентификационного номера транспортного средства; подделкой документов, изготовлением или сбытом поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков. Вместе с тем нам представляется, что не совсем верно сформулировано название статьи 327 УК РФ и было бы более верным сформулировать его следующим образом: «Подделка документов, изготовление или сбыт поддельных документов, государственных наград, штампов, печатей, бланков».

¹ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Под ред. А.И. Чучаева. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Московская государственная юридическая академия, 2010. С. 831.

² См.: Там же.

³ См.: Там же.

⁴ См.: Там же.

⁵ См.: Там же. С. 547.

ПОВЕДЕНЧЕСКИЕ ОШИБКИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ АТТЕСТАЦИИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Гаврилин С.А.,
к.соц.наук, заместитель начальника кафедры
социально-философских дисциплин
Орловского юридического института
МВД России

Поведенческие ошибки в управлении персоналом допускают все. Рассмотрим те, которые чаще встречаются при аттестации. Так как оценку проводит не машина, а человек, ошибки имеют естественную человеческую природу.

Разные стандарты для работников, выполняющих одинаковую работу.

Одному сотруднику мы позволяем опаздывать на работу, другого же критикуем за опоздание. Или при одинаковом выполнении плана одного хвалим, а по отношению к другому делаем вид, что так и надо. Справедливости ради следует сказать, что не всегда это делается по злему умыслу — мы учитываем личные обстоятельства каждого, потенциал (так, мудрые учителя хвалят троечника за ответ, который для отличника неприемлем). Однако, сами того не ведая, мы легко можем прослыть необъективным руководителем, имеющим любимчиков, особенно если в результате аттестации с учетом наших замечаний меняется статус или заработная плата. С данной ошибкой тесно связана другая.

Сходство убеждений и взглядов как фактор, влияющий на аттестацию.

Безусловно, всегда приятнее иметь дело с теми, кто разделяет наши взгляды на работу, развитие личности, коллег, руководство (так же как приятнее общаться со знакомыми, имеющими схожие политические убеждения, читающими те же книги, слушающими ту же музыку). Руководитель невольно (и естественно) при проведении аттестации больше симпатии проявляет к единомышленникам. Надо помнить, что сотрудники ГИБДД не должны быть копиями руководителей, и иногда тот, чьи взгляды или манера поведения чужды нам, является прекрасным сотрудником.

Аналогичная ошибка — предубеждение лица, проводящего аттестацию.

Чаще всего она встречается, когда аттестация проводится только непосредственным руководителем. Стремление раз и навсегда повесить ярлык «плохой» - «хороший» приводит к тому, что оценка деятельности сотрудника ГИБДД за рассматриваемый период заранее predetermined. Как правило, в такой обстановке «хорошие» чувствуют себя более чем вольготно, «плохим» же, как бы они ни старались улучшить свою деятельность, остается только искать новое место работы.

Оценка не в целом, а по одной из характеристик.

Чаще всего методы аттестации включают несколько критериев оценки. Но, если специалист, проводящий аттестацию, недостаточно опытен, он может результирующую оценку выставить только по одной из характеристик, причем не всегда самой важной. Например, отмечается, что улыбчивые люди воспринимаются окружающими как более честные и искренние. Однако ни одно из исследований не подтвердило связи между улыбкой и честностью.

Придание большего значения поведению сотрудника ГИБДД в период, непосредственно предшествующий аттестации, по сравнению с поведением в течение всего оцениваемого периода.

Это самая распространенная и объяснимая ошибка. Поведение сотрудника за последние несколько недель запоминается больше, чем его деятельность несколько месяцев назад. Избе-

жать данной ошибки можно при налаженной системе отчетности, а также, если постоянно ведутся записи (как позитивные, так и негативные) о деятельности сотрудника ГИБДД, в крайнем случае, записи об особых достижениях или провалах.

Использование узкого диапазона оценок.

Проводящий аттестацию избегает ставить очень высокие или очень низкие оценки. Или же, при сравнении результатов оценок подчиненных разными руководителями, видна явная тенденция строгих руководителей к занижению, мягких - к завышению оценок. Чаще это встречается у пугливых или неопытных руководителей.

Аналогичная ошибка - стремление завысить оценку.

Кое-кто из начальников боится прослыть суровым. Иногда завышенная оценка воспринимается руководителем как элемент мотивации. На самом деле на аттестации не раздают авансы, а оценивают реальную деятельность. Никто не мешает дополнительно в аттестационной форме отметить потенциал сотрудника.

Сравнение сотрудников ГИБДД друг с другом, а не со стандартами деятельности.

При анализе результатов аттестации (при ранжировании) вместо того чтобы сравнивать деятельность сотрудников и ее соответствие критериям и стандартам работы, сравниваются сами сотрудники ГИБДД. Это свидетельствует о непонимании того, что такое аттестация.

Часто встречаются ошибки в тех случаях, когда дается письменная характеристика сотрудника или проводится аттестационное интервью (то есть собеседование с сотрудником по результатам аттестации). Многие руководители невольно от работы переходят на личности.

Правильный выбор слов - это один из важнейших моментов конструктивного завершения аттестационного процесса. В тех организациях, где издаются внутренние методические пособия по проведению аттестации, специально обращают на это внимание и даже приводят список рекомендуемых комментариев.

Рассмотрим примеры того, как не надо писать и говорить.

«Υόλι ό πύδύαί έέό πύάάόό ίάό:έόύύ έπύ άάέύόύ πύέ ίέέάέ. Ιί ί ίά άύ άάά:όάόύ άάάάί έό:όά». Практического смысла этот комментарий не имеет. У каждого есть ошибки и каждый работал бы гораздо лучше, если бы исправлял их. Гораздо полезнее определить ошибки и обсудить с сотрудником ГИБДД конкретные пути их исправления.

«Εί ύάέ — έπέρ:έόάύύ ύέ άάά:όί έέ». Судя по всему, аттестующий находится под впечатлением личности имярека. Замечание не несет никакой практической информации. Полезнее определить конкретные достоинства сотрудника.

«Νύδύάί έέ άάάάό πύέέέί ί ίά ίέάίέ, ίύόλι ό άά άάά:όόύ ίόάί έάά έάέ ίά άάάάάάί άέ:όάύύ όφ». Сотрудник может не согласиться со столь абстрактным утверждением. Если бы в оценку было включено больше информации, убедить его не составило бы труда. Вообще, негативные комментарии следует объяснять понятно и подробно. Во-первых, чтобы у сотрудника ГИБДД не было оснований их оспаривать, во-вторых, чтобы улучшить деятельность. О зрелости руководителя свидетельствуют не только подробные комментарии, но и предложение плана исправления ошибок (или совместная выработка такого плана во время аттестационного интервью).

«Άάά:όάό ί ίόί άέύύ ί». Если этот комментарий — единственный, он свидетельствует либо о том, что руководитель не воспринимает аттестацию серьезно, либо о том, что он не заинтересован в сотруднике.

А теперь приведем несколько примеров того, как надо давать комментарии.

О качестве работы.

Ιί έίάέ:όάύύ ύέ ίόάί Очевидно, что сотрудник ГИБДД заботится о качестве работы, все задачи выполнялись с хорошим качеством. Сотрудника отличает аккуратный подход ко всем аспектам работы. Работа выполняется вдумчиво и заинтересованно. В течение года не было нареканий по качеству работы.

Ιόάέύά:όάύύ ύέ ίόάί Сотрудник ГИБДД обращает больше внимания на достижение быстрого результата, а не качественного результата. Коллеги вынуждены постоянно перепроверять предоставляемые им материалы, так как не всегда могут им полностью доверять.

Об объемах работы.

Ιί έίάέ:όάύύ ύέ ίόάί Сотрудник ГИБДД выполняет большой объем работы, всегда укладывается в сроки, при этом успевает присутствовать на всех мероприятиях, готовить своес-

временно требуемые отчеты и знакомиться с отчетами, поступающими к нему. Выполняемый им объем работ свидетельствует о высоком профессионализме.

Í ò ð è ö à ò á è ü ü é í ò ç í á Сотрудник ГИБДД активно вовлечен в различные проекты, посвящает им много времени и сил. К сожалению, усилия не всегда приводят к реальным измеримым результатам, которых ожидает от него руководитель. Ряду важных задач не было уделено достаточного внимания. По-видимому, выполнению заданий препятствует отсутствие организованности и неумение ставить цели и расставлять приоритеты. Видимо, для повышения эффективности деятельности сотруднику рекомендуется попытаться понять и разобраться, как организован рабочий процесс в его структурном подразделении.

Об умении анализировать и принимать решения.

Í í ě ĩ æ ò à á è ü ü é í ò ç í á Сотрудник отличается способностью анализировать факты, собирать необходимую информацию и на основании этого принимать взвешенные решения. Сотрудник демонстрирует способность, рассматривая разные варианты, принимать правильное решение. Он быстро учится и умеет смотреть «в корень» вопроса, отделять важное от второстепенного. Даже если руководитель не всегда согласен с его решениями, он всегда относится к ним с уважением. Коллеги рассчитывают на способность сотрудника анализировать ситуацию и принимать решения и часто обращаются к нему за советом.

Í ò ð è ö à ò á è ü ü é í ò ç í á Некоторые из решений и рекомендаций сотрудника недостаточно подкреплены анализом и фактами. Руководитель неоднократно возвращал на доработку его предложения, так как они не были обоснованы, хотя у сотрудника и была возможность собрать необходимую информацию. В будущем, прежде чем высказывать свою точку зрения, следует проработать все варианты и представить документы и предложения в приемлемом для руководства и коллег формате.

Об умении планировать и организовывать.

Í í ě ĩ æ ò à á è ü ü é í ò ç í á Сотрудник ГИБДД умеет планировать свою работу и определять цели. Правильно расставляет приоритеты. Редко оставляет дела на последнюю минуту. Внимателен не только к задаче в целом, но и к деталям работы. Как только в организации принимается какое-либо решение (даже если решение принято в другом департаменте), сотрудник оценивает возможные последствия, уточняет детали и модифицирует свои рабочие планы в соответствии с новыми требованиями. Часто его вопросы и замечания оказываются полезны не только для него, но и для всей структуры ГАИ.

Í ò ð è ö à ò á è ü ü é í ò ç í á Над навыками планирования и организации сотруднику предстоит еще много работать. Так как он редко планирует свою работу на перспективу, он часто не справляется своевременно с работой или же выполняет работу не с надлежащим качеством. Забывает своевременно предупредить коллег о том, какую информацию он от них ждет. В итоге из-за его плохого планирования коллеги и подчиненные вынуждены задерживаться по окончании рабочего дня. Сотрудник из-за неумения планировать и концентрироваться на важнейших задачах не может выполнять несколько задач одновременно.

Об умении контролировать эмоции.

Í í ě ĩ æ ò à á è ü ü é í ò ç í á Сотрудник ГИБДД хорошо работает не только в обычной, но и в стрессовой ситуации, всегда сохраняет оптимизм, выдержку и позитивное отношение к работе и коллегам. Его никто никогда не видел «вышедшим из себя». Когда дела идут плохо, он сохраняет выдержку и своим поведением успокаивает окружающих. Его зрелость и умение контролировать эмоции — одна из причин того, что коллеги стремятся работать совместно с ним.

Í ò ð è ö à ò á è ü ü é í ò ç í á Когда что-то беспокоит сотрудника, вместо того чтобы обсудить ситуацию с коллегами и руководством, он замыкается в себе и отгораживается от окружающих. При этом меняется его манера общения на работе. Это создает нервозную обстановку в коллективе. Если его проблемы носят рабочий характер, вероятно, руководителю стоит обсудить с ним важность открытой информации и выработать конструктивные методы обсуждения спорных вопросов.

Варианты комментариев можно приводить довольно долго. Главное помнить, что они должны быть:

- реалистичны;
- конкретны;

- корректны и незмоциональны;
- они должны: иметь отношение к деятельности, а не к личности, затрагивать ключевые моменты деятельности сотрудников ГИБДД.

Комментарии должны показывать путь к улучшению деятельности. Тогда, даже в случае невысокой оценки, между аттестуемым и аттестующим может состояться конструктивный диалог. И результаты следующей аттестации окажутся намного лучше.

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД ПО ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

Гайнуллина А.В.,

к. психол. н., старший преподаватель кафедры
криминологии и психологии Уфимского
юридического института МВД России

Безопасность дорожного движения – результат комплексной системы профилактики дорожно-транспортного травматизма, включающий объединение усилий государственных органов, общественных формирований и граждан, совершенствование дорожной инфраструктуры, действующего законодательства, а также внедрение современных технологий.

Исходя из анализа статистических данных, в первую очередь безопасность на дорогах связана с «человеческим фактором», что усиливает роль психологической составляющей в обеспечении безопасности дорожного движения в целом и выдвигает большой комплекс социально-психологических проблем, поднимаемых еще И.К. Шахриманьяном¹. К числу данных проблем можно отнести психологические аспекты пропаганды безопасности дорожного движения, особенности психологического обеспечения деятельности сотрудников ГИБДД, психологическую подготовку водительского состава, вопросы судебно-психологической экспертизы по делам о дорожно-транспортных происшествиях² и т.д.

Основной акцент в обеспечении безопасности на дорогах должен быть направлен на повышение правосознания участников дорожного движения. *Правосознание* – система юридических знаний, оценочных отношений к праву и практике его применения, а также установок правоисполнительного поведения. Практически все водители хорошо знают «дорожно-транспортную азбуку», т. е. обладают высоким уровнем правовых знаний в этой области, так как целенаправленно обучаются, чтобы участвовать в дорожном движении в новом качестве, однако многие нарушают правила дорожного движения, в первую очередь, потому, что не осознают опасность своего поведения при малейшем отступлении от них, а также значимость своего соучастия в повышении безопасности на дорогах.

В практике деятельности Госавтоинспекции выработаны различные методы повышения правовой культуры граждан в сфере дорожного движения. Основной объем решения данной задачи возложен на сотрудников подразделений пропаганды, начиная от проведения различных рейдов, конкурсов, викторин, распространения плакатов и памяток до проведения лекций и бесед профилактического характера. В настоящее время в этом направлении стали активно использоваться интернет-ресурсы, а также возможности социальной рекламы.

Однако, анализируя литературу, раскрывающую возможности повышения правосознания водителей и пешеходов, можно сказать о том, что в ней уделяется недостаточно внимания роли в этом инспекторского состава (далее сотрудников) ДПС ГИБДД. Вместе с тем данной категории сотрудников ДПС ГИБДД принадлежит существенная роль в формировании позитивных установок законопослушного поведения на дорогах и очень многое зависит от личности самого сотрудника³.

¹ См.: Шахриманьян И.К. Психологические проблемы обеспечения безопасности дорожного движения // Психологический журнал. 1980. Том 1. № 5. С. 131-139.

² См.: Безопасность дорожного движения: психологические аспекты (заседание «круглого стола») // Психологический журнал. 1989. Том 10. № 1. С. 71-82.

³ Кузьмин Е.С. Некоторые социально-психологические аспекты безопасности дорожного движения / Е.С. Кузьмин, Ю.П. Степкин // Психологический журнал. 1982. Том 3. № 5. С. 114,115.

Основной задачей сотрудников ДПС ГИБДД является обеспечение соблюдения участниками дорожного движения правил дорожного движения путем выявления и пресечения административных правонарушений. В то же время только лишь усилением мер административной ответственности существенно повлиять на правосознание и поведение участников дорожного движения не удастся. Бесспорно, жесткие методы надзора за дорожным движением будут иметь определенный эффект, однако чтобы они были эффективными, требуется значительное увеличение штатной численности сотрудников ДПС ГИБДД. Данные методы, не порождая глубоких личностных изменений¹, нередко вызывают обратную реакцию в отсутствие постов сотрудников ДПС ГИБДД.

Представляется, что существенная роль в повышении правового сознания и предупреждении опасного поведения участников дорожного движения² принадлежит не только умению сотрудников ДПС ГИБДД выявлять и пресекать административные правонарушения, но и при этом квалифицированно оказывать на граждан эффективное психологическое, в том числе коммуникативное воздействие.

Под *психологическим воздействием* нами понимается целенаправленное вмешательство в психические процессы и состояния другого человека: чувства, мысли, а также поступки и деятельность при помощи психологических средств: вербальных и невербальных (поза, мимика, жесты, дистанция). Эффективными будут только те средства воздействия со стороны сотрудников ДПС ГИБДД, которые будут способствовать формированию у водителей и пешеходов сознательных позитивных установок на соучастие в реализации общесоциальных целей оперативно-служебной деятельности.

Взаимодействие сотрудников ГИБДД с участниками дорожного движения носит *функционально-ролевой* характер, который предполагает обращение инспектора ДПС ГИБДД к некоторым стандартным формулировкам и формам тактического поведения, отраженным в инструкциях и других нормативных документах, что способствует формированию определенного ровного стиля взаимодействия, как правило, лишённого неожиданностей. Сотрудник ДПС ГИБДД вступает во взаимодействие с участниками дорожного движения в определенной социальной роли, или иначе, интернализированной роли³, предполагающей от него определенных действий, ожидаемых гражданами, в соответствии с данной ролью. В каждой конкретной ситуации взаимодействия он согласно своим установкам и ценностям занимает ту или иную позицию по отношению к гражданам⁴.

