

**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 2

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 2 / Орловский юридический институт МВД России. – Орёл: ОрЮИ МВД России, 2012. – 118 с.

ISBN 978-5-88872-036-3 (ч.2)

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 978-5-88872-036-3 (ч. 2)
ISBN 978-5-88872-034-9

© ОрЮИ МВД России, 2012

СОДЕРЖАНИЕ

Дурнев А.И. ОСОБЕННОСТИ ИЗУЧЕНИЯ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД ТЕХНИКИ СКОРОСТНОЙ СТРЕЛЬБЫ ИЗ ПИСТОЛЕТА МАКАРОВА НА БЛИЗКИХ ДИСТАНЦИЯХ.....	5
Еремин Р.В. МОДЕЛИРОВАНИЕ СИТУАЦИОННОГО УПРАЖНЕНИЯ В ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКЕ КУРСАНТОВ ВУЗОВ МВД РОССИИ ПО ПРОФИЛЮ ГИБДД.....	7
Жиляева С.К. К ВОПРОСУ О ПРОЦЕССУАЛЬНЫХ АСПЕКТАХ РАССМОТРЕНИЯ И ПЕРЕСМОТРА ДЕЛ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	9
Занина Т.М., Кружилин В.С. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД, КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	12
Зейналов Ф.Н. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ..	16
Зиборов О.В. АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	19
Иванов И.С. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ УГОЛОВНОЙ ПОЛИТИКИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ.....	22
Имашева Г.К. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АКТИВНЫХ ФОРМ И МЕТОДОВ ОБУЧЕНИЯ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОМ ПРОЦЕССЕ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ОГНЕВАЯ ПОДГОТОВКА».....	28
Истратов А.А. КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ВОПРОСАМ ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА.....	30
Калюжный Ю.Н. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ).....	33
Капустина Е.Г. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПРОПАГАНДЫ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ.....	36
Капустянский В.Г. КРИТЕРИИ УСПЕХА РУКОВОДИТЕЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	39
Карагодин А.В. ПРОФИЛАКТИКА ДЕТСКОГО ТРАВМАТИЗМА СОТРУДНИКАМИ ГИБДД МВД РОССИИ.....	43
Качалов В.В. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ, МЕТОДИЧЕСКИХ И ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ОСНОВ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ОСНОВА ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ФЦП «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006-2012 ГОДАХ».....	46
Кириков А.В. ВЫНОСЛИВОСТЬ КАК ПРОФЕССИОНАЛЬНО ЗНАЧИМОЕ ФИЗИЧЕСКОЕ КАЧЕСТВО СОТРУДНИКОВ ГИБДД, МЕТОДЫ И СРЕДСТВА ЕЁ РАЗВИТИЯ.....	48
Кириленко С.Н. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В СВЕТЕ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	50
Клевцов В.В. ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРОИЗВОДСТВА ДОСМОТРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД В ЦЕЛЯХ ОБНАРУЖЕНИЯ И ИЗЪЯТИЯ НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ.....	52
Клевцов С.В. ИТОГИ ВЫПОЛНЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006-2012 ГОДАХ»: ДОСТИЖЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ.....	54
Коновалов Н.А. ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ НОЧЬЮ.....	57
Коробов А.А. УПРАВЛЕНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ГИБДД...	59

Костина Л.Н. ПСИХОЛОГО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ И ПЕРЕПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД.....	63
Кочеткова Е.А. АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД.....	65
Кочеткова Н.Д. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЗАКОННОСТИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....	68
Кудрявцев Б.А. О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЦЕНТРА АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ФИКСАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ПЕРВЫЕ УРОКИ И ВЫВОДЫ (НА ПРИМЕРЕ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ МВД РОССИИ ПО ГОРОДУ ЕКАТЕРИНБУРГУ).....	71
Кузминова Е.Ю. РАБОТА ОРГАНОВ ПРОКУРАТУРЫ С ЖАЛОБАМИ ГРАЖДАН НА ДЕЙСТВИЯ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....	74
Кузнецова Н.М. ОПЫТ ПРОВЕДЕНИЯ ТАКТИКО-ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО ЭТАПА КОНКУРСА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА СРЕДИ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД.....	76
Лазарев С.Н., Левчук К.В. СУЩНОСТЬ И СОДЕРЖАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТНОГО ПОДХОДА ПРИ ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ.....	78
Лефтеров В.А. ПСИХИЧЕСКОЕ И ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ ЗДОРОВЬЕ РАБОТНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В КОНТЕКСТЕ СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОЦЕССОВ.....	81
Лимарева Е.С. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ПРОБЛЕМА ОБЩАЯ.....	84
Линьков В.В. ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ИНТЕРНЕТ-ТЕХНОЛОГИЙ.....	86
Ляшенко Е.А. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	87
Мальцева О.А. ВИЗУАЛЬНАЯ ПСИХОДИАГНОСТИКА ЛИЧНОСТИ ПРАВОНАРУШИТЕЛЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ.....	90
Марачинский Ю.Л. ОСНОВА ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОТРУДНИКА ПОЛИЦИИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНО-БОЕВЫХ ЗАДАЧ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ.....	93
Маслакова Е.А. КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ.....	96
Маслова И.С. ПРОФЕССИАЛИЗМ – НЕОТЪЕМЛЕМОЕ КАЧЕСТВО СПЕЦИАЛИСТА ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ.....	98
Матросов А.А. СТАНОВЛЕНИЕ ПРАВОВЫХ ОСНОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОВЕТСКОЙ РОССИИ С 1917 ПО 1925 ГГ.....	100
Матросова Л.Д. АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА К ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	103
Мигущенко О.Н. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ.....	106
Мишин Д.С. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТА ИНФОРМАТИЗАЦИИ ГИБДД.....	109
Морозова Н.В. ТЕХНИКО-КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОСМОТРА МЕСТА ДТП.....	112
Моськин С.А. ВОЗДЕЙСТВИЕ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ НА ФОРМИРОВАНИЕ ЛИЧНОСТНЫХ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КАЧЕСТВ СОТРУДНИКОВ ГИБДД.....	114
Нефедова И.И. ПРИНЦИП ЗАКОННОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	116

ОСОБЕННОСТИ ИЗУЧЕНИЯ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД ТЕХНИКИ СКОРОСТНОЙ СТРЕЛЬБЫ ИЗ ПИСТОЛЕТА МАКАРОВА НА БЛИЗКИХ ДИСТАНЦИЯХ

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

Происходящие в обществе кризисные явления привели к усилению преступности, осложнению криминогенной обстановки в нашей стране. Все это переносится в сферу дорожного движения, отрицательно сказывается на дисциплине его участников и на выполнении ими действующих в данной сфере норм и правил. В деле повышения профессиональной подготовленности сотрудников ГИБДД важную роль играет огневая подготовка, поэтому решение проблемы обучения умелому владению боевым оружием в условиях усиления преступности в стране требует тщательного анализа противоречий между содержанием профессиональной деятельности и методикой огневой подготовки.

В связи с этим подготовка сотрудников ГИБДД к применению табельного оружия при выполнении служебных обязанностей предусматривает выполнение на заключительном этапе их обучения специализированных упражнений, моделирующих условия и факторы, присущие типичным ситуациям реальной оперативно-служебной деятельности. Одним из наиболее актуальных и одновременно недостаточно освоенных в педагогической практике разделов огневой подготовки является изучение основ ведения результативной скоростной стрельбы в реальных условиях.

Дело в том, что, по свидетельству многих зарубежных и отечественных исследователей, чаще всего сотрудникам ГИБДД приходится применять табельное оружие на коротких (до 10 м) и сверхкоротких (до 1 м) расстояниях. Для огневого контакта на таких расстояниях характерно, что на первый план выходит умение сотрудника ГИБДД очень быстро извлекать, заряжать, наводить оружие, вести как прицельный, так и неприцельный огонь, а также активно двигаться в условиях внезапно возникшей опасности для других людей или для него самого. Статистика говорит, что именно малые дистанции в сочетании с иными факторами нередко становятся роковыми для жизни и профессиональной судьбы сотрудников ГИБДД, в то время как большинство из них не рискуют применять оружие с расстояния, на котором их учили стрелять.

Между тем эта проблема возникла не сегодня и в мире вот уже несколько столетий идет накопление опыта успешной стрельбы в указанных условиях. Как представляется, без его изучения, осмысления и творческого использования сегодня невозможно решить указанные выше актуальные задачи огневой подготовки сотрудников ГИБДД. В чем же основные особенности сложившихся на сегодня передовых отечественных и зарубежных технологий подготовки к применению пистолета на близких дистанциях?

Их основной характеристикой является максимальная приспособленность техники стрельбы к психическому и физическому состоянию человека в совершенно особых стрессовых условиях, создаваемых этой разновидностью огневого боя. Опираясь на этот подход, сотрудник ГИБДД не преодолевает естественные инстинкты, а активно использует их для повышения эффективности своих действий.