Особенно ярко выражено доминирование ролевых характеристик над личностными на начальном этапе общения, когда сотрудник ДПС ГИБДД является его инициатором и согласно Административному регламенту в области дорожного движения «должен представиться, назвав свою должность, специальное звание и фамилию, после чего кратко сообщить причину и цель обращения»⁵. Ролевое обращение значительно облегчает профессиональную деятельность, так как сотрудники ДПС ГИБДД довольно хорошо осведомлены о необходимых действиях с водителями и пешеходами в типичных ситуациях взаимодействия, хотя успешно справляется со своей ролью тот сотрудник ДПС ГИБДД, который не только хорошо знает ролевые предписания, но и к тому же замотивирован должным образом на исполнение этой роли, а также обладает соответствующими навыками и умениями⁶.

Функционально-ролевое взаимодействие сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения определяется рядом особенностей, к числу которых относятся:

- вынужденный характер, свидетельствующий о его необходимости, несмотря на мно-

¹ Войтенков Е.А. Подготовка участников дорожного движения: роль морально-психологической составляющей // Административное право и процесс. 2011. № 9. С. 48-51.

² См.: Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах: Федеральная целевая программа: Утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 20.02.2006.

³ См.: Леонтьев А.А. Психология общения. Тарту, 1974. С. 170.

⁴ См.: Левитов Н.Д. «Теория ролей» в психологии // Вопросы психологии. 1969. № 6. С. 152.

⁵ Об утверждении Административного регламента МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД России от 02.03.2009 г. № 185.

⁶ Кузьмин Е.С. Некоторые социально-психологические аспекты безопасности дорожного движения / Е.С. Кузьмин, Ю.П. Степкин // Психологический журнал. 1982. Том 3. № 5. С.114,115.

гочисленные объективные или субъективные препятствия (нежелание сотрудника ДПС ГИБДД или его оппонента, вызванное предубеждением, неприязнью и др.);

- нормативно регламентированный характер, обусловленный наличием нормативных рамок, определяющих соответствующие стереотипы поведения;
- властный характер, вытекающий из наличия достаточно широких полномочий, которыми наделен сотрудник ДПС ГИБДД;
- конфликтный, экстремальный и нестандартный характер, опосредованный факторами и условиями профессиональной деятельности сотрудников ДПС ГИБДД.

В то же время ролевой тип взаимодействия имеет функциональную составляющую, лишенную индивидуально-психологического содержания. Использование сотрудниками ДПС ГИБДД во взаимодействии с гражданами только этой составляющей может служить источником сугубо формальных и узкопрофессиональных интересов. В этом случае происходит, скорее, общение двух «масок» с ограниченным набором ролевых функций и интересов. Кроме того, еще больший формализм в отношении граждан порождает множество и скоротечность контактов в повседневной деятельности сотрудников ДПС ГИБДД.

Когда гражданин и сотрудник ДПС ГИБДД видят друг в друге лишь исполнителей социальных ролей, общаясь на уровне однонаправленных монологов императивного и объяснительного содержания, при таких условиях общению крайне трудно «осуществлять свою основную «диалогическую», развивающую функцию»¹.

Поэтому для того чтобы достичь значительного эффекта в решении оперативно-служебных задач, особенно когда требуется активное содействие граждан, сотрудник ДПС ГИБДД вынужден задействовать свой личностный психологический потенциал, в процессе взаимодействия ему необходимо умение анализировать и прогнозировать поведение граждан, соотносить свои действия с их реакцией, а установление психологического контакта всегда предполагает демонстрацию своих выигранных личностных качеств.

Необходимо проявлять уважение к личности граждан, заостряя внимание на социальной значимости деятельности, целесообразно предоставлять право участникам дорожного движения самим проанализировать собственное поведение, важным моментом является актуализация мотивов взаимопомощи в различных ситуациях взаимодействия. Полагаем, что даже широкое внедрение системы автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения не позволит полностью исключить «человеческий фактор» в контрольно-надзорной деятельности сотрудников ДПС ГИБДД.

Сотрудники ДПС ГИБДД должны уметь проводить индивидуальную профилактическую беседу с водителями и пешеходами, при этом четко разъяснять им причины остановки транспортного средства, существо допущенного правонарушения, доходчиво и без нравоучений убеждать водителей в необходимости соблюдения правил дорожного движения, приводить статистические данные по дорожно-транспортному травматизму на обслуживаемом участке дорог. Вызывая положительное отношение к правовым нормам в области безопасности дорожного движения, данные методы должны способствовать формированию граждан правовых установок и ориентаций их сознательного соблюдения.

Несмотря на ограниченность функционально-ролевого взаимодействия сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения во времени, жесткую нормативную регламентированность, основная масса из 470 опрошенных нами сотрудников ДПС ГИБДД различных субъектов России (84,3%) отмечает, что за отведенное для общения с участниками дорожного движения незначительное время есть возможность, используя имеющиеся психологические знания, найти индивидуальный подход к водителю и пешеходу.

Психологический контакт – целенаправленное и своевременное достижение сотрудником ДПС ГИБДД такого состояния взаимодействия с участником дорожного движения, которое характеризуется снятием первоначальной настороженности, формированием взаимодоверия, а также достижением взаимопонимания при решении оперативно-служебных задач.

Сотрудников ДПС ГИБДД побуждают к установлению психологического контакта в основном следующие нижеперечисленные факторы: убежденность, что без установления пси-

¹ Ковалев Г.А. Общение и его воспитательное значение // Мир психологии. 1996. № 3. С. 20.

хологического контакта нельзя достичь желательной реакции водителя либо пешехода, необходимой для решения профессиональных задач – 41,7%; уверенность в том, что, только установив психологический контакт, можно вызвать доверие участника дорожного движения, показать значимость содействия друг другу в деле повышения безопасности дорожного движения – 34,7%; уверенность в том, что после установления психологического контакта можно эффективно воздействовать на правосознание и поведение водителя и пешехода – 20,8%; стремление понять причины поведения участника дорожного движения – 19,4 %; убежденность в том, что, установив психологический контакт, будет легче добиться признания водителя в совершении правонарушения – 15,5 %.

Исходя из анализа, установление психологического контакта сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения продиктовано необходимостью оптимизации формальных административных взаимоотношений, а также актуализацией у водителей транспортных средств мотивов содействия в целях эффективного разрешения профессиональных задач.

Контрагентом взаимодействия сотрудников ДПС ГИБДД являются участники дорожного движения. Эта категория включает в себя как водителей-профессионалов, так и автолюбителей, пассажиров, пешеходов, в общем, совокупность граждан, непосредственно принимающих участие в дорожном движении. Причем категория участников дорожного движения неоднородна. Категория водителей располагает наибольшим уровнем правовых знаний в области дорожного движения, категория пешеходов отличается крайне низким уровнем знаний правил дорожного движения¹.

Вместе с тем, по данным исследований, переход из категории пешеходов в категорию водителей порождает глубокие изменения в психической сфере, связанные с меньшей рассудительностью, повышенной агрессивностью, медленным накоплением опыта и навыков, частым повторением ошибок². Соответственно существует необходимость в повышении коммуникативной компетентности водителей, направленной на бесконфликтное взаимодействие с другими участниками дорожного движения³, чему в программах подготовки водительских кадров уделяется недостаточно внимания⁴.

Особой профессионально-психологической подготовленности от сотрудников ДПС ГИБДД требует взаимодействие с пешеходами, так как многие пешеходы, не считая себя участниками дорожного движения, игнорируют требования стражей порядка на дорогах. Сотрудники ДПС ГИБДД, осуществляя контроль и надзор за передвижением пешеходов, в данном случае не могут в полной мере опираться на властные юрисдикционные полномочия, а также требования нормативных правовых документов (в отличие от взаимодействия с водителями транспортных средств) и зачастую вынуждены устанавливать психологический контакт, проводить разъяснительную работу, эффективно пользоваться коммуникативными средствами, чтобы воздействовать на их правосознание и поведение. Наибольшие трудности для сотрудников ДПС ГИБДД, по результатам проведенных нами исследований, представляет взаимодействие с психически больными пешеходами, а также пешеходами в нетрезвом состоянии. Из числа водительского состава для сотрудников ДПС ГИБДД самыми сложными во взаимодействии являются должностные лица, а также водители в состоянии алкогольного и наркотического опьянения.

¹ См.: Бутылин Г.Н. Безопасность на дорогах (взгляд социолога) / Г.Н. Бутылин, А.В. Клубов // Современное состояние и перспективы развития социологических исследований проблем управления ОВД. М., 2002. С. 23–36; Россинский Б.В. Некоторые направления совершенствования надзорной деятельности подразделений дорожно-патрульной службы ГИБДД // Вестник Московского университета МВД России. 2005. № 3. С. 99; Дмитриев С.Н. Правовые, организационные и тактические проблемы деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения: Дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2003. С.341.

² См.: Венда В.Ф. Психологические факторы надежности управления автомобилями и проблема общения между водителями / В.Ф. Венда, Р.В. Ротенберг, Г.С. Улиханян // Психологический журнал. 1983. № 4(4). С.75–86.

³ См.: Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Автореф. дис. ... канд. психол. наук. М., 2006. С.22.

⁴ См.: Примерные программы подготовки водителей транспортных средств различных категорий: Утв. приказом Министерством образования и науки РФ от 18.06.2010 г. № 636.

При взаимодействии с участниками дорожного движения сотрудники ДПС ГИБДД применяют чаще всего следующие приемы установления психологического контакта: обращение по имени, отчеству – 56,4%; проявление внимания к доводам, предоставление возможности высказаться, применение уточняющих вопросов – 35,5%; демонстрацию спокойного и уверенного поведения – 27,4%; незамедлительное разъяснение водителю причины остановки транспортного средства – 22,1%; стремление тщательно разъяснить существо правонарушения, приведение при необходимости статистических данных по дорожно-транспортному травматизму – 21,3%.

Для преодоления барьеров взаимопонимания сотрудниками ДПС ГИБДД довольно слабо используются психологические приемы, направленные на актуализацию у водителей и пешеходов мотивов сопричастности к общему делу повышения безопасности дорожного движения: обращение внимание водителя либо пешехода на его положительные качества – 9,4%; приглашение к диалогу, совместному обсуждению проблемы – 8,7%; стремление психологически подстроиться к водителю либо пешеходу, беседа на «доступном ему языке» – 7,2%; проявление заботы о безопасном передвижении участника дорожного движения – 6,8%; указание участнику дорожного движения на какое-либо сходство с ним (в позициях, взглядах, интересах и т.д.) – 6,4%; проявление внимания к самочувствию участника дорожного движения – 6,1%, что характеризует невысокий уровень их профессионально-психологической подготовленности.

Взаимодействие сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения, как правило, характеризуется особой конфликтной напряженностью и повышенным динамизмом. Недостаточно профессиональные действия данной категории сотрудников ОВД вызывают наибольшее количество жалоб среди граждан, критику в средствах массовой информации, а в последнее время и в сети Интернет. Поэтому в настоящее время психологи подразделений ДПС ГИБДД должны активизировать работу по проведению тренинговых занятий с моделированием конфликтных, нестандартных и экстремальных ситуаций взаимодействия сотрудников с участниками дорожного движения, обращая особое внимание на формирование механизмов и стратегий копинг-поведения (совладания).

Полагаем, что в целях улучшения взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения необходимо дополнить пункт 93.6. части III «Наставления по организации деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД РФ» (приказ МВД России от 02.03.2009 г. № 186) следующим: оценивать деятельность сотрудников ДПС ГИБДД не только по «культуре поведения в обращении с гражданами», но и по владению ими различными приемами установления психологического контакта, степени инициативности в оказании содействия участникам дорожного движения, умению конструктивно разрешать конфликтные ситуации, управлять напряженными конфликтами, владению навыками самоконтроля и саморегуляции, а также тактическими методами психологического воздействия на отдельные категории водителей и пешеходов.

Также целесообразно включить в пункты 19-23 Административного регламента (приказ МВД России от 02.03.2009 г. № 185), раскрывающие особенности взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения, вопросы о необходимости установления психологического контакта при взаимодействии с гражданами, ориентирования на их личностные особенности, обратную реакцию, в том числе при разъяснении причин, целей обращения, сути совершенного правонарушения, проведения профилактической беседы, с целью коррекции правосознания и поведения водителей и пешеходов, достижения взаимопонимания в обеспечении безопасности на дорогах.

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В СФЕРЕ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Гарина О.В.,
преподаватель кафедры криминалистики
и предварительного расследования в ОВД

В 2011 г. было зарегистрировано 199 868 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 27 953 человека и пострадали 251 848 человек. Количество нарушителей Правил дорожного движения в 2011 г. увеличилось на 2 % и составило 42 311 668 человек (водители – 37 627 086, пешеходы – 4 412 497, пассажиры – 105 849 и должностные лица транспортных, дорожных, железнодорожных и иных предприятий и организаций – 166 236). За 2011 г. было совершено преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспортных средств 34888¹.

В настоящее время реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.»², которая призвана решить проблему аварийности, приобретшей особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, а также другими факторами.

В сравнении с базовым периодом, за который в федеральной целевой программе взят 2004 г., количество погибших сократилось при увеличении автомобильного парка на десять миллионов. Это свидетельствует об эффективном претворении в жизнь основных положений такой программы.

Не менее важным направлением реализации этой программы является деятельность по ужесточению санкций за нарушение в сфере безопасности дорожного движения. Ответственность за это установлена Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях и Уголовным кодексом Российской Федерации.

В 2011 г. количество административных правонарушений в области дорожного движения составило 57 181 750, из них водителями было допущено – 51 299 797, пешеходами – 4 691 070, пассажирами – 110 012, иными участниками дорожного движения и иными гражданами – 320 750, должностными лицами – 192 579, юридическими лицами – 42 078. Снижение отмечается только в отношении нарушений, допущенных пешеходами и должностными лицами. Основным видом наказаний, назначаемых за их нарушение, выступает штраф.

Часть 1 ст. 32.2 КоАП РФ предусматривает, что административный штраф должен быть уплачен лицом, привлеченным к административной ответственности, не позднее тридцати суток со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу либо со дня истечения срока отсрочки или срока рассрочки, предусмотренных ст. 31.5 КоАП РФ.

Штраф вносится или переводится лицом, привлеченным к административной ответственности, в кредитную организацию, в том числе с привлечением банковского платежного агента или банковского платежного субагента, осуществляющих деятельность в соответствии с Федеральным законом от 27 июня 2011 г. № 161-ФЗ «О национальной платежной системе»³, организацию федеральной почтовой связи либо платежному агенту, осуществляющему деятельность в соответствии с Федеральным законом от 3 июня 2009 г. № 103-ФЗ «О деятельности по приему платежей физических лиц, осуществляемой платежными агентами»⁴. Таким образом, оплатить штраф возможно через Интернет, через смс (доступно для абонентов Билайн, Мегафон, МТС), через отделение банка, через терминалы.

В последнее время широкое распространение получает оплата административного штрафа с использованием мобильного терминала в машине дорожно-патрульной службы.

¹ Официальный сайт ГИБДД МВД России // URL: <http://www.gibdd.ru/info/stat/> (дата последнего обращения 19 апреля 2012 г.).

² О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»: Постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 // СЗ РФ. 2006. № 9. Ст. 1020.

³ О национальной платежной системе: Федеральный закон от 27 июня 2011 г. № 161-ФЗ // Российская газ. 2011. 30 июня. № 139.

⁴ О деятельности по приему платежей физических лиц, осуществляемой платежными агентами: Федеральный закон от 3 июня 2009 г. № 103-ФЗ // Российская газ. 2009. 10 июня. № 4928.

По мнению О. Шульженко, «новая система взимания штрафов за нарушение правил дорожного движения принесла много плюсов как для водителей, так и сотрудников ГИБДД, информация об уплате штрафа практически сразу попадает в банк данных ГИБДД»¹. Это позволяет избежать возбуждения исполнительного производства в случае отсутствия информации об уплате штрафа, чего нельзя было гарантировать при оплате штрафа в отделении банка.

Программный продукт «Регион ДПС» позволяет оплатить зарегистрированный штраф, предварительно просмотрев электронную форму квитанции об оплате штрафа, подтвердить факт успешной оплаты административного штрафа и т.д.

Вместе с тем использование такого способа оплаты административного штрафа минимизирует коррупционную составляющую во взаимоотношениях водителя транспортного средства и инспектора ГИБДД.

Что касается размера административного штрафа, то он постоянно увеличивается, однако одним ужесточением наказаний решить проблему повышения безопасности дорожного движения невозможно. Для этого необходимо осуществлять деятельность и в других направлениях, в частности, установку комплексов видеофиксации нарушений Правил дорожного движения.

Установка таких комплексов осуществляется в рамках реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.». По сведениям официального сайта программы к настоящему времени в субъекты Российской Федерации были переданы 5731 комплекс. Помимо этого были модернизированы 1529 светофорных объектов и разработаны типовые схемы типовых нарушений Правил дорожного движения.

Подробнее остановимся на приборах видеофиксации нарушений дорожного движения. Их использование позволяет уменьшить коррупционность сотрудников ГИБДД, увеличить количество выявленных нарушений, тем самым «предупредить рублем» человека о необходимости соблюдения Правил дорожного движения.

Вместе с тем существует ряд трудностей:

во-первых, это направление постановления о вынесении административного штрафа и квитанции об его оплате собственнику транспортного средства, в то время как за рулем находилось лицо, управляющее автомобилем по доверенности;

во-вторых, направление указанных выше документов собственнику транспортного средства, когда нарушение допустил водитель «двойника» автомобиля, к чьему владельцу применяется штрафная санкция;

в-третьих, это направление постановления о вынесении административного штрафа и квитанции об его оплате вневедомственной охране и скорой помощи, чьи сотрудники спешат на вызов, т.е. едут с превышением установленного для данного участка дороги скоростного режима, но с включенными сигналами;

в таких ситуациях следует их обжаловать, предоставив документы, которые подтверждают факт следования по служебному заданию. Учитывая, что указанные выше документы направляются через определенное время, то поднятие необходимой документации затруднительно;

в-четвертых, это деятельность мошенников, направляющих постановления о вынесении административного штрафа и квитанции об его оплате, внешне схожих с оригинальными. Отличие содержится в графе «получатель штрафа», где должны находиться реквизиты Управления Федерального казначейства. Преступники рассчитывают на невнимательность нарушителя и указывают небольшие суммы штрафа. Так, в Челябинской области аферисты сработали на опережение чиновников, разослав такие квитанции, когда в городе еще не были установлены комплексы видеофиксации.

Эффективность применения таких инновационных технологий, как комплексов видеофиксации, заметно дисциплинирует водителей, которые стремятся избежать получения так называемого «письма счастья» с квитанцией об оплате штрафа, но вместе с тем требует правовой доработки.

¹ ГИБДД одобрила оплату штрафов через терминалы в машине ДПС // URL: <http://www.top.rbc.ru/society/25/02/2011/549879.shtml> (дата последнего обращения 19 апреля 2012 г.).

Оплата административного штрафа через мобильный терминал в машине ДПС также экономит время и минимизирует коррумпированность сотрудников ГИБДД.

Эти и другие меры, в первую очередь, направлены на повышение безопасности дорожного движения, а экономическая целесообразность тех или иных мер должна находиться на втором плане.

ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ У СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ НАВЫКОВ ПРИМЕНЕНИЯ ФИЗИЧЕСКОЙ СИЛЫ

Герасимов И.В.,

к.п.н., зам. начальника кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России

В обстановке все увеличивающегося числа нападений на сотрудников полиции (в том числе с применением холодного и огнестрельного оружия) важное значение приобретает обучение сотрудников полиции методам самозащиты и обезвреживания преступников. Сотрудники правоохранительных органов должны иметь надежную теоретическую подготовку, которая позволит им правильно идентифицировать происшествие и выработать соответствующую тактику действий. Использование полученных знаний на практике значительно облегчается, если их усвоение происходит в обстоятельствах, максимально приближенных к реальным. Наличие в ходе обучения отвлекающих и рассеивающих внимание факторов, постоянно меняющихся ситуаций способствует формированию навыков к принятию разумных решений в момент «включения инстинктивных защитных механизмов человеческой психики». Сотрудник приобретает умение контролировать собственное поведение в чрезвычайных условиях, анализировать допущенные ошибки, проникаясь в итоге осознанием уверенности в своих способностях.

Необходимо помнить, что чем менее серьезны меры физического воздействия по пресечению преступления (при условии достижения поставленной цели), тем выше профессионализм сотрудника полиции.

Эффективность подготовки курсантов к профессиональной деятельности значительно возрастает, если до них доводится информация о возможных в ходе службы ситуациях, когда могут возникнуть основания к применению физической силы, если классифицируются меры пресечения, используемые полицией; их последствия и результаты в зависимости от характера инцидента; определяются показатели травматизма как среди полицейских, так и нарушителей.

Особое внимание при обучении сотрудников ОВД по применению мер физического воздействия (в частности, при необходимой обороне) следует уделить законодательным проблемам. Сложность разработки соответствующих рекомендаций заключается в том, что весьма расплывчатые формулировки относительно использования силовых методов в нашем законодательстве («минимальное применение силы» или «необходимые меры силового воздействия») интерпретируются стражами порядка по собственному усмотрению. Очень редко даются подробные разъяснения о том, что такое «минимальные» или «необходимые» меры. Трактовка данных понятий часто обуславливается обстоятельствами конфронтации.

Обучение сотрудников ставит целью научить их уверенному определению характера конфликта, идентификации степени противодействия со стороны нарушителя и обоснованию правомерности мер физического воздействия. Санкции должны полностью соответствовать конкретным действиям правонарушителей при выражении недовольства, оскорблениях, угрожающих жестах, сжатых кулаках, отказе подчиниться требованиям, физическом сопротивлении, нанесении удара, отталкивании, представляющем опасность для жизни или здоровья окружающих поведением, попытке применения холодного или огнестрельного оружия и т.д.

Тактика реагирования, естественно, не может быть единственной, но следует рекомендовать предпочтительный, а лучше – комбинированный вариант пресечения, позволяющий взять ситуацию под контроль. В частности курсант или слушатель должен знать и уметь применять наиболее предпочтительные варианты действий: просто присутствие на месте происше-

ствия; речевое воздействие; вызов подкрепления; меры физического принуждения с использованием ударов руками, ногами, блоков, захватов, болевых приемов, несущих минимальный травматизм и т.д.

Продолжительность тех или иных способов противостояния зависит от изменения обстоятельств конфликта с учетом внешних факторов, психических и физических особенностей противников (пола, возраста, умственного развития, состояния здоровья, самочувствия, степени алкогольного или наркотического опьянения и др.).

В зависимости от конкретных обстоятельств физического противоборства применение того или иного приема может представлять большую или меньшую опасность для здоровья субъекта, в отношении которого он проводится. Но все-таки, с определенной долей условности, боевые приемы борьбы можно классифицировать по степени их опасности для жизни и здоровья человека, зависящей от возможности проводящего прием контролировать свои физические усилия.

В качестве одной из юридических гарантий, обеспечивающих реализацию права неприкосновенности личности, выступает дисциплинарная и уголовная ответственность за незаконное применение мер специального административного пресечения, в т.ч. боевых приемов борьбы. Необходимо, чтобы лица, применяющие средства физического воздействия в своей служебной деятельности, хорошо знали свою ответственность за противоправное их использование.

Кроме того, соответствующие знания, умения и навыки у сотрудников правоохранительных органов должны быть подкреплены необходимым уровнем развития нравственно-правового сознания.

Анализ научной и учебно-методической литературы по вопросу повышения эффективности физической подготовки курсантов образовательных учреждений МВД России позволяет сделать вывод о том, что в ней не отражены в должной мере формы и методы воспитательного воздействия на личностные качества обучаемых.

Практика показывает, что в ходе занятий в основном ставятся лишь дидактические задачи по развитию физических качеств и формированию навыков преследования и силового задержания правонарушителя. Следует особо подчеркнуть, что приобретенные навыки выполнения боевых приемов борьбы являются своего рода оружием, а при отсутствии или недостаточном развитии у курсантов соответствующих личностных качеств данное оружие может быть использовано ими не по назначению.

Очевидно, что одна из главных причин неадекватного использования курсантами умений и навыков, полученных на занятиях по физической подготовке, кроется в несовершенстве организации образовательного процесса и недостаточном использовании преподавателями новых форм и методов обучения. Неумение курсантов правильно реагировать на постоянно меняющуюся обстановку говорит о недостаточном развитии у них быстрого, целенаправленного мышления в результате отсутствия или редкого моделирования на учебных занятиях условий выполнения заданий, максимально приближенных к реальным.

Несомненно, профилактика правонарушений, совершаемых сотрудниками ОВД, прежде всего, должна начинаться с жесткого отбора кандидатов, желающих служить в системе МВД России. Однако проведенный отбор кандидатов на обучение в ведомственные вузы ни в коей мере не предполагает отсутствие воспитательного аспекта в учебном процессе. Наоборот, работа по воспитанию положительных профессионально-личностных качеств должна носить более действенный и целенаправленный характер, так как формированию поддаются не только положительные, но и могут усугубляться отрицательные личностные качества.

Особенно это касается занятий по физической подготовке. Помимо того, что физическая культура, регулярная спортивная тренировка при надлежащей ее организации могут служить мощным средством коррекции девиантного поведения юношей и девушек, важно учитывать и то обстоятельство, что в ряде случаев занятия спортом могут активно развивать индивидуализм и чувство превосходства, стимулировать аморальные и противоправные действия.

Убедить обучаемых в том, что навыки рукопашного боя должны ими использоваться в крайних случаях, когда все мыслимые и разумные доводы не возымели успеха и нападающий явно намерен совершить противоправные действия, - одна из первостепенных задач.

Кроме того, у курсантов в период обучения не только надо сформировать убеждения, но, что особенно важно, выработать у них определенную систему привычек поведения, исключающих неспровоцированное и неадекватное применение боевых приемов борьбы. Для этого необходимо многократное повторение положительно оцениваемых поступков в конкретных условиях деятельности.

ДИНАМИКА ПРОФЕССИОНАЛИЗМА СОТРУДНИКОВ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ ТРУДА

Гнеушева А.В.,

к.псих.н., доцент, доцент кафедры социологии
и психологии управления Орловского филиала
РАНХиГС при Президенте РФ

Эффективность деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в значительной степени обусловлена уровнем профессионализма сотрудников Госавтоинспекции. Это обстоятельство побуждает исследователей различных научных направлений и практических работников обратиться к проблемам, связанным с формированием и развитием профессионализма сотрудников Госавтоинспекции в ходе учебно-профессиональной и профессиональной деятельности.

Системный характер данных проблем обусловил выделение определенных направлений их исследования, основывающихся на различных теоретико-методологических основаниях. В области отечественной и зарубежной психологии к настоящему времени уже накоплены достаточно весомые теоретические и эмпирические данные, проясняющие проблему профессионального самоопределения и развития (Е.А. Климов, Н.В. Кузьмина, А.К. Маркова, А.А. Деркач, В.Г. Зазыкин, Э.Ф. Зеер, Э. Гинцберг, Д. Сьюпер, Д. Холланд и др).

Центральной категорией, отражающей сущность взаимодействия человека и профессии, является профессиональное развитие, которое рассматривается как фундаментальный процесс изменения человека, как объяснительный принцип профессионализма и как ценность профессионального сообщества. Профессиональное развитие, являясь составной частью психического развития, представляет собой изменение психики в процессе освоения и выполнения профессионально-образовательной, трудовой и профессиональной деятельности.

В психологической науке наибольшее распространение получили следующие альтернативные точки зрения на характер взаимодействия человека и профессии. С одной стороны, признавалось безусловное положительное влияние профессиональной деятельности на проявление и развитие человека (С.Л. Рубинштейн), с другой стороны, отмечалось, что характер профессиональной деятельности задает определенные ограничения для развития личности. Особенности взаимодействия человека и профессии могут носить различный характер, с одной стороны, успешного взаимобмена, позволяющего достигать человеку эффективного результата деятельности, сохраняя и развивая себя, как личность и профессионала, обеспечивая творческое самовыражение, сохранность психического и физического здоровья, с другой стороны, могут наблюдаться различные нарушения, снижающие эффективность деятельности и негативно сказывающиеся на личности.

Л.И. Анциферова отмечает, что «прогрессивное развитие личности осуществляется не во всякой деятельности – ее условием выступает проблемная, личностно значимая, интересующая человека успешная деятельность»¹.

Р.Х. Шакуров, развивая представление о деятельности как о процессе преодоления барьеров, считает, что развивающий потенциал деятельности связан с барьерами оптимальной трудности, трансформирующихся во внутренний план. Он отмечает, что «если барьер субъективно не переживается как дефицит чего-то, как напряжение, как трудность, деятельность не

¹ Анциферова Л.И. Развитие личности и проблемы геронтопсихологии. М.: Институт психологии РАН, 2006. С.30.

реализует свою развивающую функцию»¹. А когда барьеры слишком велики, – блокаторы подавляют всякую активность, более того – деформируют и разрушают личность. Поэтому деятельность в зависимости от характера барьеров может выполнять как созидательную, так и деструктивную функцию по отношению к деятелю.

Э.Ф. Зеер отмечает, что многолетнее выполнение одной и той же профессиональной деятельности приводит к появлению профессиональной усталости, возникновению психологических барьеров, обеднению репертуара способов выполнения деятельности, утрате профессиональных умений и навыков, снижению работоспособности.

Динамику профессионального развития следует рассматривать в контексте проявления и взаимодействия прогрессивных, стагнативных и регрессивных тенденций.

Процессы реформирования и модернизации, происходящие в различных областях профессиональной деятельности, обозначили ведущий императив современности – способность личности к постоянному профессиональному развитию и совершенствованию. В связи с данным обстоятельством обозначилась проблема готовности и подготовленности человека к гибкому взаимодействию с профессиональной средой (предметной и социальной).

Развитие профессионализма можно рассматривать как своеобразный механизм согласования личностных и психических ресурсов человека с требованиями профессиональной среды (предметной и социальной), который носит оптимальный или неоптимальный характер, а также различается уровнем и особенностями проявления активности (координирующей или дезинтегрирующей).

Результат профессионального развития связан с достижением профессионализма и эффективностью труда.

На практике наибольшую популярность приобрел профессиографический подход к оценке профессионализма, поскольку он позволяет найти оптимальное соотношение между требованиями деятельности и профессионально важными качествами специалиста, обеспечивающими эффективность деятельности, с одной стороны, и сохранение профессионального здоровья и долголетия, с другой стороны. Особенно активно профессиограмма используется при отборе и подборе сотрудников.

Соответствие человека требованиям деятельности обозначается как профессиональная пригодность – «совокупность психологических и психофизиологических особенностей человека, необходимых и достаточных для достижения им, при наличии специальных знаний, умений и навыков, общественно приемлемой эффективности труда; в понятие профессиональной пригодности входит также удовлетворение, переживаемое человеком в процессе самого труда и при оценке его результатов»².

Деятельность сотрудников Госавтоинспекции имеет особые психофизиологические характеристики, обусловленные его объективными особенностями (объектом, предметом труда, его целями, задачами, условиями, тяжестью, напряженностью, необходимыми знаниями, умениями, навыками и др.). Прежде всего, следует учитывать условия осуществления деятельности – «объективные обстоятельства, которые определяют характер, содержание и качество деятельности или существенно влияют на них»³. Профессиональная деятельность претерпевает изменения в особых и экстремальных условиях труда. К особым условиям труда относят деятельность, сопряженную с эпизодическим, т.е. непостоянным действием экстремальных факторов. Экстремальные условия связаны с постоянным действием экстремальных факторов. При этом различают особые, экстремальные условия труда в предметной, физической среде и особые, экстремальные условия в социальной среде. Анализируя деятельность человека в особых условиях, следует учитывать особенности экстремальных факторов, функциональные психические состояния, психологические качества человека, показатели деятельности.

¹ Шакуров Р.Х. Барьер как категория и его роль в деятельности // Вопросы психологии. 2001. № 1. С. 16.

² Большой психологический словарь. 4-е изд., расширенное / Сост. и общ. ред. Б.Г. Мещеряков, В.П. Зинченко. М.: АСТ: АСТ МОСКВА; СПб: Прайм-ЕВРОЗНАК, 2009. С. 511.

³ Деркач А.А. Саморегуляция отрицательных психических состояний государственных служащих в особых условиях деятельности: Монография / А.А. Деркач, А.Е. Константинов. М.: Изд-во РАГС, 2007. С.40.

А.К. Маркова выделяет следующие варианты особых условий труда и профессиональной деятельности: неопределенная ситуация (неопределенно само появление оперативного события), ситуация с усложненными условиями, ситуация готовности к экстремному действию, ситуация с измененными условиями, ситуация риска, ситуация с экстремальными условиями, сверхэкстремальная ситуация. В социальной профессиональной среде к особым условиям она относит ситуации изменения или утраты социального статуса, ситуацию вхождения в новую профессиональную среду, ситуации нововведений и конфликтов в профессиональной сфере, ситуацию потери работы, ситуации изменения менталитетов в профессии, внутренних кризисов¹.

Особые условия труда оказывают влияние на становление и динамику развития профессионализма сотрудников Госавтоинспекции и предъявляют жесткие требования к компетентности и профессионально важным качествам (психологическим и психофизиологическим).

Профессионализм сотрудника Госавтоинспекции должен включать экстремальную профессиональную компетентность – готовность к работе во внезапно усложнившихся условиях. Поэтому весьма актуальной задачей представляется уточнение сущности, основных характеристик, особенностей оценки экстремальной профессиональной компетентности сотрудников Госавтоинспекции.

Анализ отдельных характеристик человека, проявляющихся в особых условиях труда, приведенных А.К. Марковой, позволяет их рассматривать, на наш взгляд, как профессионально важные качества сотрудников Госавтоинспекции. Это устойчивость к фактору неопределенности, способность успешно действовать в условиях неполноты информации, мобилизация в усложненных условиях, способность к действию в непредвиденных, внезапно сложившихся обстоятельствах, четкое осознание последовательности действий в экстремной ситуации, готовность к информационному поиску в измененных условиях, адекватная саморегуляция психических состояний, способность к адекватной оценке своих возможностей в ситуации риска, умение получить необходимые результаты в рискованных условиях труда, не создавая угрозы для жизни и здоровья, способность к мобилизации функциональных резервов, использование экономных стилей в экстремальных ситуациях (конструктивный, рефлексивный), установка на уверенный благополучный выход из экстремальной ситуации, нестандартное продуктивное мышление и др.