Условия и процесс огневого противостояния в этом бою нередко имеет чрезвычайно сложную структуру: заранее неизвестны ни местонахождение, ни положение противника. Как правило, неизвестны характеристики и пространства огневого поединка, а незнакомое пространство опасно, так как могут быть ловушки, засады, заранее подготовленные позиции с пристреленными участками; динамический рисунок противостояния постоянно меняется и не только из-за целенаправленных действий противника, но и под влиянием непредвиденных обстоятельств. Перемещения противника непрерывно изменяют пространственные характеристики огневого контакта. Дистанция меняется, противник неожиданно уходит либо стремительно приближается.

Результативность действий сотрудника ГИБДД в этих условиях, прежде всего, будет зависеть от уровня его психофизиологической и психологической, а также технико-тактической и физической готовности к экстренным и успешным действиям, в том числе и под огнем противника.

К собственно технической, а с уверенностью можно сказать, и технико-тактической готовности сотрудника ГИБДД к вооруженному противостоянию следует отнести необходимость вести успешную стрельбу в сочетании с умением:

- передвигаться различными способами;
- изменять положения тела с целью уменьшения площади его поражения;
- изменять дистанции по фронту и в глубину;
- умение использовать рельеф местности (предметы обстановки).

Этим требованиям в наибольшей степени отвечает система подготовки к скоростной стрельбе. Наиболее характерной особенностью этой стрельбы является ведение огня сдвоенными выстрелами в движении, при этом её стратегическую основу составляет обеспечение поражения цели обеими пулями. Смысл применения повторного выстрела заключается в следующем: при поражении противника первой пулей (если цель не была поражена в голову) существует реальная угроза проведения им ответного огня, а вторая пуля оказывает еще и мощное ударное воздействие, приводящее, как правило, к немедленному изменению как отдельных частей, так и всего тела (откидывание, вращение, сгибание, опрокидывание, сочетание нескольких изменений положения), препятствуя тем самым немедленной ответной, а тем более прицельной стрельбе.

В случае же попадания второй пулей стрелок двигается и настолько быстро после проведения второго выстрела, что не позволяет какое-то время провести его противнику успешную ответную стрельбу, а ему позволяет либо уйти за укрытие, либо снова выполнить еще пару выстрелов. Если произойдет промах обеими пулями, стрелок после перемещения, не прекращая движения, либо уходит за укрытие, либо снова выполняет еще два выстрела по цели и так далее. И в этом случае находящемуся под интенсивным огнем противнику, даже если он подготовлен, приходится экстренно решать значительные психологические, тактические и технические задачи и возможность ошибок с его стороны также резко возрастает.

Из этого складываются специфические требования и к технике собственно прицельной скоростной стрельбы и к технике передвижений. И если первые касаются удержания пистолета, изготовления, способа прицеливания, обработки спуска и так далее, то вторые - технических и тактических особенностей выполнения действий преимущественно ногами и телом для стрельбы в движении и маневрирования под огнем противника. Тем же требованиям подчиняется и интуитивная стрельба. Этот вид стрельбы относится к неприцельным. Отдельные ситуации требуют умения вести стрельбу без использования прицельных приспособлений (в условиях ограниченной видимости, поиска укрытия, при маневрировании, когда приходится вести огонь из промежуточных положений или в движении).

Овладение основами интуитивной стрельбы можно разделить на несколько этапов:

1. Выполнение первого выстрела с выносом от груди, из положения стоя с опущенными вниз руками и с выхватыванием из кобуры без досылания и затем с досыланием патрона в патронник.
2. Выполнение двух выстрелов по одной мишени с минимальным временным интервалом.
3. Выполнение одиночных выстрелов по нескольким мишеням с переносом огня по фронту и по вертикали.
4. Выполнение парных выстрелов по нескольким мишеням с одного огневого рубежа.
5. Выполнение парных выстрелов по нескольким целям в движении с короткими остановами и в движении на различных огневых рубежах.
6. Выполнение в каждую мишень парных выстрелов в район «груди» с переносом третьего прицельного выстрела в «голову» при произвольной расстановке целей со сменой огневых позиций и использований укрытий.

Однако перед началом выполнения этих упражнений и в процессе их отработки специалисты рекомендуют уделять пристальное внимание качеству изготовления, хватов и передвижений, используемых для скоростной неприцельной стрельбы.

Таким образом, учитывая постоянный рост преступности, напряженную оперативную обстановку, возрастание физических, моральных и психологических нагрузок, усиление давления на сотрудников ГИБДД со стороны противоправных элементов, необходимо совершенствовать навыки обращения с оружием в реальных ситуациях. Когда счет идет на секунды или даже на доли секунд, главное - быстрота действий и реакция сотрудника ГИБДД.

МОДЕЛИРОВАНИЕ СИТУАЦИОННОГО УПРАЖНЕНИЯ В ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКЕ КУРСАНТОВ ВУЗОВ МВД РОССИИ ПО ПРОФИЛЮ ГИБДД

Еремин Р.В.,

преподаватель кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России

Содержание материала дает основание сформулировать цели, задачи, объем программы обучения курсантов и слушателей по физической подготовке со специальной направленностью.

При разработке такой направленности программы мы исходили из требований, высказанных в работах И.В. Блауберга, В.Н. Садовского, Э.Г. Юдина и др. Ими отмечается, что система должна иметь конечный запрограммированный результат. О. Ланге, Б.С. Украинцев определяют, что система должна быть стабильной, саморегулирующейся и саморазвивающейся, обладать высокой степенью эргодичности, с гибкими компенсаторными обратными связями. Она должна иметь возможности резерва для совершенствования, т.е. не строиться на базе жестких программ и методических заданий. В то же время А.Д.Холл, Р.Е. Фейджин определяют, что система должна быть как адекватной и оптимизирующейся для быстрого реагирования на изменяющиеся потребности жизни, так и отличаться постоянством, т.к. ее задача - функционировать длительное время.

С учетом таких требований к системам, в том числе и системе физической подготовки, сформулирована специальная направленность программы обучения курсантов и слушателей образовательных учреждений МВД России по физической подготовке.

Сотрудники подразделений в ходе выполнения своих служебных обязанностей должны избирательно использовать навыки профессиональных двигательных действий. В то же время, несение службы по 10-12 часов, вероятность создания необычной ситуации требуют от них поддержания постоянной готовности к немедленному выполнению правильных и наиболее эффективных действий.

Действенность модельных ситуаций в процессе обучения курсантов сопряжена с законодательством правовой защищенности сотрудников полиции и правомерности в части использования и применения ими оружия.

Таким образом, в целях обеспечения собственной безопасности и предотвращения попыток овладения табельным оружием сотрудник полиции имеет право устанавливать «зону» или «границу» своей безопасности, которая даст возможность держать преступника на определенном расстоянии от себя (например, в 2-5 метрах). Для безошибочного определения «зоны» или «границы» своей безопасности сотрудник полиции должен иметь навык в его установлении. Этот навык может быть сформирован только в процессе многократного выполнения действий, что и обеспечивается в ходе ситуационных практических учебных занятий по физической подготовке.

Все эти условия обуславливают необходимость специальной подготовки сотрудников для формирования и совершенствования навыка и умения прогнозировать ситуацию, быстро определять возможные варианты решений и действий в них, мгновенного проявления максимальных усилий основных физических качеств.

Физическая подготовка, как и другие изучаемые в образовательных учреждениях предметы и дисциплины, должна способствовать формированию у обучаемых специальных знаний, навыков и умений. Т.к. процесс обучения воздействует комплексно на весь организм курсантов и слушателей, то следует рассматривать и физическую подготовку как средство для воздействия не только на совершенствование основных физических качеств и освоение профессиональ-

ными двигательными действиями, но и на ментальные механизмы обучаемых. Это требует конкретизации характеристики и принципов построения системы обучения по физической подготовке.

Физическая подготовка, являясь одним из элементов системы профессиональной подготовки, направлена на обеспечение готовности курсантов и слушателей к охране общественного порядка, предотвращению преступлений, сохранению жизни и здоровья гражданам. Основными направлениями обеспечения высокой эффективности физической подготовки курсантов и слушателей в процессе их обучения является специальная направленность средств и методов обучения и воспитания. Профессионализм работника органов внутренних дел характеризуется перспективой видения им решения в неожиданно возникшей ситуации, специальными знаниями и умениями, быстрым ориентированием в сложной, постоянно меняющейся обстановке, мгновенным выбором наиболее эффективного решения в неожиданно создавшейся ситуации, реализацией принятого решения своими решительными действиями, разумным проявлением властных полномочий и распорядительности. С точки зрения психологии он проявляется через язык образов, действий, эмоций и неразрывно связан с мотивационной системой, волей, когнитивной сферой индивидуума.

В поисках эффективных средств в профессиональной подготовке курсантов образовательных учреждений МВД России представляется целесообразным обратиться к передовому опыту подготовки специалистов в учебных заведениях. Например, анализ профессиональной деятельности сотрудников одного структурного подразделения – ГИБДД дает основание определить, что она включает широкий диапазон действий:

- контроль за соблюдением правил дорожного движения;
- соответствие технического состояния транспортного средства нормам безопасности для окружающих и пассажиров;
- проверка документов водителя транспортного средства и определение признаков подделки;
- определение идентификации номеров узлов и агрегатов транспортного средства данным технического паспорта;
- определение меры наказания водителя транспортного средства при совершении нарушения правил дорожного движения;
- составление схемы осмотра дорожно-транспортного происшествия;
- составление протокола совершения дорожно-транспортного происшествия;
- оказание доврачебной помощи участникам дорожного движения, а также пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии;
- розыск угнанного транспортного средства по горячим следам;
- преследование правонарушителя на патрульном автомобиле при его попытке скрыться с места совершения преступления на транспортном средстве;
- задержание правонарушителя или водителя, отказывающегося подчиниться законным требованиям инспектора ДПС ГИБДД и др.