Их наличие в значительной степени определяется типом нервной системы, темпераментом человека, что обуславливает необходимость их диагностики в ходе профессионального отбора и подбора, с одной стороны. С другой стороны следует обратить внимание на развитие данных качеств в процессе учебно-профессиональной деятельности. Прежде всего, необходимо установить какие виды особых условий характеризуют данную деятельность и какие механизмы психической деятельности, профессионально важные качества необходимы для эффективного действия в данных ситуациях.

Повышение эффективности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения предполагает постоянный мониторинг развития профессионализма сотрудников Госавтоинспекции с целью оценки преобладающих тенденций (прогрессивных, стагнативных, регрессивных), а также учет факторов, влияющих на динамику развития профессионализма. Прогрессивный характер профессионального развития сотрудников Госавтоинспекции в значительной степени обусловлен наличием экстремальной профессиональной компетентности, позволяющей эффективно осуществлять деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения.

НЕРАЗРУШАЮЩИЕ МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ МАРКИРОВОЧНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

**Гольчевский В.Ф.,
Власов Ф.М.**

¹ Маркова А.К. Психология профессионализма. М., 1996. 308 с.

В настоящее время в связи с существенным наполнением автопарка транспортными средствами как отечественного, так и зарубежного производства происходит неуклонное увеличение преступлений, связанных с их незаконным ввозом или, точнее сказать, с ввозом с нарушением таможенных требований. Занимаются данной преступной деятельностью организованные преступные группировки в разных странах мира, и, хотя она сопряжена с определенным риском, приносит немалую прибыль.

Преступность в сфере криминального автобизнеса превратилась в хорошо организованную структуру, имеющую в своих рядах специалистов различных направлений, современное техническое оснащение и значительную материальную базу. По уровню получаемых прибылей бандитскими группировками она занимает третье место после преступлений в сфере оборота наркотиков и оружия.

Правоохранительные органы постоянно сталкиваются с изменением идентификационных номеров транспортных средств. Особенно это касается транспортных средств, пользующихся повышенным спросом.

Хочется остановиться на транспортных средствах южнокорейского производства. В г.Иркутске для обеспечения пассажирских перевозок задействовано 3181 транспортное средство, из них - 1507 корейского производства

В целях противодействия преступности перед правоохранительными органами возникла острая необходимость в повышении эффективности, качества раскрытия и расследования преступлений с изменением идентификационных номеров транспортных средств. Преступные группировки на территории Ю.Кореи осуществляют качественный косметический ремонт, вносят изменения в идентификационный номер (изменяют год выпуска транспортного средства, фото 1), что позволяет пройти таможенное оформление и ввезти транспортное средство на территорию России. Данные транспортные средства, помимо своего криминального прошлого представляют повышенную опасность для пассажиров, поскольку качество их весьма сомнительно.

Важную роль в расследовании данной категории уголовных дел играет проведение качественных экспертных исследований маркировочных обозначений на транспортных средствах. В процессе исследования решаются вопросы выявления транспортных средств с измененными маркировочными обозначениями основных узлов и агрегатов и установления их первоначальных идентификационных номеров. Ежегодно по постановлениям следственных органов и по направлениям из оперативных подразделений ОВД и ряда других служб в масштабах России проводится огромное количество экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств. Так, например, в 2011 году регистрационными подразделениями ГИБДД г.Иркутска 295 транспортным средствам отказано в регистрации, экспертно-криминалистическим центром ГУ МВД России по Иркутской области выполнено 140 экспертиз и 4692 исследования маркировочных обозначений транспортных средств. В рамках производства экспертиз выявлено 334 транспортных средств отечественного и зарубежного производства с изменениями (уничтожением) маркировочных обозначений. Из них на 43 установлено первоначальное содержание идентификационного номера.

Высокий уровень подготовки и оснащенности различных криминальных группировок, а также их осведомленность о структуре и особенностях маркирования транспортных средств зачастую не позволяет инспектору визуально выявить изменение маркировочных обозначений, нанесенных на кузове (раме). Более того, преступники хорошо ориентируются в маскировке проведенных изменений маркировочных обозначений, которые возможно обнаружить только после удаления лакокрасочного покрытия. В качестве примера приведены изменения идентификационных обозначений микроавтобусов Ссанг-Ионг Истана, под 10 знаками, обозначающими год выпуска, просматриваются контуры другого знака.



Фото 1. Изменения знаков идентификационных номеров, выявленные после удаления лакокрасочного покрытия (под знаками V-1997 г.в. и X-1999г.в. просматриваются контуры знака T-1996 г.в.)

В качестве методов исследования при проведении экспертиз маркировочных обозначений транспортных средств применяются неразрушающие и разрушающие состояние объекта исследования.

В качестве разрушающего метода исследования на практике широко используется метод химического травления поверхности металла (маркировочной панели, участка рамы, кузова).

До недавнего времени единственным неразрушающим методом инструментальных исследований маркировочных обозначений транспортных средств являлся магнитопорошковый метод, и его применение широко распространено. Однако его применение ограничено или невозможно на геометрически сложных поверхностях.

Альтернативным подходом к визуализации магнитных полей рассеяния напряжённых объектов является новый для криминалистики метод магнитооптической визуализации. Магнитооптическая визуализация магнитных копий исследуемого объекта основана на магнитооптическом эффекте Фарадея, возникающем в кристаллических пленках V_i -содержащих ферритгранатов. При этом поля рассеяния магнитной копии преобразуются в световое распределение потока поляризованного света, где интенсивность света соответствует величине и положению в пространстве магнитных полей рассеяния. Бесспорными качественными преимуществами данного метода для обеспечения криминалистических исследований являются: нечувствительность к плоскости и ориентации исследуемых поверхностей, возможность селективного возбуждения полей рассеяния поверхностного слоя объекта, возможность исследования корродированных поверхностей.

Принцип действия созданного на основе метода магнитооптической визуализации прибора заключается в создании магнитной копии (магнитограммы - МГ) исследуемого объекта (под объектом понимается идентификационный номер кузова автомобиля, двигателя и т. п.), ее визуализации и преобразования в видеосигнал для наблюдения на экране монитора с последующим сохранением изображения магнитной копии для обработки и документирования. Решить данные задачи дает возможность магнитооптический аппаратно-программный комплекс «Регула-7505М (Фото 2).



Фото 2. Аппаратно-программный комплекс «Регула-7505М».

В настоящее время получен позитивный опыт эксплуатации оборудования магнитооптической визуализации магнитограмм в экспертно-криминалистических подразделениях различных стран (МВД и МЮ Украины, МВД и ГТК России, МВД Республики Беларусь, полиции Польши, Великобритании, Венгрии, ЮАР, Саудовской Аравии, Сирии, Туниса, Китая, Швеции и др.), свидетельствующий об эффективности его применения.

Рассмотрим некоторые примеры изменения идентификационных обозначений, выявленных с помощью магнитооптической визуализации.

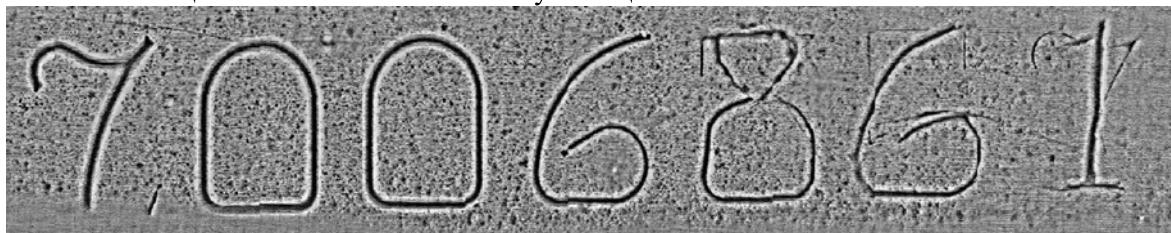


Фото 3. Магнитооптическая визуализация магнитограммы фрагмента VIN, изменённого методом «бороздкования», зашумлённое коррозией.

Изменения VIN методом пластической деформации (бороздкование) замаскированного последующей (искусственно стимулированной) местной коррозией (Фото 3): изменение фактуры поверхности в области 3-х последних знакомест, контуры знаков первичной маркировки 3-х последних знакомест («3», «5», «7») (Фото 3).



Фото 4. Магнитооптическая визуализация магнитограммы фрагмента VIN, изменённого методом заливки легкоплавким металлом элементов знаков.

Иллюстрация (Фото 4) показывает результат МОВ МГ номера, изменённого путём заливки оловом площадок для рельефных фрагментов знаков вторичной маркировки: в области 3-х последних знакомест очевидны признаки изменения маркировки (знак «1» изменён на «4» и знак «6» изменён на «8»).



Фото 5. Магнитооптическая визуализация магнитограммы фрагмента VIN, изменённого методом «зачеканивания» элементов знаков.

Изменение маркировки путём местной пластической деформации (зачеканивание) показано на фото. 5. Анализ МОВ МГ позволяет обнаружить существенные изменения рельефа поверхности в области знаков вторичной маркировки (подчёркнуто) КА371983. Вероятное значение первичной маркировки, восстановленное по остаточным фрагментам знаков VIN: P(?)A371097.

В 2011 году для нужд учебного процесса ФГКОУ ВПО Восточно-Сибирского института был приобретен магнитооптический аппаратно-программный комплекс «Регула-7505М», с применением которого курсанты и слушатели имеют возможность на практических занятиях по дисциплине «Экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств» ознакомиться, а также с методиками неразрушающего исследования идентификационных обозначений транспортных средств и технического исследования документов (водительских удостоверений и регистрационных документов автомобилей). Кроме того, данный комплекс может быть использован экспертами-автотехниками при проведении экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Горовцов А.А.,
слушатель Академии Управления МВД России;

Солошенко П.А.,
к.ю.н., доцент, Академия Управления МВД
России

В последние годы ситуация на дорогах во всем мире характеризуется крайне негативно. Эксперты Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) отмечают, что в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно в мире погибают более 1,2 млн человек и еще 20-50 млн получают травмы. Почти половина (46%) случаев смерти в результате ДТП в мире приходится на долю пешеходов, велосипедистов или мотоциклистов. В экономически менее развитых странах этот процент еще выше. В ряде стран с низким и средним уровнем доходов на долю уязвимых участников дорожного движения приходится до 80% случаев смерти в результате ДТП¹.

По мнению специалистов ВОЗ, необходимость срочных глобальных действий в этой области подтверждается тем, что дорожно-транспортный травматизм относится к числу трех ведущих причин смерти людей в возрасте от 5 до 44 лет и основной причиной смерти для возрастной группы от 15 до 29 лет².

Эксперты ВОЗ подсчитали, что экономические последствия от ДТП в мире достигают \$500 млрд. в год. Без принятия скоординированных действий к 2020 году гибель в результате

¹ Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, Всемирная организация здравоохранения, 2009 год, стр.8-9: http://whqlibdoc.who.int/hq/2009/WHO_NMH_VIP_09.01_rus.pdf, дата обращения - 26 октября 2011 года.

² Там же.

дорожно-транспортных происшествий станет одной из лидирующих причин смерти людей на планете и может достичь 1,9 млн человек, а к 2030 году – 2,4 млн¹.

В России за последние 7 лет произошло 1516205 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 218082 человек и 1882370 получили ранения².

В сравнении с относительными показателями уровня смертности в результате ДТП в развитых зарубежных государствах в России на 100 тыс. жителей за год в ДТП погибает в среднем в четыре раза больше людей по сравнению с ведущими странами Западной Европы и приблизительно в два раза больше по сравнению со странами Центральной Европы и США. По числу погибших в результате ДТП относительно количества автомобилей Россия в десять с лишним раз превосходит наиболее безопасные европейские страны и Японию, в пять раз — США, примерно в три раза — страны Центральной Европы³.

Помимо значительного числа умерших и раненых на дорогах обращает на себя внимание финансовый аспект – ДТП наносят существенный ущерб экономике нашей страны.

В настоящее время безопасность дорожного движения и предпринимаемые меры по ее обеспечению находятся в сфере внимания как всего мира в целом, так и Российской Федерации. Это подтверждается довольно частым принятием нормативных правовых актов различной юридической силы и целевой направленности в области государственного регулирования безопасности дорожного движения.

Проанализировав существующую систему нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения, можно выявить ряд недостатков, наиболее существенными из которых, на наш взгляд, являются следующие:

- в настоящее время законодательная база в этой области характеризуется наличием ряда противоречий и в неполной мере регулирует общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- существующие нормативные правовые акты не дают возможности однозначного определения предметов ведения, прав и обязанностей, а также ответственности субъектов обеспечения безопасности дорожного движения как на федеральном, так и на региональном уровнях;

- в рассматриваемой сфере деятельности нормативная база не дает ответа на вопрос о надлежащем порядке координации деятельности государственных органов, а также ответственных в этой области субъектах;

- негативным образом на системе мер по обеспечению безопасности дорожного движения сказываются недостатки бюджетного законодательства, которые не позволяют должным образом обеспечить деятельность государства в данной сфере бюджетными ассигнованиями достаточного размера;

- несовершенства законодательной техники приводят к отсутствию четкого регулирования форм, методов, субъектного состава и процедуры проведения контрольно-надзорных мероприятий в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- на наш взгляд, можно с уверенностью говорить о пробелах и изъянах законодательства об административных правонарушениях в рассматриваемой сфере, что также значительным образом затрудняет реализацию политики обеспечения безопасности дорожного движения;

- необходимо обратить внимание на законодательные возможности позитивного стимулирования участников дорожного движения в целях профилактики и минимизации последствий дорожно-транспортных происшествий.

В соответствии с действующим законодательством формирование и реализация основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации, организация и проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий, а также координация деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Феде-

¹ Там же.

² По данным официального сайта ГИБДД МВД России: <http://www.gibdd.ru>, дата обращения - 20 октября 2011 года.

³ Из беседы с врио генерального директора ОАО «НИИ автомобильного транспорта» Игорем Титовым// Интернет-ресурс «Ваш город»: <http://www.126auto.ru/news/id-65803/>, дата обращения – 10 октября 2011 года.

рации в области обеспечения безопасности дорожного движения относится к полномочиям МВД Российской Федерации¹.

В свою очередь, на уровне субъектов Российской Федерации территориальный орган внутренних дел участвует в формировании и реализации основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения на территории субъекта Российской Федерации, организует и проводит мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий, координирует деятельность органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения².

В структуре МВД РФ данные вопросы отнесены к ведению Государственной инспекции безопасности дорожного движения³.

Однако проблему обеспечения безопасности дорожного движения невозможно решить лишь усилиями одного ведомства. В сложившейся ситуации с аварийностью требуется выработка и реализация долгосрочной государственной стратегии, координация усилий различных министерств и ведомств, формирование эффективных механизмов взаимодействия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и участников дорожного движения.

В подобной ситуации эффективным представляется применение программно-целевого метода управления, который позволит рационально сконцентрировать и эффективно использовать имеющиеся ресурсы для решения сложных вопросов обеспечения безопасности дорожного движения.

Поводом проведения исследования явилось то, что существующая система обеспечения безопасности дорожного движения, сформированная без применения программно-целевого метода, характеризуется недостаточной комплексностью и отсутствием эффективного механизма координации действий федеральных органов исполнительной власти, что ведет к разобщенности при осуществлении деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Так, в ноябре 2005 г. было проведено заседание Президиума Государственного Совета Российской Федерации, на котором рассматривался вопрос о состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

По итогам указанного заседания были даны поручения Президента Российской Федерации, в соответствии с которыми принято решение о разработке проекта Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» (далее – Программа).

В результате совместных действий уполномоченных субъектов данная Программа была подготовлена и утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 и стала основой национальной стратегии в области обеспечения безопасности дорожного движения. Ее главной целью является сокращение к 2012 г. числа погибших в дорожных происшествиях в полтора раза по отношению к уровню 2004 г.

Мероприятия, предусмотренные Программой, призваны устранить недостатки системы государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения, нормативно-правового регулирования указанной сферы, и направлены на уточнение задач, функций, компетенции и ответственности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, разработку регламентов их взаимодействия.

Государственным заказчиком – координатором Программы выступило Министерство внутренних дел Российской Федерации. Основными разработчиками и исполнителями меро-

¹ Ст. 12 Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента РФ от 1 марта 2011 года №248 «Вопросы МВД РФ».

² п.15 ст. 13 Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 года № 249.

³ Положение о государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденное Указом Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711.

приятый Программы стали Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство здравоохранения и социального развития Российской Федерации, Министерство образования и науки Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, государственное учреждение «Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения МВД России». Общий объем финансирования Программ составил 47755,51 млн рублей (за счет средств федерального бюджета - 21049,01 млн рублей, за счет средств субъектов Российской Федерации - 26245,4 млн рублей, за счет средств внебюджетных источников - 461,1 млн рублей).

В условиях отсутствия программно-целевого метода показатели аварийности выглядели бы следующим образом:

	2 006 год	2 007 год	2 008 год	2 009 год	2 010 год	2 011 год	2 012 год
Количество лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, тыс. человек ¹	3 5,8	3 6,5	3 7,2	3 7,9	3 8,6	3 9,3	4 0

В условиях функционирования Федеральной целевой программы показатели аварийности выглядят следующим образом:

Отчетный год	Количество зарегистрированных ДТП	Количество лиц, получивших ранения в результате ДТП	Количество лиц, погибших в результате ДТП
2004	208558	251386	34 506
2005	223342	274864	33957
2006	229140	285362	32 724
2007	233809	292206	33 308
2008	218322	270883	29 936
2009	203603	257034	26 084
2010	199431	250635	26 567
2011	199868	251848	27 953

Несмотря на постоянный рост автопарка страны, начиная со второго года реализации Программы, наметилась и продолжает расти положительная тенденция к сокращению количества ДТП, уменьшению числа погибших и раненых в результате ДТП. Полагаем, что указанная тенденция, безусловно, свидетельствует об эффективности мероприятий, реализуемых в рамках Программы.

В связи с вышеизложенным думается, что дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в России должно строиться на основе программно-целевого метода. Формирование будущей программы по ОБДД на последующие годы после завершения действующей должно осуществляться с учетом международной программы «Десятилетие действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения», призванной сократить уровень смертности в результате ДТП.

¹ Приложение №1 к Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 года №100.

В новой Программе должны быть полностью задействованы возможности снижения аварийности за счет выполнения мероприятий по таким направлениям, как:

- расширение полномочий и усиление ответственности органов исполнительной власти федерального уровня, субъектов РФ, муниципальных образований;
- усиление координации деятельности заинтересованных ведомств, формирование на этой базе стратегии государственной деятельности, устанавливающей приоритеты для всех ведомств и территориальных образований;
- осуществление эффективной и безопасной перевозки пассажиров и грузов на базе регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве с использованием современных информационно-навигационных и интеллектуальных транспортных систем;
- формирование центров организации дорожного движения, обеспечивающих выполнение задач органами исполнительной власти городов и населенных пунктов;
- обеспечение полномасштабного внедрения зарубежного опыта деятельности страховых компаний по комплексному воздействию на достижение требуемой профилактики дорожной аварийности;
- создание стройной системы экономического управления деятельностью по ОБДД, как средства государственного принуждения, с четким определением источников привлекаемых средств, включающие поступления от налогообложения, различных видов сборов;
- формирование консолидированной отчетности и финансово-экономического механизма взаимодействия субъектов, ответственных за реализацию программных мероприятий;
- формирование эффективной системы контроля за поведением участников дорожного движения с целью реализации принципа неотвратимости ответственности за нарушение ПДД и действующего законодательства;
- внедрение на базе банка данных и знаний в сфере ОБДД систем поддержки принятия решений с учетом конкретно складывающейся обстановки, расширяющих применение экономических и иных методов управления дорожным движением;
- формирование реальной оценки социально-экономических последствий дорожной аварийности с целью определения требуемой ресурсоемкости проведения предупредительно-профилактических мероприятий.

По нашему мнению, для достижения конечной цели в рассматриваемой области общественных отношений необходим системный, комплексный подход.

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ВОЗМОЖНОСТЕЙ АУДИО- И ВИДЕОЗАПИСИ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Гришин А.В.,

к.ю.н., доцент, начальник кафедры уголовного
процесса Орловского юридического института
МВД России;

Миленин Ю.Н.,

к.ю.н., преподаватель кафедры уголовного
процесса Орловского юридического института
МВД России

Развитие науки и техники приводит к внедрению их новейших достижений в повседневную жизнедеятельность человека. Сравнительно недавно представлялось фантастической техника, заменяющая людей на предприятиях, заводах, в быту, а в настоящее время это стало реальностью. Особенно наглядно проявляется это в среде компьютерной техники и в современных информационных технологиях, которые все более широко и активно используются правоохранительными органами в деятельности по расследованию дорожно-транспортных преступлений.

Как известно, расследование преступлений представляет собой процесс собирания, исследования, анализа, оценки и использования доказательств. Все это сопряжено с совершением процессуальных действий в установленном законом порядке. Выбирая путь и средства собирания доказательств, следователь учитывает закономерности, связанные с их источниками, с механизмом образования следов преступлений (т.е. отражений в объективной действительности), и условия, обеспечивающие наиболее надежные пути и средства их восприятия и закрепления в материалах дела¹.

По мнению С.А. Шейфера, собирание доказательств нельзя трактовать как завладение готовыми, уже существующими доказательствами, уподобляя эту деятельность действиям грибника, собирающего в лесу дары природы. В природе, в отрыве от процессуальной деятельности, не существует показаний, заключений экспертов и тем более протоколов следственных действий, а предметам, сохранившим на себе следы преступления, и документам еще предстоит трансформироваться в вещественные и иные доказательства. Поэтому термин «формирование доказательств» более точен, чем термин «собирание доказательств», ибо выражает активную творческую роль проводимого следователем действия².

Поддерживая данную позицию, Е.А. Доля также считает, что термин «собирание» не раскрывает, а, скорее, искажает существо деятельности, которую он призван отражать. Собирать можно то, что существует в готовом виде³. Не вступая в дискуссию по этому поводу, заметим, что любое название в принципе, а в данном случае нет оснований для исключения, как правило, условно. В конечном итоге оно раскрывается через содержание. В этом отношении термин «формирование», по нашему мнению, не менее «уязвим», чем «собирание».

Следственные действия являются основным и наиболее эффективным способом собирания доказательств при расследовании дорожно-транспортных преступлений.

В УПК РФ указаны виды следственных действий, а также закреплены условия, основания и общие правила их производства. Так, одним из правил производства следственного действия является обязательное ведение протокола (ч.8 ст.164 УПК РФ). Фиксация процесса и результата следственного действия в протоколе позволяет считать его наиболее эффективным, тактически незаменимым средством отыскания и закрепления сведений, имеющих значение для расследуемого уголовного дела. Именно с этим связана попытка законодателя дать в виде приложения к УПК РФ образцы бланков процессуальных документов, что, кстати, вызвало весьма противоречивые мнения ученых-процессуалистов.

Одни из них полагают, что нет необходимости давать в УПК РФ образцы бланков процессуальных документов, например, И.Л. Петрухин, который в обоснование такой позиции приводит следующие аргументы: 1) содержание процессуальных актов в словесной форме отражено в самом УПК - поэтому нет необходимости дублировать эту информацию в приложениях к кодексу; 2) уголовные дела и процессуальные действия настолько своеобразны, что многие схемы, указанные в приложениях, не могут учесть их специфику; 3) составители приложений явно недооценивают умственные способности следователей, прокуроров и судей, которые и без образцов способны на основе УПК РФ составить грамотные, соответствующие закону процессуальные акты⁴.

К сказанному можно добавить, что подобный способ «просвещения» малограмотных следователей использовался в 20-30 е годы прошлого века, когда действительно в этом была необходимость, но и тогда это делалось в виде методических пособий, а не приложений к УПК РСФСР. В этой связи на практике встречаются просто нелепые факты. Так, С.А. Новиков приводит пример из практики, когда сторона защиты требовала признать недопустимым доказа-

¹ См.: Уголовно-процессуальное право Российской Федерации: Учеб. / Отв. ред. П.А. Лупинская. М., 2004. С. 251.

² См.: Шейфер С.А. Следственные действия. Система и процессуальная форма. М., 2001. С. 8.

³ См.: Доля Е.А. О принципах судопроизводства, доказательствах, доказывании и использовании в доказывании результатов оперативно-розыскной деятельности // Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной принятию нового УПК РФ. М., 2003. С. 107.

⁴ См.: Петрухин И. Л. Концептуальные основы реформы уголовного судопроизводства в России // Государство и право. 2002. № 5. С. 28.

тельство на том основании, что в правом верхнем углу протокола допроса обвиняемого отсутствовало указание номера соответствующего приложения к УПК РФ¹.

Мнение другой группы процессуалистов выражает В.А. Семенов, который критически оценивает отсутствие в некоторых странах четких, зафиксированных в законе требований к порядку протоколирования, приводит в качестве примера полицейское расследование в США, когда сотрудники полиции фиксируют результаты своей беседы (интервью, опроса) с подозреваемым, свидетелем и другими лицами в своей записной книжке, а впоследствии - в отчете по итогам расследования конкретного дела. Однако, по его мнению, процессуальная форма, строгая законодательная процедура проведения любого следственного действия и отражения полученного результата в соответствующем протоколе являются важной гарантией обеспечения прав и законных интересов участников уголовного судопроизводства, а образцы бланков протоколов всех следственных действий, несомненно, должны способствовать повышению качества расследования уголовных дел, облегчить работу следователя².

Ясность в эту дискуссию внес федеральный закон № 87-ФЗ от 05.06.2007г., которым указанные приложения были исключены из УПК РФ. Должностные лица, уполномоченные производить следственные действия, руководствуются общими положениями составления протокола следственного действия, указанными в статье 166 УПК РФ. Протокол составляется в ходе следственного действия или непосредственно после его окончания, что подтверждает обязательность фиксации следственного действия.

Под фиксацией доказательств в науке уголовного процесса понимается, во-первых, «система действий по запечатлению в установленных законом формах фактических данных, имеющих значение для правильного разрешения уголовного дела, а также условий, средств и способов их обнаружения и закрепления»³, а во-вторых, «отражение фактических данных в предусмотренных законом процессуальных формах»⁴. Объединяя эти две позиции, А.В. Белоусов указывает, что «процесс закрепления можно рассматривать как некую работу по построению целостного обвинения из единичных доказательств. Результат этой деятельности всегда налицо: заполненный бланк протокола, вычерченная схема места происшествия, видео- или аудиокассета с записью следственного действия»⁵.

Н.Н. Лысов, говоря о фиксации предметов как доказательств, определил фиксацию в виде изъятия данного объекта или запечатления его характеристик с помощью различных методов и средств: описание, фотографирование, видеосъемка, изготовление плоских и объемных копий⁶.

Определяя свою позицию к понятию фиксации доказательств, А.Р. Белкин сделал акцент на необходимости отражения не только фактических данных, имеющих значение для уголовного дела, но и условий, средств и способов их обнаружения и закрепления⁷. Ранее Е.Е. Подголин, давая определение фиксации доказательств, писал, что это «познавательная и коммуникативная деятельность следователя и привлеченных или допущенных к участию в ней других лиц по объективации фактических данных посредством условных знаков, изображений и приобщения к делу предметов и документов»⁸.

Итак, соглашаясь с данным определением, можно сказать, что закрепление доказательств представляет собой фиксацию процесса и результатов деятельности следователя по собиранию доказательств в рамках расследуемого им уголовного дела. В УПК РФ (например,

¹ См.: Новиков С. А. Показания обвиняемого в современном уголовном процессе России. СПб., 2004. С. 76.

² См.: Семенов В.А. «Концептуальные основы системы следственных действий в досудебном производстве: Дис... д-ра юрид. наук. Екатеринбург 2006. С. 84.

³ Белкин Р. С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. М.: Юрид. лит, 1987. С. 220.

⁴ Ларин А. М. Уголовный процесс России: Лекции-очерки / Под ред. проф. В.М. Савицкого. М.: Бек, 1997. С.98,

⁵ Белоусов А.В. Проблема фиксации доказательств в досудебных стадиях уголовного процесса России: Дис. ... канд. юрид. наук. М.: РГБ, 2003. С. 35.

⁶ См.: Лысов Н.Н. Криминалистическое учение о фиксации доказательственной информации в деятельности по выявлению и раскрытию преступлений: Автореф. ... д-ра юрид. наук. М., 1995. С. 29.

⁷ См.: Белкин А.Р. Теория доказывания. М.: Норма, 2000. С. 143-144.

⁸ Подголин Е.Е. Теория и практика фиксации доказательств на предварительном следствии: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1970. С. 7.

ст.164) и в уголовно-процессуальной, криминалистической литературе зачастую используется фраза «обнаружение, фиксация, изъятие» доказательств. Иногда суть этих действий выражается обобщенно и кратко, всего одним словом – «собираение» доказательств, что, по нашему мнению, в значительной части составляет содержание процесса доказывания, который характеризуется в дальнейшем исследованием, анализом, оценкой и использованием доказательств.

При известном множестве методов, средств и приемов собирания доказательств особое место в их системе занимают научно-технические, иногда их называют технико-криминалистические методы и средства, а в их числе те, которые позволяют наглядно запечатлеть и представить в уголовном деле важные для его расследования обстоятельства. В этом отношении длительное время приоритетное значение имела судебная (или криминалистическая) фотография. Однако постепенно ей все большую «конкуренцию» составляют средства аудио- и видеозаписи, позволяющие не просто запечатлеть какие-то объекты, характеризующие процесс и результаты следственных действий, а представить их в динамике, во взаимодействии с другими объектами.

Такие возможности аудио- и видеозаписи делают ее просто незаменимой при осуществлении следственных действий, направленных на собирание не только материально отображаемой, но и вербальной доказательственной информации. При этом фиксируются такие исключительно важные для ее анализа и оценки обстоятельства, как жесты, мимика, психологические реакции и т.п.

Применение видеозаписи при производстве следственных действий позволяет расширить возможности процесса познания обстоятельств совершенного преступления. Это связано с тем, что все люди по своим психо-физиологическим возможностям и способностям совершенно разные, у них не одинаково развиты органы чувств. По этой причине они по-разному сохраняют в своей памяти, оценивают и воспроизводят одни и те же факты, явления. Видеозапись при производстве следственных действий позволяет обеспечить более высокую точность и полноту фиксации полученных доказательств, повысить тактические возможности проведения следственных действий.

О возможности применения при производстве следственных действий технических средств говорится в ч.6 ст.164 УПК. При этом их понятие в литературе толкуется в узком и широком смысле слова.

«В узком смысле, - пишет А.В. Белоусов, - под ними понимаются приборы, инструменты, различного рода приспособления и материалы, способствующие решению задач уголовного судопроизводства путем их применения для обнаружения, фиксации, изъятия и исследования доказательств, фиксации хода и результатов следственных и судебных действий, а также предупреждения преступлений. В широком смысле в данное понятие включаются также методы (способы, приемы) и методики применения технических средств»¹.

По мнению В.Н. Григорьева, А.В. Победкина и В.Н. Яшина, к числу технических средств относятся различные устройства, имеющие как бытовое назначение, так и специальное криминалистическое назначение. При этом такие средства, замечают авторы, применяются не только для обнаружения, закрепления и изъятия следов преступления, предметов и документов, но и для фиксации хода и результатов следственного действия².

К техническим средствам криминалистической видеозаписи относится «любая современная портативная видеозаписывающая, телевизионная и видеопроекционная аппаратура, а также носители информации (магнитные ленты, DVD диски, карты памяти и т.п.)»³. Необходимо отметить, что в уголовно-процессуальном законе (ч.2 ст.166 УПК РФ) перечислены способы фиксации следственных действий, через которые раскрывается содержание соответствующих технических средств: фотографирование, киносъемка, аудио- и видеозапись. Кстати, следует заметить, что киносъемка по причине дороговизны материалов, сложности и трудоемкости их обработки изначально не нашла широкого применения в уголовном процессе и криминалистике. В настоящее время после освоения, несомненно, более доступных и простых в использова-

¹ Белоусов А.В. Указ. соч. С. 43.

² См.: Григорьев В.Н. Указ. соч. С. 448.

³ Криминалистика: учебник для студентов вузов / Под ред. проф. А.Ф. Волынского, проф. В.П. Лаврова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2008. С. 176.

нии средств аудио- и видеозаписи, о ней на практике фактически не вспоминают. Вот только законодатель, демонстрируя не то консерватизм, не то незнание реалий практики, настойчиво предписывает в действующем УПК РФ использовать кино съемку (см. ст.ст. 166, 179, 189, 190 и др.). При этом возникает, по крайней мере, два вопроса: первый - по поводу тех следственных действий, при проведении которых законодатель допускает использование кино съемки, в частности, почему в их числе освидетельствование, допрос, а не осмотр, очная ставка или предъявление для опознания; второй зачем необходимо перечислять технические средства в статьях, посвященных отдельным следственным действиям, если это уже сделано в ст. 166 УПК РФ применительно ко всем следственным действиям. Очевидно, там же и следовало бы изложить все требования, предъявляемые к применению технических средств.

Полагаем, что предписания о кино съемке в статьях УПК РФ следует убрать. Строго говоря, они не влияют на процесс расследования преступлений, но явно дискредитируют закон и не делают чести законодателю. В этой связи считаем необходимым уточнить редакцию п. «а» ч.2 ст.82; ч.2 ст.84; ч.2, ч.5 и ч.8 ст.166; ч.5 ст.179; ч.4 ст.189; ч.3 и ч.4 ст.190; ч.4 ст.192; ч.5 ст.241; ч.5 ст.259; ч.1 и ч.3 ст.276; ч.1 и ч.5 ст.281 УПК РФ, исключив из них упоминания о кино съемке и киноленте. По нашему мнению, вполне достаточно и того, что в протоколе следственного действия делается отметка о применении технических средств, об их технических характеристиках, об условиях и порядке их применения, в том числе о том, что лица, участвующие в производстве следственного действия, уведомлены об этом. Все это имеет самое непосредственное отношение к средствам аудио- и видеозаписи.