Из названного перечня действий инспектора ДПС ГИБДД видно, что в процессе несения дорожно-патрульной службы он должен:

- проявлять внимание и внимательность;
- свои действия по пресечению нарушения основывать на существующем законодательстве Российской Федерации, нормативных и правовых актах и документах, регламентирующих деятельность сотрудников ГИБДД;
- проявлять такие психические качества, как решительность, смелость, находчивость, инициативность;
- на протяжении всего времени несения службы быть бдительным и готовым к отражению внезапного нападения преступника;
- свои действия соподчинять нормам морали и права.

Таким образом, профессиональная компетентность сотрудников ГИБДД обеспечивается знаниями юридических дисциплин, блока гуманитарных дисциплин – философии, педагогики, социологии, культурологии, политологии, физической подготовки и др. Ни в одной отдельно взятой дисциплине учебного плана не представляется возможным сформировать умение проявлять специальные знания одновременно. Возникшее противоречие можно разрешить только

комплексным применением полученных специальных знаний. Таким образом, возникла идея интегрировать реализацию знаний отдельных учебных дисциплин, моделируя профессиональную деятельность в условиях, максимально приближенных к реальным, на отдельном учебном занятии. Так как любая профессиональная деятельность реализуется через двигательные действия, то естественно осуществлять такое моделирование на занятиях по дисциплине «Физическая подготовка».

К ВОПРОСУ О ПРОЦЕССУАЛЬНЫХ АСПЕКТАХ РАССМОТРЕНИЯ И ПЕРЕСМОТРА ДЕЛ ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Жиляева С.К.,

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

Опубликованные обзоры судебной практики районных, городских, краевых и областных судов Российской Федерации показывают, что с 2009 по 2011 годы производства по статьям главы 12 КоАП РФ уверенно занимали до половины общего потока административных производств, а в некоторых регионах даже больше половины. Самые «популярные» на сегодня административные правонарушения в области дорожного движения предусмотрены статьями 12.8 «Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения», 12.15 «Нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона», 12.26 «Невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения», 12.27 «Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием» и некоторыми другими¹.

Обзоры и обобщения практики рассмотрения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения, регулярно подготавливаемые районными (городскими) и областными (республиканскими, краевыми) судами, говорят о многих, порой хронических недостатках, сопровождающих эти производства. По истине общероссийский масштаб приобрели: неизвещение лица о времени и месте рассмотрения дела об административном правонарушении; иные процессуальные нарушения, связанные с надлежащим оформлением процессуальных документов; неустановление обстоятельств, влияющих на вид и размер административного наказания; непривлечение виновных к административной ответственности в связи истечением сроков давности и, конечно же, всевозможные ошибки в квалификации содеянного.

Судьи рассматривают дела о правонарушениях, предусмотренных ч. 4 ст. 12.2, ч. 1 и 2 ст. 12.4, ч. 3, 4 - 6 ст. 12.5, ч. 2 ст. 12.7, ст. 12.8, ч. 3 ст. 12.10, ч. 4 ст. 12.15 (за исключением случаев фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи), ст. 12.26, ч. 2 и 3 ст. 12.27, ст. 12.35.

Санкции указанных норм, кроме ст. 12.35, предусматривают наказания в виде лишения права управления транспортными средствами, конфискации устройств, приборов и приспособлений и административного ареста, что собственно и явилось причиной отнесения дел об этих правонарушениях к компетенции судов. Санкция ст. 12.35 предусматривает только штрафы, однако специфика правонарушения такова, что потенциальным правонарушителем является должностное лицо органов полиции.

С 1 января 2012 года перечень «судебных» статей пополнился частью 2.1 статьи 12.3, частью 3 (в случаях незаконного нанесения цветографической схемы легкового такси) статьи 12.4, частями 4.1 и 7 статьи 12.5. В отличие от основного списка, новые санкции являются пре-

¹ Иванов И.С. Практический комментарий к главе 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» (Подготовлен для системы Консультант Плюс, 2011).

имущественно только штрафными. Отнесение указанных дел к компетенции судов обусловлено не видом наказания, а характером правонарушения. Во всех случаях новые нормы содержат составы административных правонарушений, связанных с предоставлением нелегальных услуг такси: отсутствие у водителя при себе разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси; незаконное нанесение на наружные поверхности транспортного средства цветографической схемы легкового такси; управление транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси или на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси.

Дела об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 2 ст. 12.2, ч. 4 ст. 12.9, ч. 1 ст. 12.10, ч. 3 ст. 12.16, ч. 2 ст. 12.17, ч. 1 и 2 ст. 12.21.1, ч. 1 ст. 12.21.2, ст. 12.24, рассматриваются судьями в случаях, если орган или должностное лицо, к которым поступило дело о таком административном правонарушении, передает его на рассмотрение судье. Санкции этих норм предусматривают в качестве альтернативы штрафу лишение права управления транспортными средствами на сроки: от 1 до 3, от 2 до 4, от 3 до 6, от 4 до 6 месяцев. И только обе части статьи 12.24 предусматривают сравнительно длительные сроки лишения права управления транспортными средствами: от года до полутора лет и от полутора до двух лет соответственно.

Следовательно, в настоящее время наказание в виде лишения права управления транспортными средствами преимущественно назначается судьями. Однако по восьми статьям главы 12 КоАП РФ оно может быть назначено другими уполномоченными субъектами.

Дела судебной компетенции рассматриваются либо мировыми судьями, либо судьями районных судов, либо судьями гарнизонных военных судов. По общему правилу дело будет рассмотрено мировым судьей, но из этого правила есть два исключения:

1. В случаях, если после выявления административного правонарушения осуществляются экспертиза или иные процессуальные действия, требующие значительных временных затрат, проводится административное расследование (ст. 28.7). Дела, производство по которым осуществляется в форме административного расследования, рассматриваются судьями районных судов (абз. 2 ч. 3 ст. 23.1);

2. Дела об административных правонарушениях, совершенных военнослужащими и гражданами, призванными на военные сборы, рассматриваются судьями гарнизонных военных судов.

Органы внутренних дел (полиция) рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 12.1, ч. 1 - 3 ст. 12.2, ст. 12.3 (за исключением случаев управления транспортным средством водителем, не имеющим при себе лицензионной карточки), ч. 3 ст. 12.4, ч. 1, 2 и 3.1 ст. 12.5, ст. 12.6, ч. 1 и 3 ст. 12.7, ст. 12.9, ч. 1 и 2 ст. 12.10, ст. 12.11 - 12.14, ч. 1 - 3, ч. 4 (в случае фиксации административного правонарушения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи) ст. 12.15, ст. 12.16 - 12.25, ч. 1 ст. 12.27, ст. 12.28 - 12.34, 12.36.1, 12.37.

В отношении определения подведомственности дел об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 4 ст. 12.15, в случае, если правонарушение зафиксировано с помощью технических средств измерения, следует устанавливать, в каком режиме работал конкретный прибор фото-, киносъемки или видеозаписи, с помощью которого зафиксировано правонарушение, в автоматическом или ином. Если прибор не относится к техническому средству видеофиксации административного правонарушения, работающему в автоматическом режиме, результаты его использования, например, в виде фототаблиц и видеозаписи в силу ст. 26.2, 26.8, 26.11 КоАП РФ могут быть признаны лишь одними из доказательств по делу, которые подлежат оценке в совокупности с другими доказательствами по делу и не влияют на подведомственность рассмотрения дел данной категории, если для этого отсутствуют иные предусмотренные КоАП РФ основания¹. От имени органов внутренних дел (полиции) при рассмотрении любого из вышеперечисленных правонарушений выступают начальник государственной

¹ Обзор практики рассмотрения судьями Пермского края дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» за 2008, 2009 и 2010 годы // СПС «Консультант Плюс», 2012.

инспекции безопасности дорожного движения, его заместитель, командир полка (батальона, роты) дорожно-патрульной службы, его заместитель.

Органы, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере транспорта, рассматривают дела об административных правонарушениях, предусмотренных частью 2 статьи 12.3 (об управлении транспортным средством водителем, не имеющим при себе лицензионной карточки), статьями 12.21.1 и 12.21.2 (в части осуществления контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок). От имени этих органов дела рассматривают: руководитель федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, его заместители; руководители структурных подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, их заместители; руководители территориальных органов федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, их заместители; иные должностные лица федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по контролю и надзору в сфере транспорта, уполномоченные осуществлять контроль и надзор в сфере транспорта (государственные транспортные инспекторы).