Принципиальным недостатком всех способов видеозаписи является их способность накапливать искажения при многократной перезаписи. Качество формируемого изображения резко ухудшается с увеличением числа перезаписей. Вместе с тем при проведении монтажа видеофильма возникает необходимость многократной перезаписи видеофрагментов. Полное исключение или существенное уменьшение эффекта искажений и помех достигается в устройствах с цифровой видеозаписью.

Появление мощной компьютерной техники способствовало становлению и развитию индустрии видеотехники, компьютерной информации и видеозаписи, которые стали активно внедряться во все сферы жизни человека. К настоящему времени полностью изменились технические принципы получения динамических изображений, а, соответственно, расширились и возможности по их использованию в различных сферах жизни и деятельности человека, в том числе и в следственной. Это не могло не отразиться на задачах, стоящих перед правоохранительными органами, по их всестороннему изучению и исследованию.

Аудио- и видеоматериалы, как и другие виды документов, являются носителями определенной информации. Они дают возможность устанавливать, каким образом происходило то или иное событие, фиксировать определенные факты. Вместе с тем характер информации, передаваемой с помощью аудио- и видеотехники, а также способы этой передачи имеют специфические черты, отличающие этот источник доказательств от других.

Следует заметить, что в уголовно-процессуальном законодательстве нашей страны до сих пор неоднозначно регламентируются условия и порядок допустимости использования технических средств в процессе доказывания. Нет единства мнений по этому вопросу и среди ученых. Некоторые из них придерживаются мнения, сформировавшегося еще в начале 60-х годов прошлого века и в определенной мере нашедшего отражение в УПК РСФСР (1961г.). Его суть заключается в попытке законодателя дать перечень технических средств, применяемых при проведении каждого следственного действия. Например, П.С. Элькин, выражая мнение сторонников этой точки зрения (ученых-процессуалистов и криминалистов), утверждала, что можно использовать только те средства, которые получили законодательное закрепление, так как в отношении каждого такого средства должна быть разработана система процессуальных гарантий, обеспечивающих точность и исключаящих злоупотребления¹.

Однако такой подход оказался несостоятельным как по форме, так и по существу. По форме, отмечали В.А. Волынский, А.А. Эскархопуло, трудно, если и возможно, найти объяснение тому, что законодатель дает различный по своему содержанию перечень технических

¹ См.: Элькин П.С. Научно-технический прогресс и уголовное судопроизводство // Сов. юстиция. 1977. № 3. С.7.

средств применительно к разным следственным действиям. При этом, справедливо замечает В.А. Волинский, буквальное толкование подобных предписаний дает основание подвергнуть сомнению правомерность получения доказательств с помощью технических средств при проведении практически всех следственных действий¹. Кстати, с этих позиций в свое время возникла дискуссия о допустимости средств аудио- и видеозаписи в уголовном процессе (коль скоро в УПК РСФСР упоминались только средства киносъемки и аудиозаписи). Сторонники положительного решения этого вопроса, до того как законодатель устранил это упущение, доказывали, что средства аудио- и видеозаписи по существу представляют собой сочетание средств киносъемки и аудиозаписи, а потому могут использоваться в уголовном процессе².

По существу, несостоятельность попыток законодателя определить перечень технических средств, допустимых при проведении отдельных следственных действий, проявилась в том, что фактически таким образом создается искусственный барьер на пути научно-технического прогресса в уголовном процессе. Будучи по своей сути весьма консервативным, законодатель объективно не в состоянии должным образом реагировать на современные достижения науки и техники, тем более в условиях все ускоряющихся темпов их развития. Кроме того, трудно возразить против давно сформировавшегося в криминалистике и уголовном процессе мнения, что применение технических средств характерно не только для проведения отдельных следственных действий, но и в целом для процесса раскрытия и расследования преступлений.

В этом контексте представляются еще более убедительными доводы ученых о необходимости закрепления в УПК РФ принципов или общих требований допустимости технических средств в уголовном процессе³. К числу таких принципов относятся: безопасность, научность, этичность и эффективность. Некоторые авторы к их числу относят принцип законности⁴. Однако нами разделяется мнение В.Я. Карлова о том, что этот принцип общеправовой, он обозначен в системе принципов уголовного судопроизводства (ст. 7 УПК РФ) и как таковой распространяется на все реализуемые при этом методы и средства. Иначе говоря, в этом случае следует различать общие и специальные принципы⁵. В качестве одного из специальных принципов В.А. Образцов обозначает принцип правомерности, с чем, пожалуй, можно согласиться, поскольку при этом имеется в виду соблюдение правовых предписаний, в том числе касающихся процессуальной формы использования технических средств, т.е. более узкое и прагматичное понятие по сравнению с тем, что предполагается по смыслу в принципе законности⁶.

Сущность других обозначенных выше специальных принципов заключается в следующем:

- принцип безопасности означает, что сами технические средства и правила их применения исключают причинение какого-либо вреда здоровью граждан (принимающих такие средства и в отношении которых они применяются), а также окружающей среде;
- принцип научности предполагает устойчивое получение однозначно достоверного результата при многократном использовании технических средств в определенных условиях;
- принцип этичности исключает действия, связанные с использованием технических средств, унижающих достоинство и оскорбляющих честь человека;

¹ См.: Волинский В.А. Криминалистическая техника: научная техника – общество – человек: Монография. М.; Юнити Закон и право, 2000. С.269-271; Эскархопуло А.А. Основы криминалистической теории СПб. 1992 С. 86-87.

² См.: Леви А.А. Указ. соч. 1974. С. 103.

³ См.: Помпушко И.А. Совершенствование правовых и организационных основ применения криминалистической техники в раскрытии преступлений: Дис. ... канд. юрид. наук. М.: ЮИ МВД РФ, 1996. С.162-163.

⁴ См.: Ростовцев А.В. правовые и организационные вопросы применения цифровой фотографии и видеозаписи при производстве следственных действий // Проблемы управления органами расследования преступлений в связи с изменением уголовно-процессуального законодательства. М.: Акад. упр. МВД РФ, 2008. С. 131.

⁵ См.: Карлов В.Я. Современное состояние и перспективы совершенствования организации и правового регулирования использования криминалистической техники в расследовании преступлений: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2004. С. 66-67.

⁶ См.: Криминалистика / Под. ред. В.А. Образцова. М., 1997. С. 341.

- принцип эффективности предполагает оптимальное соотношение результата использования технических средств и требуемых для этого затрат времени и материальных средств.

Вот эти принципы и следовало бы закрепить в УПК РФ в виде дополнения ч.6 ст.164 УПК РФ, хотя, по нашему мнению, данный вопрос необходимо решать в системе проблем, связанных в целом с использованием специальных знаний в уголовном процессе, в частности, таких как дифференциация форм их использования, регламентация порядка назначения исследований и правовой оценки их результатов, организационное и правовое разграничение функций эксперта и специалиста и др.¹

Законодатель сделал в этом направлении верный, но не решающий шаг. Он ушел от перечня конкретных технических средств, ограничившись упоминанием процессов их применения (фотографирование, видеозапись и т.д.)². Однако отсутствие законодательно определенных принципов допустимости использования технических средств в уголовном процессе явно тормозит применение в этих целях современных, например, цифровых средств фиксации информации³.

В заключение отметим, что научно-технический прогресс самым непосредственным образом повлиял на методы и средства фиксации, хранения, передачи самой разнообразной по своей природе информации (текстуальной, звуковой, видовой). Принтеры, сканеры, средства цифровой фото- и видеозаписи становятся уже обязательными к применению в повседневной практике правоохранительных органов при раскрытии и расследовании преступлений.

С каждым годом появляются новые технические средства, более современные и более «продвинутые» в научном отношении. Научно-технический прогресс не стоит на месте, однако законодатель, проявляя в данном случае традиционный для него консерватизм, медленно и последовательно устраняет, по существу, искусственно созданные барьеры на пути научно-технического прогресса в уголовно-процессуальной деятельности, оценивая его возможности на уровне 50-х годов прошлого века. Наглядным примером тому является упоминание в УПК РФ такого технического средства, как киносъемка, которому давно на смену пришла видеозапись.

Аудио- и видеодокументы входят в понятие электронных документов, в которых информация представлена в электронно-цифровой форме. К особенностям электронного документа можно отнести отсутствие его жесткой привязки к конкретному материальному носителю. Один и тот же электронный документ может существовать на разных носителях. В качестве копии электронного документа может рассматриваться только его копия на бумажном носителе.

В настоящее время существует вполне надежная система правовых, организационных, научно-технических мер обеспечения гарантий подлинности результатов аудио- и видеозаписи в уголовном процессе. Данное обстоятельство, по нашему мнению, не может служить основанием для их исключения из перечня доказательств, определенного ч.2 ст.74 УПК РФ, хотя следует признать, что механизм реализации таких мер пока оставляет желать лучшего. Возникающие при этом проблемы, результаты их анализа и обоснования возможных мер их решения определяют в основе своей содержание следующей главы данной работы.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО ДОПУСКУ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К УЧАСТИЮ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

Грядун В.М.,

¹ См.: Волынский А.Ф. Криминалистическая служба МВД России: былое, настоящее, будущее // Вестник МВД России. 2009. №3. С. 76-83.

² См.: Игошин В.В. Правовые основы использования достижения науки и техники в следственной деятельности // Следователь. 2006. № 5. С. 44.

³ См.: Газизов В.А. Доказательственное значение цифровой фотографии при производстве экспертных исследований в уголовном процессе / В.А. Газизов, П.А. Четверкин // Эксперт – криминалист. 2008. №1. С.21.

Анализ аварийности показывает, что большинство ДТП (более 80% от общего количества) происходит по вине водителей транспортных средств, при этом с каждым годом этот процент растет. Так, если в 2008 г. по вине водителей произошло 78,8% ДТП, то в 2009 – 80,9%, в 2010 г. – 81,8%, а в 2011 г. уже 83,6% (то есть почти на 5% больше, чем в 2008 году. Виновниками более 15% ДТП становятся водители со стажем управления транспортными средствами до трех лет (в 2011 г. – 15,9%, в 2010 г. – 15,1%, в 2009 г. – 15,5%).

Во многом это связано с недостаточной подготовкой водителей, которая заключается в отсутствии или недостаточности навыков управления транспортными средствами, низком уровне знаний водителями ПДД, действующих требований уголовного, административного, гражданского законодательства, регулирующих взаимоотношения в сфере ОБДД, а также неумении применять эти знания в современных условиях интенсивного дорожного движения.

Основными причинами этого является низкое качество обучения в автошколах, невыполнение в полном объеме программ подготовки, низкая требовательность к кандидатам в водители при приеме квалификационных экзаменов.

Для решения данной проблемы необходимо направить основные усилия на совершенствование системы подготовки водителей и проведения квалификационных экзаменов.

Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» предусмотрен целый ряд мероприятий, направленных на повышение качества подготовки и переподготовки водителей транспортных средств.

Так, одним из условий достижения целей Программы является развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении.

Конечная цель всех мероприятий – создать такой механизм подготовки и переподготовки водителей, который бы позволял допускать к участию в дорожном движении водителей, профессионально готовых к безопасному вождению.

Конвенция о дорожном движении (Вена, 1968 г.), к которой присоединилась Российская Федерация, устанавливают порядок допуска водителей транспортных средств к участию в дорожном движении.

Так, каждый водитель должен иметь водительское удостоверение.

При этом государства, присоединившиеся к Конвенции, обязуются признавать международные и национальные водительские удостоверения, соответствующие предписаниям данной Конвенции.

Конвенция устанавливает также требования в отношении подготовки водителя и его состояния здоровья.

В основе законодательства Российской Федерации в сфере предоставления гражданам права на управление транспортными средствами лежит Федеральный закон «О безопасности дорожного движения».

Так, в части 1 статьи 27 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» устанавливается, что «право на управление транспортными средствами предоставляется гражданам, сдавшим квалификационные экзамены, при условиях, перечисленных в статье 25 настоящего Федерального закона». При этом статья 25 предусматривает следующие условия для допуска к квалификационным экзаменам на получение права на управление транспортными средствами:

1. Достижение минимального возраста, установленного данным Федеральным законом.
2. Отсутствие ограничений (то есть медицинских противопоказаний) к водительской деятельности.
3. Прохождение соответствующей подготовки. Что касается минимального возраста, то часть 2 статьи 25 устанавливает, что «право на управление транспортными средствами предоставляется:

- мотоциклами, мотороллерами и другими мототранспортными средствами (категория А) – лицам, достигшим шестнадцатилетнего возраста;

- автомобилями, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми (категория В), а также автомобилями, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, за исключением относящихся к категории D (категория С), – лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста;

- автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими, помимо сиденья водителя, более восьми сидячих мест (категория D), – лицам, достигшим двадцатилетнего возраста;

- составами транспортных средств (категория Е) – лицам, имеющим право на управление транспортными средствами категорий В, С или D, – при наличии стажа управления транспортным средством соответствующей категории не менее 12 месяцев;

- трамваями и троллейбусами – лицам, достигшим двадцатилетнего возраста».

Здесь же содержится классификация транспортных средств, на право управления которыми в Российской Федерации может быть выдано водительское удостоверение.

Данная классификация не учитывает вышеуказанные поправки в Конвенцию о дорожном движении.

Медицинские критерии допуска к квалификационным экзаменам регулируются статьей 23 данного Федерального закона. Так, часть 1 этой статьи рассматривает медицинское освидетельствование кандидатов в водители транспортных средств как составляющую медицинского обеспечения безопасности дорожного движения в целом. Часть 2 этой же статьи формулирует цель обязательного медицинского освидетельствования кандидатов в водители: определение медицинских противопоказаний или ограничений к водительской деятельности. Вместе с тем часть 4 данной статьи устанавливает, что порядок проведения медицинского освидетельствования и перечень медицинских противопоказаний, при которых гражданину Российской Федерации запрещается управлять транспортными средствами, должен определяться федеральным законом.

Последнее требование статьи 25 Федерального закона заключается в обязательном прохождении соответствующей подготовки. Так, статья 26 Федерального закона устанавливает, что к сдаче экзаменов на получение права на управление транспортными средствами допускаются граждане, прошедшие соответствующую подготовку в объеме, предусмотренном учебными планами и программами подготовки водителей транспортных средств соответствующей категории». Согласно части 3 этой статьи «типовые программы подготовки водителей транспортных средств разрабатываются уполномоченными на то федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации на основании соответствующих государственных образовательных стандартов».

В соответствии с Законом Российской Федерации от 10 июля 1992 г. № 3266-1 «Об образовании» (в редакции Федерального закона Российской Федерации от 13 января 1996 г. № 12-ФЗ с последующими изменениями и дополнениями) подготовка водителей транспортных средств может быть осуществлена в рамках профессиональной подготовки либо получения начального профессионального образования.

Государственные образовательные стандарты могут устанавливаться по отдельным дополнительным образовательным программам в порядке, определяемом федеральным законом.

Полномочия по разработке типовых программ и образовательных стандартов в настоящее время установлены в Положении о Министерстве образования и науки Российской Федерации, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398.

Законом Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» п.19 ст.12 функции принимать экзамены и выдавать удостоверения на право управления автомобилем транспортными средствами возложены на полицию.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. №711¹ эти функции, а также согласование программ подготовки водителей автомобилотранспортных

¹ О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. №711, которым утверждено Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

средств выполняются Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Часть 3 статьи 27 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» уполномочивает Правительство Российской Федерации устанавливать порядок сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений.

Кроме того, на Госавтоинспекцию возлагается обязанность по осуществлению в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения.

В соответствии с частью 3 статьи 27 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396 были утверждены Правила сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений (далее – Правила).

В Правилах прямо установлены категории транспортных средств, право на управление которыми подтверждаются соответствующими водительскими удостоверениями, сформулированы условия, при соблюдении которых граждане могут быть допущены к сдаче квалификационных экзаменов. В данном аспекте Правила уточняют и систематизируют требования, установленные в статьях 25 и 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

В Правилах регламентированы требования к экзаменатору, содержание, последовательность и методы проведения теоретического и практического экзаменов, а также требования к транспортным средствам, на которых должен приниматься экзамен, требования к условиям выдачи и замены водительских удостоверений, в том числе гражданам иностранных государств, а также лицам без гражданства.

Кроме того, установлено, что утверждение методики проведения экзаменов относится к компетенции Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России. Методика проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами утверждена ГУГИБДД МВД России 9 августа 2001 г.

Инструкция о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденная приказом МВД России от 20 июля 2000 г. № 782 в целях реализации рассмотренного выше постановления Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396, регламентирует в большей степени организационный аспект данной деятельности.

Такова в общих чертах действующая нормативная правовая база по подготовке водителей, приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений, которая с учетом задач ФЦП, а также изменений международных требований, а также российского законодательства нуждается в совершенствовании.