В соответствии с абз. 2 ч. 3 ст. 23.1 КоАП РФ судьи районных судов рассматривают дела об административных правонарушениях, указанных в частях 1 и 2 статьи 23.1 КоАП РФ, в том числе, когда по делу проводилось административное расследование. Цели, порядок и необходимость проведения административного расследования, перечень дел, по которым оно может проводиться, определяются в соответствии со ст. 28.7 КоАП РФ.

Административное расследование представляет собой комплекс требующих значительных временных затрат процессуальных действий, направленных на выяснение всех обстоятельств административного правонарушения, их фиксирование, юридическую квалификацию и процессуальное оформление. Критерий значительности временных затрат далее не раскрывается, что на практике может привести к недопониманию со стороны граждан. Так, например, в одной из жалоб утверждалось, что по делу фактически проведено административное расследование. Суд с этим утверждением не согласился, пояснив: «Все процессуальные действия по выяснению обстоятельств административного правонарушения, их фиксирование, юридическая квалификация и процессуальное оформление были совершены в течение трех дней после дня обнаружения данных, указывающих на наличие события административного правонарушения»¹.

Если при фактическом проведении административного расследования вопрос о привлечении лица к административной ответственности в нарушение приведенных норм закона решает начальник ГИБДД ОВД или мировой судья, следует констатировать нарушение процессуального порядка привлечения к административной ответственности.

Бывают ситуации иного порядка, когда административный материал направляется для рассмотрения в районный (городской суд), поскольку проводилось административное расследование, однако при подготовке дела к рассмотрению суд устанавливает, что фактически указанного расследования не проводилось.

Так, ГИБДД ОВД было возбуждено дело и назначено административное расследование ввиду необходимости проведения оперативно-розыскных мероприятий по установлению скрывшегося водителя. Судья горсуда при подготовке дела установил, что процессуальных действий, требующих значительных временных затрат, не проводилось, скрывшийся водитель в тот же день явился в ГИБДД, где в отношении его составили протокол об административном правонарушении, определение о проведении административного расследования вынесено формально².

Согласно Постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении КоАП РФ» после выявления того, что административное расследование фактически не проводилось, судьей районного суда при

¹ Постановление Архангельского областного суда от 21 июля 2011 г. № 4а-332 // СПС «Консультант Плюс», 2012.

² Обобщение судебной практики Асбестовского городского суда по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения за I полугодие 2009 г. // СПС «Консультант плюс», 2012.

подготовке дела к рассмотрению следует решить вопрос о его передаче мировому судье на основании пункта 5 части 1 статьи 29.4 КоАП РФ¹.

В случае, если при совершении физическим лицом административного правонарушения назначается административное наказание в виде предупреждения или административного штрафа, протокол об административном правонарушении не составляется, а уполномоченным на то должностным лицом на месте совершения административного правонарушения выносится постановление по делу об административном правонарушении о назначении административного наказания в виде предупреждения или административного штрафа в порядке, предусмотренном статьей 29.10 КоАП РФ.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ АДМИНИСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД КАК ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Занина Т.М.,

к.ю.н., профессор, начальник кафедры
административного права и административной
деятельности ОВД Воронежского института
МВД России;

Кружилин В.С.,

к.ю.н., заместитель начальника кафедры
административного права и административной
деятельности ОВД Воронежского института
МВД России

По мнению различных ученых и практиков, одной из важнейших проблем современного государства является необходимость адекватного комплексного обеспечения безопасности дорожного движения. Масштабы дорожно-транспортной аварийности в России в целом переходят границы разумного. Ежегодно на дорогах страны погибает около 30000 человек. Образно рассуждая, можно представить, что за десятилетие в таких условиях из социума «исчезает» население целого города численностью 300-350 тысяч человек, из которых более четверти - люди наиболее активного трудоспособного возраста (26 - 40 лет)! Совершенно очевидно, что к указанным погибшим сразу после ДТП не относятся лица, скончавшиеся несколько позже. И всем изучающим вопросы обеспечения безопасности дорожного движения известны усредненные российские данные о примерно 80000 человек в год, получивших ранения в результате ДТП. Важнейшим относительным показателем, отражающим степень безопасности участников дорожного движения, является уровень риска пострадать в ДТП, который оценивается числом пострадавших на 100 тыс. населения. Например, данные по Липецкой области за 2011 год показали, что из каждых 100 тыс. жителей региона в ДТП пострадали 274,1 человека. В свою очередь в Воронежской области только за период с января по июль 2011 года зарегистрировано 1550 ДТП (-5,1%), в которых 192 человека погибли и 1947 были ранены. Приведенные цифры физических потерь и ранений сопоставимы с фронтовыми сводками, словно на дорогах Отечества ведутся боевые действия.

Кроме того, нельзя не учитывать и то, что дорожно-транспортные происшествия наносят государству и его гражданам огромный имущественный ущерб, который в последние годы, по подсчетам экспертов, составляет около 2,5% валового внутреннего продукта Российской Федерации.

Некоторые правоведы, социологи и экономисты пытаются объяснить зловещий рост аварийности стремительной «автомобилизацией» населения России. Другие аргументированно

¹ О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 (ред. от 09.02.2012) // СПС «Консультант плюс», 2012.

обосновывают это недостаточно высоким уровнем культуры и правосознания участников дорожного движения. Третьи исследователи уповают на экономическую составляющую и связывают большое количество ДТП с недостаточным финансированием строительства и ремонта дорожной инфраструктуры и устаревшим парком автотранспорта.

Одним из контраргументов может быть довод о том, что в целом по всей «сверхавтомобилизированной» Европе показатели дорожной аварийности приблизительно в 2,5 раза меньше российских. Значительно лучше обстоят дела в этом отношении и на дорогах США. В отдельных развитых странах Юго-восточной Азии аварийность имеет также устойчивую тенденцию к снижению.

Статья 2 Конституции РФ устанавливает, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Соответственно, охрана жизни и здоровья в области дорожного движения должны стать первостепенными задачами государства. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения сформулированы в ст. 3 Закона «О безопасности дорожного движения».

Постановлением Правительства РФ 20.02.2006 была принята и утверждена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах». Целями Программы являются сокращение в 1,5 раза количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, и на 10% - количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в 2012 г. по сравнению с 2004 годом. Это может позволить Российской Федерации приблизиться к уровню безопасности дорожного движения, характерному для стран с развитой автомобилизацией населения, снизить показатели аварийности и, следовательно, уменьшить социальную остроту проблемы.

В 2012 г. по сравнению с 2004 г. ожидается сокращение количества лиц, погибших за год, на 11,5 тыс. человек и количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими на 20,3 тыс. единиц. Всего за время реализации Программы предположительно будут сохранены жизни 54 тыс. человек по сравнению с вариантом развития ситуации в условиях отсутствия программно-целевого метода.

Тем не менее, на наш взгляд, необходима не только декларация принципов, но и адекватные реальные меры по защите жизни и здоровья граждан в сфере дорожного движения, а также защите их имущества, осуществление которых возможно в основном через активную работу государственных органов по предотвращению ДТП, в том числе посредством выявления соответствующих правонарушений и привлечения к ответственности лиц, их совершивших. Изучение состояния аварийности в дорожном движении показывает, что практически каждому ДТП предшествует нарушение правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств, и, кроме того, также могут иметь место правонарушения юридических лиц и должностных лиц, связанные с ненадлежащим ремонтом и содержанием дорожных сооружений.

Так, например, в Липецкой области из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств совершено более четырех пятых (89,3%) всех происшествий. Всего в текущем году по вине водителей в указанном регионе произошло 2002 ДТП, в которых 247 человек погибли и 2715 получили ранения. В среднем по области в дорожно-транспортных происшествиях погиб практически каждый 11 из 100 пострадавших водителей.

Аналогичная ситуация имеет место в целом и по России. Столь высокий уровень нарушений Правил дорожного движения, влекущих тяжкие последствия, обусловлен, помимо прочего, либо ненадлежащим правовым регулированием вопросов безопасности дорожного движения, либо ненадлежащим исполнением закона как участниками дорожного движения, так и самими правоприменителями.

В статье мы не преследовали цель проанализировать все условия указанной Программы и направления деятельности государства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а хотели бы обсудить некоторые проблемы совершенствования административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД.

Мы не будем вступать в полемику по поводу сущности административно-юрисдикционной деятельности в целом, в данном случае подразумевается основанная на нормах права процессуальная специфическая деятельность уполномоченных на то должностных лиц ГИБДД

по выявлению, пресечению административных правонарушений в области дорожного движения и привлечению к ответственности виновных лиц.

Подразделения ГИБДД наделены широкими полномочиями в сфере борьбы с правонарушениями в области дорожного движения. Так, например, в статье 2 федерального закона «О полиции», где обозначены основные направления деятельности полиции, отмечено помимо прочего, что данная государственная структура осуществляет обеспечение безопасности дорожного движения (п.7). И в рамках такой деятельности полиция должна предупреждать соответствующие преступления и административные правонарушения (п.2), а также осуществлять производство по делам об административных правонарушениях и исполнять административные наказания (п. 5). Указанные направления являются отправной точкой для определения статуса непосредственно самих подразделений ГИБДД и их должностных лиц, допущенных к юрисдикционной деятельности. В свою очередь в ст. 12 федерального закона «О полиции» наряду с иными на полицию возложена обязанность осуществлять государственный контроль (надзор) в области дорожного движения. В ст. 13 реализация указанной обязанности обеспечивается соответствующими правами. Более детально административно-процессуальные действия сотрудников «дорожной» полиции регламентированы нормами Кодекса РФ об административных правонарушениях, а также Административным регламентом, утвержденным приказом МВД России №185 от 2 марта 2009 года. Таким образом, созданы определенные административно-правовые условия, которые позволяют в определенной степени контролировать дорожное движение и воздействовать на аварийность на российских дорогах, в том числе и снижая опасность ДТП.

За 12 месяцев 2011 года сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения УМВД России по Липецкой области было выявлено 287520 правонарушений в области дорожного движения (+7,7%). В соседней Воронежской за шесть месяцев 2011 года возбуждено более 500 тысяч административных материалов (+71%), из них более 21 тысячи (+2,2%) - в отношении пешеходов и свыше 477 тысяч (+76,4%) – в отношении водителей. Анализ деятельности подразделений ГИБДД в других регионах России также свидетельствует о росте выявляемых правонарушений в области дорожного движения. Однако приходится констатировать, что в юрисдикционной деятельности ГИБДД по-прежнему существуют некоторые проблемы, которые в совокупности влияют на эффективность правоприменения и в целом на состояние безопасности дорожного движения в России.

Рамки данной статьи не позволяют детально рассмотреть все имеющиеся проблемные вопросы, и в связи с этим обозначим основные из них:

Во – первых, на наш взгляд, нуждаются в совершенствовании материальные нормы об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. В частности, по некоторым составам следовало бы усилить тяжесть наказаний. Так, например, за проезд на запрещающий сигнал светофора или запрещающий жест регулировщика (ст.12.12 КоАП РФ) следовало бы применять как альтернативное и наказание в виде лишения права управления транспортным средством. А при повторном аналогичном правонарушении, повлекшем вред здоровью, предусмотреть абсолютное лишение такого права, причем должна быть исключена возможность получения права на управление транспортным средством впредь. Например, в Липецкой области благодаря сотрудникам ГИБДД в 2011 году выявлено 7026 (+5,8%) нарушений по данной статье, т.е. столько раз у других участников дорожного движения был реальный шанс попасть в ДТП и, возможно, с трагическими последствиями. И это только учтенные правонарушения.

Во-вторых, опрос сотрудников ГИБДД Центрально-Черноземного региона показывает, что при привлечении к ответственности возникают проблемы, связанные с закреплением доказательств вины правонарушителя, привлечением участников дорожного движения в качестве понятых, а также как свидетелей происшествия. Соответственно необходимо обратить внимание на качество норм, содержащихся в главе 26 КоАП РФ, и норм о применении мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. В свою очередь, требует активизации деятельность государственных органов в области пропаганды гражданского долга участников дорожного движения.

В-третьих, очень серьезным аспектом административно-юрисдикционной деятельности является противодействие органам и должностным лицам, применяющим меры принуждения в

области обеспечения безопасности дорожного движения. Если противодействие органам, осуществляющим уголовное преследование, в криминалистике и других правовых науках изучено довольно подробно, то в административном процессе этот вопрос практически не обсуждается, хотя практика ГИБДД свидетельствует о том, что часто правонарушители активно препятствуют привлечению их к ответственности, при этом задействуют материальные ресурсы, хорошо подготовленных адвокатов и коррупционные связи в органах власти.

В-четвертых уровень юридической подготовки сотрудников Госавтоинспекции оставляет желать лучшего, значительная часть полицейских нуждается либо в переподготовке, либо в получении надлежащих первоначальных знаний в области права, и в первую очередь по программам государственно-правовой специализации. От этого зависит эффективность правоприменительной практики, объективность и законность принимаемых решений. В связи с этим, думается, что одним из приоритетных направлений деятельности учебных заведений МВД России, особенно расположенных в удалении от ЦФО, должна быть подготовка и переподготовка кадров для дорожно-патрульной службы ГИБДД.

В-пятых, необходима дальнейшая активизация работы по внедрению в деятельность ГИБДД самых современных технических средств фиксации правонарушений, инфокоммуникационных технологий, создание объединенных федеральных баз данных о правонарушениях и лицах, их совершивших, а также назначенных в их отношении наказаниях.

В - шестых, на наш взгляд, при растущем парке автомобилей нуждается в переосмыслении штатная численность «дорожной полиции», а также возможность наделения наряду с участковыми уполномоченными отдельными юрисдикционными полномочиями в сфере дорожного движения и других полицейских (например, некоторых сотрудников патрульно-постовой службы), которые при патрулировании территорий могли бы оперативно реагировать на нарушения определенных ПДД и, взаимодействуя с госавтоинспекторами, реально влияли бы на оперативную обстановку в области дорожного движения. Так, согласно административному регламенту №185 участковыми уполномоченными полиции Липецкой области в 2011 году выявлено 9488 нарушения ПДД, из них 57 - по статье 12.8 («Управление в состоянии опьянения»).

В – седьмых, существуют проблемы исполнения наказаний за правонарушения в области дорожного движения. Например, в Липецкой области в 2011 году подвергнут административному штрафу 231041 нарушитель ПДД (+15,7%) на сумму 86 млн 257 тыс. 950 рублей. Взыскано штрафов с 159775 нарушителей на сумму 46 млн 892 тыс. 950 рублей. За АППГ взыскано штрафов на сумму 35 млн 139 тыс. рублей. Взыскиваемость штрафов составила 60,0% (АППГ: 60,0%). И это не самая плохая статистика по России. Получается около 40-50 % правонарушителей откровенно игнорируют нормы права и само государство, продолжая, как показывают опросы, управлять транспортными средствами и совершать аналогичные правонарушения.

В-восьмых, требует переосмысления юрисдикция в отношении юридических лиц и должностных лиц транспортных организаций и иных задействованных в обеспечении дорожного движения структур. Так, например, в Липецкой области по итогам деятельности подразделений ГИБДД области за 12 месяцев прошедшего года к административной ответственности за различные нарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения привлечено 1385 должностных лиц, из которых 1048 привлечено к административной ответственности по ст. 12.31 КоАП РФ, в том числе 912 – за выпуск на линию технически неисправных транспортных средств и 136 – за выпуск на линию транспортных средств, не прошедших государственный технический осмотр и незарегистрированных в установленном порядке. В целом по России такая работа должна быть активизирована, ибо от этого также зависит уровень аварийности.

И, наконец, нормальная административная юрисдикция в области дорожного движения невозможна без надлежащей борьбы с коррупцией. Причем это проблема не только полицейских, задействованных в коррупциогенных отношениях, касающихся соответствующих юрисдикционных отношений. На наш взгляд, необходимо также активнее привлекать к уголовной ответственности и лиц, предлагающих взятки сотрудникам ДПС ГИБДД, тем более закон четко предписывает немедленно сообщать о каждом факте коррупционного характера в отношении полицейского.

Как справедливо отмечают ученые, очень высокий динамизм правовой основы дорожного движения, отсутствие в ней достаточно четких определений ключевых понятий, отражающих юридическую суть тех или иных событий, а также наличие множества структурно-

содержательных дефектов не только вносят путаницу в правосознание участников дорожного движения и должностных лиц, занимающихся обеспечением безопасности дорожно-транспортного процесса, но и обуславливают, а нередко и провоцируют правонарушения.

В некоторых случаях отсутствие процессуальных норм, разъясняющих порядок действий должностного лица Госавтоинспекции, влечет за собой произвольное трактование материальных правовых норм, и, как следствие, могут допускаться ошибки, за которыми обязательно последует административное или судебное разбирательство.

Таким образом, совершенно ясно, что дорожное движение представляет собой глобальное социальное явление, которое может и должно регулироваться соответствующими юридическими нормами. Без четкой системы разрешений и запретов в сфере, связанной с массовой эксплуатацией транспортных средств, являющихся источниками повышенной опасности, невозможно создать хорошие условия для защиты жизни и здоровья как водителей, так и пешеходов.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНОЙ ПОЛИЦИИ

Зейналов Ф.Н.,

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

Одно из ведущих мест в системе государственных структур, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения, во всех странах занимают дорожные полиции. Задачи, стоящие перед ними в этой области, в большинстве государств во многом сходны с теми, которые решает дорожно-патрульная служба Госавтоинспекции России. Основными функциями дорожной полиции являются: надзор за соблюдением правил дорожного движения, оформление ДТП и расследование обстоятельств их совершения, участие в охране общественного порядка и борьбе с преступностью. Кроме того, дорожная полиция контролирует техническое состояние автомобилей в процессе движения, их соответствие экологическим нормам и требованиям безопасности дорожного движения.

В зависимости от национального законодательства в некоторых странах полиция контролирует также соблюдение правил парковки, перевозки грузов, режима работы водителей.