Так, поправками в Конвенцию, вступившими в силу с 28 марта 2006 г., установлена возможность введения на основании национального законодательства в рамках категорий А, В, С, СЕ, D и DE следующих подкатегорий транспортных средств, на управление которыми может выдаваться водительское удостоверение:

- А1 мотоциклы с рабочим объемом двигателя, не превышающим 125 см³, и максимальной мощностью, не превышающей 11 кВт (легкие мотоциклы);
- В1 моторизованные трициклы и квадрициклы;
- С1 автомобили, за исключением относящихся к категории D, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, но не превышает 7 500 кг; автомобиль подкатегории С1, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;
- D1 автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя, но не более 16 сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобиль подкатегории D1, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;
- С1Е автомобиль подкатегории С1, сцепленный с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массу автомобиля без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 12000 кг;
- D1Е автомобиль подкатегории D1, сцепленный с прицепом, не предназначенным для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не

превышает массу автомобиля без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 12000 кг.

В этой связи НИЦ БДД МВД России в 2007 г. провел специальное исследование¹, в ходе которого проанализировано существо поправок к Конвенции о дорожном движении в части введения подкатегорий транспортных средств, на право управления которыми может выдаваться водительское удостоверение, опыт зарубежных стран с высоким уровнем автомобилизации по подготовке водителей различных категорий и подкатегорий транспортных средств, существующие классификации транспортных средств, существующая нормативная правовая база и состояние подготовки водителей транспортных средств в Российской Федерации и допуска к участию в дорожном движении на предмет возможности введения подкатегорий транспортных средств.

Проведен анализ парка транспортных средств для определения количественного состава подкатегорий транспортных средств, предусмотренных изменениями, введенными поправками в Конвенцию о дорожном движении, и их влияния на аварийность.

Принятию поправок в Конвенцию о дорожном движении в части введения новых подкатегорий транспортных средств, на управление которыми может выдаваться водительское удостоверение, предшествовала значительная подготовительная работа ряда стран в рамках Евросоюза по ужесточению, унификации требований к порядку допуска водителей к управлению транспортными средствами.

Данные поправки позволили учесть современные условия развития автотранспортного рынка, дорожного движения и дифференциации требований в зависимости от характеристик транспортных средств, характера перевозочной деятельности.

В ряде европейских стран ряд подкатегорий уже введен национальным законодательством, в ряде стран готовятся к переходу. В соответствии с новой редакцией статьи 43 Конвенции страны должны выдавать национальные водительские удостоверения в соответствии с новой редакцией приложения 6 не позднее чем через пять лет после ее вступления в силу. Национальные водительские удостоверения, выданные в соответствии с прежними редакциями статей 41, 43 и приложения 6 Конвенции до истечения этого периода признаются в течение срока их действия.

В Российской Федерации существующая государственная статистика не позволяет выделить данные о количестве зарегистрированных автотранспортных средств вышеуказанных подкатегорий, а также о количестве ДТП с их участием в целом по стране.

Вместе с тем исследование, проведенное в ряде субъектов Российской Федерации (Удмурдская Республика, Краснодарский край, Омская, Свердловская, Челябинская области), позволило частично решить данную задачу в рамках упомянутых субъектов и получить ориентировочные данные. Полученные результаты свидетельствуют о том, что транспортные средства с характеристиками введенных Конвенцией подкатегорий «С1» и «D1» занимают в процентном соотношении значительное место в рамках своих категорий. Менее значимую роль в количественном отношении, но также существенную роль в аварийности играют мототранспортные средства подкатегории «A1».

В последнее время широкое распространение в Российской Федерации получили мототранспортные средства (мокики, скутеры), максимальный рабочий объем двигателей которых не превышает 50 куб. см., но максимальная скорость превышает 50 км/час. Такие транспортные средства пользуются в настоящее время повышенным потребительским спросом, их доля на дорогах страны возрастает, и, как следствие, возрастает аварийность с их участием. Вместе с тем они не подлежат государственной регистрации² и на них не распространяется весь механизм государственного регулирования процесса допуска к участию в дорожном движении и ответственности, который существует для механических транспортных средств.

¹ Савин Б.М., Сторожев А.М., Романов А.В. / Научно-исследовательский Центр безопасности дорожного движения МВД РФ.

² О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации: Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938.

Официальной статистики, которая бы позволила определить количество таких транспортных средств в Российской Федерации, не существует. В то же время по данным Министерства экономического развития России, на территорию страны ежегодно ввозится более 40 тысяч единиц такой техники.

Представляется, что данные транспортные средства также можно отнести к подкатегории «А1».

В Российской Федерации имеются условия и необходимость введения подкатегорий «А1», «С1», «D1», «С1Е», «D1Е».

Введение подкатегории «В1» (трициклы и квадрициклы) представляется нецелесообразным, поскольку трициклы и квадрициклы в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации являются мототранспортными средствами и в зависимости от своих характеристик должны быть отнесены к категории «А» или подкатегории «А1».

Данный вывод подтверждается тем обстоятельством, что в соответствии с ГОСТ Р 52051-2003 «Механические транспортные средства и прицепы. Классификация и определения» одиночные мотоциклы, мотоциклы с боковым прицепом, трициклы и квадрициклы отнесены к одной категории «L».

Однако государства дальнего, и что характерно, ближнего зарубежья (Беларусь, Украина, Молдова, Казахстан) своими национальными законодательствами предусмотрели введение подкатегории «В1». Наличие данной категории в национальном водительском удостоверении Российской Федерации не противоречило сути внесенных поправок 2006 года в Конвенцию о дорожном движении.

Введение подкатегорий в Российской Федерации позволит дифференцировать требования к получению права на управление транспортными средствами с различными характеристиками в рамках одной категории (возможность упрощенного обучения и получения права на управление транспортными средствами подкатегориями в рамках категории). Ввести этапность получения такого права (например, возможность получения права на управление транспортными средствами категории «D» только после получения права на управление транспортными средствами категории «D1» и соответствующего стажа управления этой подкатегорией), ввести различные возрастные ограничения (например, для подкатегории «А1» – меньший возраст, для категории «А» – больший).

На основании проведенного исследования сделаны выводы и предложения о целесообразности введения в Российской Федерации указанных выше подкатегорий транспортных средств.

Однако данные предложения не были учтены при разработке нового образца национального водительского удостоверения¹, в котором по-прежнему остались категории транспортных средств без учета поправок Конвенции о дорожном движении 2006 года. В то же время приказом МВД России от 18 апреля 2011 г. № 206 «О введении в действие международного водительского удостоверения» был утвержден образец международного водительского удостоверения, но уже с учетом действующих поправок Конвенции о дорожном движении. Для устранения создавшихся противоречий требуется внесение в федеральное законодательство и, в частности, в закон «О безопасности дорожного движения» принятых категорий и подкатегорий Конвенцией о дорожном движении, вступивших в силу на территории Российской Федерации с марта 2011 года.

Подготовленный проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» вводит подкатегории «А1», «С1», «D1», «С1Е», «D1Е», и на право управления которыми необходимо сдать квалификационные экзамены и получить водительское удостоверение.

Предполагается, что водительское удостоверение на право управления транспортными средствами категории «А» подтверждает также право на управление транспортными средствами подкатегории «А1», категории «С» – подкатегории «С1», категории «D» – подкатегории «D1», категории «СЕ» – подкатегории «С1Е», категории «DE» – подкатегории «D1Е».

Также предлагается ввести категорию «М» – двух- и трехколесные мопеды (с рабочим объемом не более 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью не более 50 км/час). К

¹ О введении водительского удостоверения: Приказ МВД РФ от 2009 г. № 365.

данной категории можно отнести четырехколесные транспортные средства с двигателем (легкие квадроциклы), разрешенная максимальная масса которых не превышает 350 кг, с рабочим объемом двигателя не более 50 см³ и максимальной конструктивной скоростью не более 50 км/час.

Представляется, что государственной регистрации мопедов не требуется, но право на управление транспортными средствами категории «М» должно подтверждаться водительским удостоверением на право управления транспортными средствами любой из категорий или подкатегорий, перечисленных в настоящей статье. В настоящее время наличия водительских прав на мопеды не требуется.

В проекте подготовленного федерального закона предлагается изменить возрастные ограничения для отдельных категорий транспортных средств.

Так, с шестнадцати до восемнадцати лет повышен возрастной ценз для водителей мото-транспортных средств категории «А». При этом прежние шестнадцать лет оставлено для вводимой подкатегории «А1», а также категории «М».

С двадцати до двадцати одного года увеличен возраст, с которого предлагается предоставлять право на управление ТС категории «D» и подкатегории «D1».

Повышение возраста связано с положительно зарекомендовавшей себя зарубежной практикой обеспечения безопасности дорожного движения, а также выводами отечественных и зарубежных исследований о влиянии возраста водителей на БДД.

В предыдущие годы проводилась работа по совершенствованию Методики проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами.

В частности, в соответствии с приказом МВД России от 27 августа 2007 г. № 754 в период с 1 сентября 2007 г. по 1 сентября 2008 г. в ГУВД по Челябинской области проводится эксперимент по приему первого этапа практического экзамена на получение права на управление транспортными средствами с применением автоматизированных систем на специально оборудованном автодроме.

Эксперимент проводится на базе учебных организаций, оснащенных компьютерным классом, специализированным автодромом и учебными транспортными средствами, оборудованными автоматизированными системами контроля и фиксации ошибок кандидатов в водители, применяемыми в ходе их подготовки и последующем тестировании при проведении теоретического и первого этапа практического квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами.

Оборудование учебных организаций должно обеспечивать в режиме реального времени передачу сведений по выделенным каналам связи в экзаменационное подразделение ГИБДД о кандидатах в водители, ходе учебного процесса, результатах внутренних экзаменов, а также квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами при их проведении с участием сотрудников Госавтоинспекции.

К сдаче экзаменов на специализированном автодроме допускаются лица, прошедшие полный курс обучения в учебной организации и подтвердившие в заявлении согласие на участие в проведении эксперимента.

В ходе эксперимента решались следующие задачи.

1. Совершенствование системы приема экзаменов по практическому вождению путем обеспечения объективности контроля качества знаний и практических навыков кандидатов в водители за счет применения автоматизированных систем на автодромах, построенных по определенным требованиям, приближенным к реальным условиям дорожного движения.

2. Создание оптимальных условий для сотрудников Госавтоинспекции МВД России при приеме квалификационных экзаменов у кандидатов в водители вне зависимости от территориальной удаленности места проведения экзамена в режиме реального времени.

3. Внедрение автоматизированных систем контроля за выполнением автомобильными школами объемов учебных планов и программ подготовки водителей транспортных средств. Обеспечение функционирования закрытых систем передачи данных на электронных носителях о ходе подготовки водителей, приема квалификационных экзаменов и их результатах в подразделениях Госавтоинспекции МВД России.

4. Формирование оптимального механизма взаимодействия подразделений Госавтоинспекции МВД России, осуществляющих прием квалификационных экзаменов на базе автодро-

мов, оборудованных автоматизированными системами объективного контроля знаний и навыков кандидатов в водители, и учебных организаций, обеспечивающих выполнение соответствующих технических условий, инженерное и хозяйственное обслуживание процесса приема квалификационных экзаменов.

Предполагается, что создание согласованных механизмов взаимодействия подразделений ГИБДД и учебных организаций при решении проблем подготовки и допуска кандидатов в водители к управлению транспортными средствами позволит:

- повысить качество приема квалификационных экзаменов, обеспечить объективность оценки знаний и практических навыков кандидатов в водители при их допуске к участию в дорожном движении;
- сократить время, затрачиваемое сотрудниками Госавтоинспекции МВД России при приеме квалификационных экзаменов у кандидатов в водители, освободить подразделения ГИБДД от несвойственных им функций, связанных с хозяйственным и инженерным обеспечением автодромов для приема квалификационных экзаменов;
- получить возможность осуществления постоянного контроля в режиме реального времени за процессом подготовки кандидатов в водители и сдачей ими квалификационных экзаменов;
- способствовать развитию учебно-материальной базы, а также здоровой конкуренции среди учебных организаций за счет представления открытой информации о качестве подготовки водителей и результатах сдачи экзаменов.

При положительных результатах эксперимента будут внесены соответствующие изменения и дополнения в Методику.

В марте 2012 года образовательные учреждения по подготовке водителей транспортных средств под эгидой Министерства образования и науки проводили семинар-совещание по обсуждению Административного регламента предоставления МВД РФ государственной услуги по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений, подготовленного ГУ ОБДД МВД России. И хотя участники семинара высказывали разные точки зрения, но главная идея сводилась к одному: проект Административного регламента должен учесть изменения, как международного законодательства, так и ситуации, сложившейся в национальном законодательстве по допуску граждан к обучению и управлению транспортными средствами.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ПРАВИЛ, НОРМАТИВОВ И СТАНДАРТОВ В ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

Губенков О.Е.,

заместитель начальника кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России

Одной из функций подразделений ГИБДД согласно Положению о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ является осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, которыми устанавливаются требования:

- к проектированию, строительству, реконструкции дорог (за исключением государственного надзора при строительстве и реконструкции автомобильных дорог), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского электрического транспорта;
- к эксплуатационному состоянию и ремонту автомобильных дорог (за исключением государственного надзора при их капитальном ремонте), дорожных сооружений, железнодорожных переездов, а также к установке и эксплуатации технических средств организации дорожного движения.

Эти правила, нормативы и стандарты можно условно разделить на несколько групп:

1. Нормативы, устанавливающие значения геометрических параметров дорог.
2. Стандарты и другие нормативы, определяющие требования к конструкции технических средств организации дорожного движения, условия и правила их применения.

3. Нормативы, устанавливающие требования к строительным материалам и конструкциям.

4. Правила, определяющие технологию выполнения строительных и ремонтных работ, порядок содержания дорог.

5. Нормативы, устанавливающие требования к эксплуатации автомобильных дорог и технических средств организации дорожного движения.

Соответствие строительных материалов и конструкций требованиям нормативов и условий зачастую можно определить только методом лабораторных испытаний с применением специальных приборов, т.е. этим занимаются соответствующие специалисты, а сотрудники ГИБДД, как правило, в этом не участвуют, но при необходимости (при расследовании ДТП, в случае возникновения спорных моментов, в процессе работы комиссий по приемке законченных строительством автомобильных дорог, при контроле за строительством дорог) могут обращаться к помощи специалистов и руководствоваться их заключениями.

Организацию и технологию строительства, реконструкции и ремонта дорог, порядок содержания дорог сотрудники Государственной инспекции безопасности дорожного движения должны в определенной мере знать, особенно правила содержания дорог, поддержания их в безопасном для движения транспортных средств и пешеходов состоянии.

В жизни любого строительного объекта есть три стадии:

- проектирование;
- строительство;
- эксплуатация (содержание).

На всех этих стадиях главной задачей исполнителей является наиболее полное удовлетворение запросов тех, кто пользуется строительными объектами. Автомобильные дороги и дорожные сооружения - это строительные объекты, которые должны как можно полнее удовлетворять потребности участников дорожного движения, соответствовать массе, габаритам, динамическим возможностям транспортных средств. С развитием транспорта, ростом его экономического и социального значения возрастают требования к геометрическим параметрам, качественным характеристикам автомобильных дорог.

Требования к дорогам излагаются в нормативных документах, которые периодически обновляются с учетом растущих запросов потребителя, накопления опыта строительства дорог.

Таким образом, эксплуатационные качества автомобильных дорог должны неуклонно повышаться, должны теоретически, логически, согласно объективным законам развития. Для этого необходимы средства, строительные материалы, техника, знания и опыт людей. Недостаток того или иного или всего перечисленного отрицательно влияет на процесс совершенствования дорог на всех стадиях жизни дороги (проект - строительный объект - объект эксплуатации).

В настоящее время действительное положение дел в области проектирования, строительства и содержания автомобильных дорог и дорожных сооружений таково, что зачастую допускаются ошибки, отклонения, нарушения.

Во-первых, при проектировании, строительстве, содержании дорог допускаются отклонения от норм и правил в интересах экономии средств и материалов.

Во-вторых, исполнители допускают ошибки вследствие некомпетентности и неспособности качественно выполнить работы (это и при проектировании, и при строительстве, ремонте, содержании дорог).

В-третьих, при строительстве, ремонте и содержании дорог допускается замена строительных материалов и конструкций, предусмотренных проектом, более доступными и соответственно менее качественными, в-четвертых, зачастую допускается отступление от технологии строительства, выполнение работ с нарушением правил контроля качества работ «на глазок». Кроме того, не полностью используются возможности машин, механизмов, другой техники.

Такое положение складывается как вследствие объективных, так и субъективных факторов.

Основными из неблагоприятных объективных условий являются: недостаток денежных средств, отсутствие или труднодоступность (большое расстояние перевозки) строительных материалов, несовершенство машин и механизмов, низкий уровень требований, заложенных в нормативных документах. И все-таки даже при наличии названных объективных факторов до-

роги могли быть значительно лучше при условии устранения или хотя бы значительного уменьшения влияния таких субъективных факторов, как:

- неграмотное, недальновидное использование имеющихся средств, вследствие чего заказчик требует от проектировщиков снижения себестоимости строительства объекта, а это может быть достигнуто лишь за счет ухудшения качественных характеристик дорог, снижения сроков их эксплуатации, по принципу «скупой платит дважды»;

- умышленное отступление авторов проектов от требований правил, нормативов и стандартов по настоянию некомпетентного «скупого» заказчика, а зачастую и в связи с желанием получить премию за уменьшение проектной стоимости строительства против нормативной;

- низкая квалификация части проектировщиков, строителей и других работников;

- отступление от технологии строительства вследствие неорганизованности, в целях ускорения или упрощения работ, пренебрежительного отношения к обязанностям и т.п.