Полномочия полицейских во многих государствах установлены единым законодательством страны. В то же время в Швейцарии требования к работе полиции вводятся законодательными органами кантонов. В США также каждый штат имеет свое законодательство, регулирующее работу полиции. В Великобритании такие законодательные нормы Англии и Уэльса отличаются от законодательных норм Северной Ирландии и Шотландии. Но, практически во всех странах наблюдается тенденция все большего признания значимости осуществляемого полицией надзора за соблюдением правил дорожного движения. При этом выявляются общие закономерности подхода к решению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Так, на международном симпозиуме «Стратегия полиции по снижению уровня аварийности в Европе», организованном Европейским советом безопасности транспорта (Брюссель, 1999г.), представители дорожных полиций пришли к выводу, что основная задача заключается не столько в выявлении и наказании нарушителей, сколько в сдерживании участников движения от нарушений, которые ведут к ДТП и тяжелым последствиям. Европейский совет безопасности транспорта (ETSC) высказал мнение, что ущерб от ДТП может быть снижен на 50%, если водители будут соблюдать правила дорожного движения. Изменить же поведение недисциплинированных водителей может лишь осознание ими высокой степени риска быть остановленными полицией и привлеченными к ответственности.

Основными задачами надзорной деятельности дорожных полиций признаются выявление и пресечение случаев превышения установленной скорости движения, управления транспортным средством в состоянии опьянения, неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств, а также защитных шлемов водителями и пассажирами мотоциклов и мопедов. При этом главной тенденцией надзорной деятельности полиции в экономически развитых странах является все более широкое использование устройств автоматического выявле-

ния и фиксации нарушений скоростного режима и проезда на запрещающий сигнал светофора. Кроме того, в ряде стран дорожная полиция все больше уделяет внимание таким нарушениям, как ведение телефонных разговоров при управлении транспортными средствами и непредоставление преимущества в движении специальным транспортным средствам, движущимся с включенными сигнальными устройствами.

Особое внимание в зарубежных странах уделяется вопросам поддержания хороших отношений дорожных полицейских с населением и формированию положительного имиджа полицейских в глазах участников дорожного движения. Наиболее наглядно это проявляется в Соединенных Штатах Америки. Специалисты, проводившие опрос сотрудников полицейских департаментов, отмечают, что полицейские неохотно идут в подразделения дорожной полиции в связи с тем, что выявление и пресечение правонарушений в сфере дорожного движения отрицательно сказываются на общественном мнении. Сам характер работы полиции на дороге включает в себя большое число факторов риска для полицейского стать объектом жалоб со стороны граждан либо даже ответчиком на судебном процессе.

Значительная часть обвинений в адрес полиции касается расовой дискриминации при остановке транспортных средств, то есть при остановке не вследствие допущенного водителем правонарушения, а из-за предубежденного отношения сотрудника полиции к водителю из-за расового или этнического происхождения последнего. Это обстоятельство послужило поводом для принятия конгрессом США решения о том, что любой сотрудник полиции, останавливающий транспортное средство на дороге, обязан представить отчет с описанием оснований остановки, проведенных действий и принятых мерах. Практика представления отчетов в разных штатах неодинакова, но, как правило, у водителей и пассажиров не запрашиваются документы, подтверждающие их национальность. Весь массив отчетов подвергается анализу. Для этого формируются соответствующие подразделения. Например, в штате Виржиния в департаменте полиции образована специальная группа. В нее наряду с полицейскими включены 20 граждан штата различной национальности. Несмотря на то, что сбор и анализ отчетов – процедура дорогостоящая, департамент полиции считает, что подобная практика работы имеет положительное значение, поскольку результаты анализа отчетов доказывают общественности уважительное отношение полиции к правам всех без исключения граждан и ее стремление открыто обсуждать и помогать решению возникающих в обществе проблем.

В тех же целях для сотрудников дорожной полиции разрабатываются рекомендации, подробно разъясняющие их действия в типовых ситуациях. Например, рекомендации по остановке транспортного средства содержат не только советы, каким образом совершать те или иные действия, но в большей степени – как вести диалог с водителем, чтобы эти действия были ему понятны и не вызвали протестных настроений.

В целом департаментами полиции США признается, что работа по улучшению отношений с участниками дорожного движения подразумевает, прежде всего, повышение профессионализма полицейских и качества контроля их работы со стороны руководства подразделений полиции. Причем для осуществления такого контроля американские специалисты рекомендуют более широко применять технические достижения, в том числе устанавливаемые в полицейских автомобилях видеозаписывающие устройства.

Как уже отмечалось, в большинстве зарубежных стран законодательство, регулирующее общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, действует на всей территории этих стран. Вместе с тем в ряде государств такое законодательство принимается и действует в отдельно взятых территориальных образованиях. Соответственно этому строится и организация служб дорожной полиции. При централизованной системе управления на национальном уровне в департаментах, национальных агентствах, комиссариатах полиции, включенных в структуру министерств внутренних дел, действуют отделы или управления дорожной полиции, осуществляющие методическое руководство деятельностью соответствующих региональных подразделений. Такую централизованную структуру имеют, например, службы дорожной полиции Испании, Нидерландов, Румынии, Финляндии, Чехии и др.

Самостоятельные (на уровне города, округа, штата) службы дорожной полиции действуют в странах с децентрализованной системой управления полицией (Великобритания, США).

В отдельных странах, в частности в ФРГ, службы дорожной полиции созданы для работы лишь на автомагистралях и основных дорогах, тогда как надзор за дорожным движением на остальной улично-дорожной сети входит в компетенцию общеполицейских подразделений.

В качестве примеров можно привести организацию дорожных полиций в Финляндии и Великобритании. В Финляндии на национальном уровне в Министерстве внутренних дел существует Департамент полиции, в структуру которого входит Отдел по обеспечению безопасности дорожного движения. Начальник Отдела является заместителем комиссара национальной полиции и одновременно начальником мобильной полиции (это название дорожной полиции), имеющей свои подразделения на уровне губерний. Отдел занимается планированием мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в масштабах страны, руководит работой подразделений мобильной полиции губерний, контролирует их деятельность, участвует в подготовке проектов законодательных актов, организует обучение полицейских и проведение научно-исследовательских работ по проблемам снижения уровня аварийности.

Мобильная полиция, помимо надзора за дорожным движением на территории всех губерний, выполняет общие полицейские функции, связанные с охраной общественного порядка и борьбой с преступностью. На местном уровне вопросы безопасности дорожного движения входят в компетенцию полицейских участков, в том числе и сельских.

В Великобритании полиция в целом, в том числе и дорожная, имеет децентрализованную систему построения. Общенациональных органов управления полицией в стране нет. Хотя формально полиция и подчиняется Министерству внутренних дел страны, министр не вправе давать указания полицейским властям.

Полицейские формирования на местах, в структуру которых входят обычно три основные службы: расследования уголовных преступлений, охраны общественного порядка и надзора за дорожным движением - подчиняются начальнику полиции и одновременно находятся под контролем особых выборных органов – полицейских комитетов. Две трети полицейских комитетов составляют мировые судьи. За каждым полицейским формированием закреплена территория – округ, объединяющий 1-3 графства.

Министерство внутренних дел, тем не менее, располагает возможностью проводить свою политику в местных полицейских формированиях через инспекторов полиции (официальное название должности – Инспектор Ее Величества по службе полиции). Инспекторы проводят регулярные проверки работоспособности и боеготовности самостоятельных полицейских формирований.

Следует отметить, что в последние годы и в Великобритании наметилась тенденция централизации полицейских сил. Уменьшается количество местных полицейских формирований за счет их объединения, усиливается контроль их работы со стороны Министерства внутренних дел. Полиция Большого Лондона, как самое крупное полицейское формирование, уже перешло в подчинение МВД. В Парламенте длительное время обсуждается вопрос о целесообразности создания единой национальной службы дорожной полиции.

Таким образом, в деятельности дорожных полиций зарубежных стран накоплен богатый опыт как в формах и методах работы по обеспечению безопасности дорожного движения, так и в организационных вопросах построения полицейских формирований. Этот опыт необходимо использовать при выработке управленческих решений, направленных на совершенствование деятельности дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД России.

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Зиборов О.В.,

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

С 1 января 2012 года были изменены размеры административных штрафов за некоторые нарушения в области дорожного движения. Это предусматривают изменения, внесенные в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

В рамках данной статьи мы рассмотрим основные направления административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Административные правонарушения, совершаемые в области дорожного движения, предусмотрены главой 12 КоАП РФ.

Объектом данных нарушений являются отношения, возникающие в области обеспечения безопасности дорожного движения. Правовой основой регулирования общественных отношений в этой сфере являются: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» и др.

Объективная сторона административных правонарушений, совершаемых в области дорожного движения, представлена как действием, так и бездействием.

Действие характерно для таких составов, как, например: управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке (ст. 12.1 КоАП РФ), либо с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков (ст. 12.2 КоАП РФ), либо при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена (ст. 12.5 КоАП РФ), а также нарушение правил остановки, стоянки транспортных средств (ст. 12.19 КоАП РФ), перевозки грузов (ст. 12.21 КоАП РФ), людей (ст. 12.23 КоАП РФ) и т.д.

Примерами административных правонарушений, совершаемых путем бездействия, являются:

— невыполнение требования Правил дорожного движения подать сигнал перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом или остановкой (ч. 1 ст. 12.14 КоАП РФ);

— несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги (ст. 12.16 КоАП РФ);

— непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами (ст. 12.17 КоАП РФ), пешеходам или иным участникам дорожного движения (ст. 12.18 КоАП РФ);

— невыполнение требования сотрудника милиции о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства (ст. 12.25 КоАП РФ), о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП РФ);

— невыполнение водителем обязанностей, предусмотренных Правилами дорожного движения, в связи с дорожно-транспортным происшествием (ч. 1 ст. 12.27 КоАП РФ);

— неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности (ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ).

При квалификации необходимо учитывать, что многие составы нарушений в области дорожного движения являются формальными, но некоторые из них предусматривают наступление вредных последствий.

Материальными составами являются:

1) нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств на тротуаре, по-

влекшее создание препятствий для движения пешеходов (ч. 3 ст. 12.19 КоАП РФ), транспортных средств (ч. 4 ст. 12.19 КоАП РФ);

2) нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (ст. 12.24 КоАП РФ);

3) нарушение Правил дорожного движения пешеходом, пассажиром транспортного средства или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее создание помех в движении транспортных средств (ч. 1 ст. 12.30 КоАП РФ) или повлекшее по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ).

Если причинен тяжкий вред здоровью, в том числе повлекший по неосторожности смерть двух и более лиц, то деяние подлежит квалификации в соответствии со ст. 264, 268 УК РФ.

Дополнительные признаки объективной стороны (способ, время, место) также имеют значение для квалификации нарушений в области дорожного движения. Способ совершения административного правонарушения на транспорте имеет важное значение для квалификации деяния, предусмотренного ст. 12.33 КоАП РФ (повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо технических средств регулирования дорожного движения, а равно умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия).

Средствами совершения нарушений в сфере дорожного движения могут быть: заведомо подложные или нечитаемые государственные знаки (ст. 12.2, 12.3 КоАП РФ); световые приборы, световозвращающие приспособления красного цвета (ч. 1 ст. 12.4 КоАП РФ); звуковые сигналы аварийной сигнализации, знаки аварийной остановки (ст. 12.20 КоАП РФ) и т.д.

Время совершения правонарушений на транспорте как квалифицирующий признак деяний четко не обозначено, ибо по смыслу деяний они могут совершаться во время движения, остановки, стоянки транспортных средств и т. д.

Место как квалифицирующий признак составов нарушений, совершаемых в сфере дорожного движения, указывает на места движения транспортных средств: тротуар (ч. 3 ст. 12.19 КоАП РФ), тоннель (ч. 4 ст. 12.19 КоАП РФ), место совершения дорожно-транспортного происшествия (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ), жилые зоны (ст. 12.28 КоАП РФ), железнодорожный переезд (ст. 12.10 КоАП РФ); велосипедные и пешеходные дорожки, обочины и тротуары (ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ); проезжая часть дороги, предназначенная для встречного движения (ч. 2 ст. 12.15 КоАП РФ); места, отведенные для остановки и стоянки транспортных средств инвалидов (ч. 2 ст. 12.19 КоАП РФ) или места, в которых запрещены маневры движения задним ходом (ч. 2 ст. 12.14 КоАП РФ); автомагистрали вне специальных площадок для стоянки (ч. 1 ст. 12.11 КоАП РФ).

Иные факультативные признаки объективной стороны для квалификации административных нарушений в области дорожного движения значения не имеют, ибо в качестве самостоятельных признаков данных составов в главе 12 КоАП РФ они не предусмотрены.

Субъектами нарушений в сфере дорожного движения могут быть как граждане, так и должностные и юридические лица. Среди граждан в качестве субъекта ответственности могут выступать: пешеходы, пассажиры транспортного средства (ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ); лица, передавшие управление транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (ч. 2 ст. 12.8 КоАП РФ); лица, управляющие мопедом, велосипедом, возчики или другие лица, непосредственно участвующие в процессе дорожного движения (ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ); водители транспортных средств, лишенные либо не имеющие права управления транспортным средством (ч. 1, 2 ст. 12.7 КоАП РФ), либо находящиеся в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ). Физические лица, являющиеся участниками дорожного движения (за исключением водителей транспортных средств), могут быть привлечены к административной ответственности только по достижении 16 лет.

В качестве должностных лиц к административной ответственности привлекаются:

1. Лица, ответственные за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств. Примеры:

- Установка на транспортном средстве заведомо подложных государственных регистрационных знаков (ч 3. ст.12.2 КоАП РФ).

- Нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб (ст. 12.4 КоАП РФ).

- Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего государственного технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб (ст. 12.31 КоАП РФ).

- Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством (ст. 12.32 КоАП РФ).

2. Лица, ответственные за перевозку:

- Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов (ст. 12.21.1 КоАП РФ).

- Нарушение правил перевозки опасных грузов (ст. 12.21.2 КоАП РФ).

3. Лица, ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений:

- Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.34 КоАП РФ).

4. Иные должностные лица:

- Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.33 КоАП РФ).

- Незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию (ст. 12.35 КоАП РФ).

Юридические лица привлекаются к ответственности за следующие правонарушения:

- Установка на транспортном средстве заведомо подложных государственных регистрационных знаков (ч 3. ст.12.2 КоАП РФ).

- Нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб (ст. 12.4 КоАП РФ).

- Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов (ст. 12.21.1 КоАП РФ).

- Нарушение правил перевозки опасных грузов (ст. 12.21.2 КоАП РФ).

- Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.33 КоАП РФ).

- Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (ст. 12.34 КоАП РФ).

К субъектам нарушений в области дорожного движения могут быть применены административные наказания в виде предупреждения, штрафа, лишения права управления транспортным средством, конфискации и административного ареста.

Субъективная сторона деяний, совершаемых в сфере дорожного движения, может быть представлена как в форме умысла, так и неосторожности. Но только в одном случае при создании помех в дорожном движении (ст. 12.33 КоАП РФ) необходимо доказывать вину в форме умысла. Материальные составы указывают на вину в форме неосторожности. Все остальные составы рассматриваемых нарушений не содержат в качестве квалифицирующих признаков указания на ту или иную форму вины, что влечет за собой отсутствие необходимости ее доказывания при квалификации.

В завершении статьи следует отметить, что в настоящее время особое внимание акцентируется на приоритетности предупреждения дорожно-транспортных происшествий, оказания помощи и содействия участникам дорожного движения, а также пресечения грубых правонарушений и антиобщественного поведения водителей и пешеходов на дорогах. Как подчеркнул

заместитель начальника ГУОБДД МВД России генерал-майор полиции П.И. Бугаев, назрела острая необходимость «...грамотного сочетания мер предупреждения, содействия добросовестным участникам дорожного движения и самых жестких санкций к агрессивной части водителей...»¹.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ УГОЛОВНОЙ ПОЛИТИКИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Иванов И.С.,
к.ю.н., начальник Управления правового
регулирования противодействия преступности
Договорно-правового департамента
МВД России

Еще в 2002 году в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации Президент Российской Федерации впервые поставил задачу гуманизации уголовного законодательства.

С целью реализации заложенного президентом принципа осуществляется поэтапная модернизация уголовного законодательства.

К числу наиболее значимых федеральных законов, принятых за последнее время по инициативе Президента Российской Федерации и направленных на либерализацию уголовного законодательства, необходимо отнести следующие.

1. Федеральный закон от 7 марта 2011 г. № 26-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» (далее - Федеральный закон № 26-ФЗ).

Федеральным законом № 26-ФЗ из 68 составов преступлений исключены нижние пределы санкций в виде лишения свободы, тогда как их верхние пределы, которые определяют степень общественной опасности преступления, остались неизменными.

Кроме того, санкции 11 составов преступлений дополнены наказанием в виде штрафа, 12 составов - в виде исправительных работ, в 115 составах преступлений исключен нижний предел санкций в виде исправительных работ.

Данная мера призвана предоставить суду возможность проявлять более дифференцированный подход при назначении наказания, а также обеспечить реализацию принципа справедливости, закрепленного в статье 6 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК).

2. Федеральный закон от 7 декабря 2011 г. № 420-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 420-ФЗ).

Федеральным законом № 420-ФЗ внесены существенные изменения в УК, связанные с декриминализацией отдельных преступлений и переводом их в административные деликты.

Из категории уголовных преступлений в категорию административных правонарушений переведены такие деяния, как оскорбление и клевета (статьи 129, 130 и 298 УК), а также предусмотренные частью первой статьи 136 («Нарушение равенства прав и свобод человека и гражданина»), частью первой статьи 165 («Причинение имущественного ущерба путем обмана или злоупотребления доверием при отсутствии признаков хищения»), частью первой статьи 191 («Незаконный оборот драгоценных металлов, природных драгоценных камней или жемчуга») УК. Декриминализованы ряд статей УК, в том числе статьи 129 («Оскорбление»), 130 («Клевета») УК, а также часть первая статьи 188 («Контрабанда») УК.