Строительство такого сложного сооружения, как дорога, с нарушением технологии и «на глазок» приводит к значительному снижению эксплуатационных качеств дорог.

Существенно и незамедлительно ухудшаются условия движения на автомобильных дорогах при пренебрежительном отношении к их содержанию, поддержанию эксплуатационных качеств в нормативных пределах.

Исходя из изложенного, следует вывод, что в настоящее время осуществление контроля за соблюдением правил, нормативов и стандартов при проектировании, строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог является объективной необходимостью.

КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (ПРЕСТУПЛЕНИЙ) В МОНГОЛИИ

Доржсурен Нямдорж,

к.ю.н., старший преподаватель Университета
МВД Монголии

В современном мире, преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств рассматривается как определенное социальное явление, связанное с антиобщественным поведением человека¹. В связи с этим объяснить такое поведение, раскрыть его причины, найти эффективные пути и средства предупреждения преступлений можно только при глубоком изучении всего того, что характеризует преступника как социального индивида, как личность². Основным принципом изучения любой личности является понимание ее как целостного образования, как единства всех свойств и качеств, отражающих взаимосвязь и взаимозависимость личности и социальной среды, в которой эта личность живет и воспитывается и в которой себя проявляет.

Так, к примеру, при неосторожных преступлениях, каковыми являются дорожно-транспортные преступления, поведение субъекта определяется его отношением к окружающей действительности, к соблюдению норм и правил поведения, установленных в обществе³.

По мнению доктора Лебедева С.Я. «подавляющее большинство лиц, совершивших неосторожные преступления, отрицательно относятся к общественным нормам, их поведение характеризуется пренебрежительным отношением к тем правилам, которые общество выработало для обеспечения своей безопасности⁴».

¹ Кудрявцев В.Н. Правонарушения: их причины и предупреждение. М., 1997. С. 25.

² Смирнов Д.В. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Дис. ...канд. юрид. наук. М. 2004. С.133.

³ Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М., 1978. С.128-134.

⁴ Криминология: Учебник / Под ред. С.Я. Лебедева, М.А. Кочубей. М., 2010. С.426.

Для криминологической характеристики лиц, совершивших неосторожные преступления, интерес представляют такие их признаки, как пол, возраст, образовательный уровень, профессиональные навыки, нравственно-психологические свойства.

Следует заметить, что криминологическая проблема роли личности в совершении исследуемого преступления давно вызывает значительный теоретический и практический интерес в Монголии.

Так, доктор Х. Доржпалам рассматривает, что «личность субъекта, совершившего преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и его поведение характеризуются определенными особенностями, обусловленными высокими требованиями, которые предъявляются перед водителями транспортных средств¹». Следовательно, исследование личности нарушителя Правил дорожного движения имеет значение для конкретизации практических мер по предупреждению дорожно-транспортных преступлений.

Доктор С. Жанцан пишет, что «Планирование и организация деятельности по предупреждению преступлений против правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств должны опираться на криминологические исследования, связанные с установлением причин и условий совершения данного вида преступлений и составлением криминологической характеристики лиц, совершивших преступное нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств²».

Говоря о личности правонарушителей этого вида преступности в Монголии необходимо отметить следующее. Среди лиц, допустивших нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, значительно преобладают лица мужского пола³. На их долю приходится – 95,1%, на женщин, соответственно, лишь 4,9%. Однако, как показывает исследование, доля женщин, совершающих ДТП имеет тенденцию некоторого роста. В 2000 г. женщины, совершившие преступления, связанные с нарушением дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, составляли не больше одного процента числа всех нарушителей.

Среди признаков, имеющих значение для криминологической характеристики лиц, преступно нарушивших правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, важное место принадлежит возрасту, который как ни какой другой показатель определяет поведение человека, его физическое состояние и возможности, круг потребностей и ценностных ориентаций, стремлений и желаний⁴.

По данным Информационно-аналитического центра Главного управления полиции Монголии до 59,0% преступлений, связанных с ДТП совершены лицами в возрасте 18-35 лет, 40,2% - лицами в возрасте свыше 35 лет⁵.

Исходя из того, что возрастная характеристика преступников позволяет судить о степени интенсивности проявления криминогенной активности и особенностях преступного поведения представителей различных возрастных групп, мы более детально подошли к этому показателю. Так, распределение лиц, виновных в совершении ДТП, по возрастным категориям показало, что более одной трети от общего количества, а именно 31,6% составляют лица в возрасте от 30 до 39 лет, за ними следует возрастная группа от 18 до 24 лет – 23,7%, а затем группа от 25 до 29 лет -21,1%, группа 40-49 лет 16,5%, а лица в возрасте от 50 лет и старше составляют – 6,2%. Самый минимальный показатель – 0,9% соответствует возрастной группе от 14 до 17 лет.

Объяснить столь высокий удельный вес среди лиц возрастных категорий 30 – 39, 18 -24 можно тем, что с одной стороны, в силу молодости и как следствие, неопытности они чаще попадают в аварийные ситуации, с другой стороны – по мере взросления у них притупляется чувство бдительности, появляется склонность к лихачеству, завышается оценка собственных возможностей по безаварийному управлению транспортным средством.

¹ Доржпалам Х. Уголовно-правовые и криминологические проблемы борьбы с преступлениями, связанными с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Автореф. Дис. ...канд. юрид. наук УБ., 2000. С.78.

² Жанцан Н. Криминология: Учебник. УБ, 2000. С.177.

³ Официальные данные Управления дорожной полиции Монголии. УБ, 2011. С.13.

⁴ Михлин А.С. Личность осужденных к лишению свободы и проблема их исправления и перевоспитания. Фрунзе, 1980. С.166.

⁵ Криминогенная ситуация в Монголии в 2011 г. УБ, 2011. С.18.

Характерный штрих к криминологическому портрету преступника – аварийщика добавляют данные о стаже его водительской деятельности. Наибольшее количество дорожно-транспортных преступлений (21,6%) совершено по вине малоопытных водителей со стажем управления транспортным средством менее одного года. Еще 20,3% преступников имели стаж вождения от 1 до 3 лет¹.

К важным показателям криминологической характеристики лиц, преступно нарушивших правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, относятся данные об их общеобразовательном уровне. По образованию среди лиц, совершивших ДТП в целом преобладают лица с неполным средним образованием (21,1%). Что касается профессиональной подготовки, большинство из них (68,5%) характеризуется пониженной профессиональной квалификацией.

Одним из существенных показателей криминологической характеристики лиц является их род занятий. Так, исследование показывает, что больше половины (60,7%) дорожно-транспортных преступлений совершаются лицами без определенного занятия. За ними следуют рабочие – 23,4%, служащие – 7,6%, животноводы, фермеры – 5,8%, студенты – 2,0%.

За последние 15 лет структура преступников – аварийщиков претерпела сильные изменения. Совершение ДТП безработными лицами стало характерной чертой Монголии последнего времени. Большинство этих лиц (более 90%) занимается так называемым «частным извозом».

Изучение материалов уголовных дел, возбужденных по отношению к лицам, занимающимся частным извозом, показало, что мотивами превышения скорости у них являются: стремление не упустить пассажира – 67%, побыстрее завершить поездку – 17%, желание поскорее доехать до дома – 9%, прочие – 7%.

Следующая категория лиц характеризуется тем, что в последние годы среди животноводов и фермеров полным ходом идет процесс автомобилизации, что соответственно увеличивает их долю в общем количестве лиц, совершивших ДТП. Такая же тенденция наблюдается и в отношении студентов, допустивших нарушение правила дорожного движения.

Иным фактором является связь алкоголизма и дорожно-транспортных преступлений. Общеизвестно, что ДТП, совершенные пьяными водителями, как правило, влекут наиболее тяжкие последствия².

В 2011 г. в Монголии 19,1% ДТП совершено лицами, находящимся в пьяном виде. Как и следовало ожидать, у пьяных водителей процент смертности при ДТП (как водителей, пассажиров, так и пешеходов) оказался выше (34,3%).

Также в 2011 г. в отношении 313145 нарушителей правила дорожного движения были применены меры административного воздействия в виде штрафа, 24200 лиц – лишения права управлять транспортным средством, 199234 лиц – предупреждения.

На основании исследованных нами уголовных дел, рассмотренных судами различной инстанции Монголии, уголовно-правовая характеристика лиц, совершивших преступления, связанные с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, выглядит следующим образом:

Среди совершающих преступления в сфере безопасности дорожного движения в значительную долю (34,3 %) составляют лица, в деяниях которых содержатся составы преступлений, предусмотренные ч. 1 ст. 215 УК Монголии – нарушение водителем законодательства о безопасности дорожного движения, повлекшее причинение менее тяжкого вреда здоровью человека, либо причинение значительного ущерба. В отношении деяний, предусмотренных ч. 2 ст. 215 УК Монголии – нарушение водителем законодательства о безопасности дорожного движения, совершенное в состоянии алкогольного опьянения, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью человека, либо причинение крупного ущерба – 31,7%. А по ч. 3 ст. 215 УК Монголии – за особо квалифицированный состав, то есть деяние, предусмотренное ч.1 ст. 215 УК Монголии, повлекшее смерть человека, либо причинение особо крупного ущерба – 29,1 %. По другим

¹ Официальные данные Управления дорожной полиции Монголии. УБ, 2011. С.14.

² Смирнов Д.В. Указ. раб. С.149.

статьям УК Монголии, предусматривающим ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств – 4,9 %¹.

Распределение лиц, виновных в совершении ДТП, по категориям преступлений показало, что 36,9% из них совершили преступления небольшой тяжести, 30,3% - менее тяжкие преступления, 30,4% - тяжкие преступления, 1,8% - особо тяжкие преступления².

Доля общего рецидива среди лиц, совершивших преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств составляет 2,3%, что несколько ниже доли рецидивистов среди умышленных преступников. Тем не менее, данный показатель свидетельствует о наличии у определенной части водителей устойчивого негативного отношения к соблюдению правовых норм и правил дорожного движения.

По данным судебных органов Монголии, за 2011 г. из общего числа лиц, признанных виновными в совершении ДТП, только к 31,4% было применено наказание в виде лишения свободы, а 68,6% лиц были условно осуждены к лишению свободы.

Более жесткий подход к назначению наказаний в Монголии объясняется строгой уголовно - карательной политикой государства, проводимой в последние годы в отношении преступников – аварийщиков. Данная политика выражается жесткой санкцией норм, предусматривающих составы преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Для того, чтобы целенаправленно воздействовать на преступность, а также развивать и совершенствовать в связи с этим профилактических мероприятий, следует остановиться на типологических чертах, присущих данным правонарушителям.

Наше общество устроено парадоксальным образом: его можно описать как общество опасностей и катастроф. Точно также можно говорить о нашем обществе как обществе страхования, в котором безопасность становится одной из центральных ценностей. Очевидно, что в современном обществе одновременно возрастают безопасность и ненадежность. Такое противоречивое развитие отражается и в понятии риска³.

Риск в узком смысле рассматривается как следствие человеческой деятельности, как результат выбора, принятия решения, как собственное рискованное предприятие. С точки зрения безопасности в век индустриализации ситуация сильно изменилась после того, как не только количественно, но и прежде всего качественно трансформировались создаваемые человеком опасности – и тем самым изменилось положение с риском – с появлением сложных технических и технологических систем (автомобили, дорожные сооружения и т.п.).

Управление транспортным средством, как и любой вид деятельности человека, является определенным риском для его здоровья и для здоровья других, который можно уменьшить, но нельзя довести до нулевого значения. В этом смысле, на наш взгляд, водитель за рулем идентифицируется скорее с источником опасности, чем с потенциальным преступником. Дисциплинированный водитель рискует, но в допустимых, приемлемых пределах. Как только водитель превышает допустимый уровень риска, он становится источником угроз, и при неблагоприятном истечении обстоятельств создает аварийную ситуацию.

Следовательно, о лицах, допустивших преступное нарушение правил дорожного движения, можно судить как о преступно превышающих допустимый предел риска. Здесь, естественно речь идет только о случаях ДТП, где форма вины субъекта оценивается как неосторожная, а не умышленная.

Исходя из вышеописанного, среди лиц, совершающих дорожно-транспортные происшествия и связанные с ними преступления, можно выделить три типа личности:

1. Ситуативно-рискованный тип. Это те лица, которые совершили дорожно-транспортные происшествия под значительным влиянием техно- и криминогенной ситуации, либо в силу особых психофизиологических состояний. В данную категорию входят лица, которые, как правило, ранее не допускали нарушения правил безопасности и в целом характеризуется общей положительной направленностью. Эти лица, как показывает анализ следственной и судебной практики, в силу различных обстоятельств неправильно оценив ситуацию, допустили

¹ Официальные данные Управления дорожной полиции Монголии. УБ, 2011. С.15.

² Криминогенная ситуация в Монголии в 2011 г. УБ, 2011. С.18.

³ Глобалистика: Энциклопедия / Под ред. И.И. Мазура, А.Н. Чумакова. М., 2003. С.897.

ошибку в управлении транспортным средством, либо при неблагоприятно сложившейся ситуации приняли не допустимое решение в действии, создав, таким образом, аварийную ситуацию. Удельный вес лиц ситуативно-рискованного типа среди всех преступников – аварийщиков в Монголии составляет более 46 %.

2. Устойчиво-рискованный тип. Это те лица, которые иногда допускали нарушение правил дорожного движения и управление транспортным средством в состоянии опьянения. Они из-за завышенной оценки собственных возможностей по безаварийному управлению транспортным средством, часто превышает предел допустимого риска. Это так называемый «переходный тип» преступника, у которого гораздо больше рисковосоздающих качеств, таких как привычка к спиртному, безразличие к общественному мнению, систематическое нарушение норм нравственности и морали. Их поведение не было связано с проблемной или провоцирующей ситуацией, а мотив поведения носил социально-нейтральный, иногда даже антиобщественный характер. Удельный вес лиц устойчиво-рискованного типа среди всех преступников – аварийщиков в Монголии составляет почти 35 %.

3. Агрессивно-рискованный тип. Это те лица, которые со своим ярко выраженным антиобщественным характером, сознательно, грубо нарушали, не только правила дорожного движения. Они, систематически превышая предел допустимого риска, активно создают аварийную ситуацию. Их агрессивное действие за рулем мотивировано часто хулиганскими побуждениями, мстостью, корыстью. Общественная опасность этих лиц состоит в том, что они своими выходками на дорогах, чрезмерно рискованными действиями провоцируют аварийную ситуацию, жертвами которой становятся не редко другие водители и пешеходы¹.

Удельный вес лиц агрессивно-рискованного типа среди всех преступников – аварийщиков в Монголии составляет приблизительно 19 %.

Вышеперечисленные утверждения, а также результаты исследования позволяют вырисовывать социально-психологический (биосоциальный) портрет личности преступника, совершающего дорожно-транспортные преступления в Монголии, характеризующего следующими основными признаками:

- мужчина в возрасте от 28 до 35 лет;
- безработный (то есть, не состоит в официальной организации, трудовом коллективе);
- род занятий – частный извоз;
- холст или разведен, либо живет в неблагополучной семье;
- социально неактивен;
- неуравновешен, вспыльчив;
- невысокий образовательный и профессиональный уровень;
- отрицательное поведение в быту;
- низкий уровень правосознания;
- отсутствие раскаяния в содеянном;
- завышенная самооценка;
- подверженность к пьянству и алкоголизму;

Таким образом, определив типологию, мы установили меру вероятности появления рискованных ситуаций соответствующего осложнения, вызванных лицами, преступно нарушающими правила дорожного движения. Однако, как показывают исследования в различных областях наук, появление рискованных ситуаций на дорогах зависимо не только от человеческих факторов. Оно связано также с безопасностью и надежностью транспортно-технических средств, технологическими процедурами, причинами и последствиями технических отказов.

В настоящее время риск, в том числе техногенный, выступает как объект исследования многих наук. Можно выделить четыре такие основные области в исследованиях риска: восприятие и идентификация риска, анализ и оценка риска, принятие решений в условиях риска и управление рисками.

Исходя из вышесказанного, можно заключить, что использование теории риска для решения криминологических проблем предупреждения дорожно-транспортной преступности, на

¹ Доржсүрэн Нямдорж. Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений, связанных с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автомобильного транспорта в Монголии: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С.10.

наш взгляд, позволяет комплексно подойти к проблемам системы «человек – автомобиль – дорога» и плодотворно решить накопившиеся проблемы, связанные с техно и криминогенной ситуацией, обусловленной дорожно-транспортными происшествиями.

Сборник материалов VI международной научно-практической конференции

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

В 3-х частях

Часть 1

Корректор Н.А. Коваленко
Технический редактор П.А. Роголёв

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 1300 от 23.12.11 г.

Подписано в печать 22.05.2012 г. Формат 60x90¹/₁₆.

Усл. печ. л. 7,7. Тираж 100 экз. Заказ № _____.

Орловский юридический институт МВД РФ.
302027, Орел, Игнатова, 2.