К категории преступлений небольшой тяжести отнесены деяния, за совершение которых максимальное наказание в виде лишения свободы не превышает трех лет (часть вторая статьи 15 УК).

Предусматривается новое основание освобождения от уголовной ответственности лица, впервые совершившего преступление экономической направленности, если это лицо полно-

¹ Менять тактику и подходы // <http://www.gibdd.ru/news/956>.

стью возместило ущерб и перечислило в федеральный бюджет денежное возмещение в размере пятикратной суммы причиненного ущерба (статья 761 УК).

Названные изменения призваны ограничить применение карательных инструментов за счет более широкого применения института освобождения от уголовной ответственности по нереабилитирующим основаниям.

Также в целях индивидуализации наказания и вынесения справедливых приговоров суд полномочен при наличии смягчающих наказание обстоятельств и при отсутствии отягчающих наказание обстоятельств изменить категорию преступления на менее тяжкую, но не более чем на одну категорию преступления.

Разработана новая градация, позволяющая более четко применять положения уголовного закона, касающиеся замены одного вида наказания другим.

В целях расширения возможности для суда назначать наказания, не связанные с лишением свободы, вводится новый вид наказания - принудительные работы, которые будут отбываться в специально созданных исправительных центрах. Введение этого вида наказания планируется в 2013 году.

Также установлено общее правило для назначения наказания в виде лишения свободы, согласно которому оно может быть назначено осужденному, впервые совершившему преступление небольшой тяжести, только при наличии отягчающих обстоятельств.

Кроме того, федеральным законом № 420-ФЗ введен механизм предоставления отсрочки исполнения наказания лицам, впервые совершившим преступления небольшой и средней тяжести в сфере незаконного оборота наркотиков и страдающим наркоманией. Так, указанным лицам, изъявившим желание добровольно пройти лечение от наркомании, суд может отсрочить отбывание наказания в виде лишения свободы до окончания курса лечения, но не более чем на восемь лет. В зависимости от результатов лечения по усмотрению суда лицо может быть освобождено от отбывания наказания или оставшейся части наказания. В случае уклонения осужденного от лечения суд по представлению контролирующего органа может отменить отсрочку отбывания наказания.

Таким образом, создан дополнительный стимул для добросовестного прохождения курса лечения больными наркоманией и осужденными впервые и их последующей социальной адаптации.

Вместе с тем предпринимаемые шаги по гуманизации уголовного законодательства Российской Федерации не затрагивают статьи УК, предусматривающие ответственность за коррупционные преступления, преступления против несовершеннолетних, в сфере незаконного оборота наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров и некоторые другие.

Среди федеральных законов, направленных на усиление уголовной ответственности, необходимо обратить внимание на следующие.

1. Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 97-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с совершенствованием государственного управления в области противодействия коррупции» (далее – Федеральный закон № 97-ФЗ).

Федеральным законом № 97-ФЗ УК дополнен статьей 2911, устанавливающей ответственность за посредничество во взяточничестве, под которым понимается непосредственная передача взятки по поручению взяткодателя или взяткополучателя либо иное содействие взяткодателю и (или) взяткополучателю в достижении либо реализации соглашения между ними о получении и даче взятки, за совершение заведомо незаконных действий (бездействие) либо лицом с использованием своего служебного положения, а также обещание или предложение посредничества во взяточничестве. Расследование уголовных дел о преступлениях, предусмотренных статьей 2911 УК, отнесено к компетенции следователей органов внутренних дел.

Кроме того, уголовная ответственность дифференцирована в зависимости от размера взятки - в простом размере (до 25 тыс. руб.), значительном размере (от 25 тыс. руб. до 150 тыс. руб.), крупном (от 150 тыс. руб. до 1 млн руб.) и особо крупном размере (свыше 1 млн руб.).

Исчисление уголовного наказания в виде штрафа установлено исходя из величины, кратной сумме коммерческого подкупа или взятки, и устанавливается в размере до стократной суммы коммерческого подкупа или взятки, но не может быть менее 25 тыс. руб. и более 500 млн руб.

Помимо этого, увеличен максимальный срок наказания в виде лишения свободы за особо квалифицированные составы преступлений, предусмотренных ст. 290 УК (до 15 лет; ранее – 12 лет) и ст. 291 УК (до 12 лет; ранее – 8 лет).

2. Федеральный закон от 20 июля 2011 г. № 250-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Федеральный закон № 250-ФЗ).

Федеральным законом № 250-ФЗ в целях устранения нормативного пробела, связанного с отсутствием в уголовном законе ответственности за незаконные организацию и проведение азартных игр, УК дополнен статьей 1712, предусматривающей ответственность за незаконные организацию и проведение азартных игр.

Так, незаконными признаны организация и (или) проведение азартных игр с использованием игрового оборудования вне игорной зоны, либо с использованием информационно-телекоммуникационных сетей, в том числе сетей Интернет, а также средств связи, в том числе подвижной связи, либо без полученного в установленном порядке разрешения на осуществление деятельности по организации и проведению азартных игр в игорной зоне, сопряженные с извлечением дохода в крупном или особо крупном размере, а также совершенные организованной группой.

Кроме того, с учетом опасности и распространенности в последнее время преступлений экстремистской направленности Федеральным законом № 250-ФЗ усилена ответственность за данные преступления (статьи 280, 2821 и 2822 УК). Так, например, усилена ответственность за публичные призывы к осуществлению экстремистской деятельности, совершенные с использованием средств массовой информации (верхний предел наказания в виде лишения свободы увеличен с трех до десяти лет).

3. Федеральный закон от 21 июля 2011 г. № 253-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части усиления мер по предотвращению продажи несовершеннолетним алкогольной продукции» (далее – Федеральный закон № 253-ФЗ).

Федеральный закон № 253-ФЗ УК дополнен статьей 1511 «Розничная продажа несовершеннолетним алкогольной продукции», согласно которой розничная продажа несовершеннолетним алкогольной продукции, если это деяние совершено неоднократно, наказывается штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев либо исправительными работами на срок до одного года с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

При этом розничной продажей несовершеннолетнему алкогольной продукции, совершенной лицом неоднократно, признается розничная продажа несовершеннолетнему алкогольной продукции, если это лицо ранее привлекалось к административной ответственности за аналогичное деяние в течение ста восьмидесяти дней. Расследование уголовных дел о преступлениях, предусмотренных статьей 1511 УК, отнесено к компетенции дознавателей органов внутренних дел.

4. Федеральный закон от 7 декабря 2011 г. № 419-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации» (Федеральный закон - № 419-ФЗ), направленный на борьбу с фирмами-однодневками, противодействие деятельности которых осуществляется в России в последние несколько лет.

Федеральный закон № 419-ФЗ УК дополнен статьями 1731 и 1732 УК, устанавливающими уголовную ответственность за незаконное образование (создание, реорганизация) юридического лица и за незаконное использование документов для образования (создания, реорганизации) юридического лица.

Расследование уголовных дел о преступлениях, предусмотренных статьями 1731 и 1732 УК, отнесено к компетенции следователей органов внутренних дел.

5. Федеральный закон от 29 февраля 2012 г. № 14-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и другие законодательные акты Российской Федерации в целях усиления ответственности за преступления сексуального характера, совершенные в отношении несовершеннолетних» (далее – Федеральный закон № 14-ФЗ).

Федеральный закон № 14-ФЗ направлен на усиление ответственности за преступления против половой неприкосновенности несовершеннолетних, не достигших четырнадцатилетнего возраста.

В частности, предусматривается запрет применения условного осуждения и отсрочки отбывания наказания к лицам, совершившим указанные преступления. Наряду с этим в отношении лиц, ранее судимых за преступления против половой неприкосновенности несовершеннолетнего и вновь совершивших такие деяния, усилены меры наказания, вплоть до пожизненного лишения свободы.

Также названным федеральным законом совершение преступления в отношении несовершеннолетнего (несовершеннолетней) родителем или иным лицом, на которое законом возложены обязанности по воспитанию несовершеннолетнего (несовершеннолетней), а равно педагогом или другим работником образовательного, воспитательного, лечебного либо иного учреждения, обязанным осуществлять надзор за несовершеннолетним (несовершеннолетней), предусмотрено в качестве обстоятельства, отягчающего наказание (пункт «п» части первой статьи 63 УК).

Федеральный закон № 14-ФЗ УК дополнен статьей 2421, устанавливающей ответственность за изготовление и оборот материалов или предметов с порнографическими изображениями несовершеннолетних. Санкция данной статьи предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до пятнадцати лет или без такового.

Кроме того, статья 314 УК дополнена частью третьей, предусматривающей ответственность за уклонение лица, страдающего расстройством сексуального предпочтения (педофилией), не исключающим вменяемости, от применения к нему принудительных мер медицинского характера. В соответствии с примечанием к указанной статье уголовная ответственность за совершение этого деяния наступает в случае, когда принудительные меры медицинского характера применяются к лицу после отбытия наказания. Расследование уголовных дел о преступлениях, предусмотренных частью третьей статьи 314 УК, отнесено к компетенции дознавателей органов внутренних дел.

6. Федеральный закон от 1 марта 2012 г. № 18-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 18-ФЗ), направленный на усиление борьбы с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их прекурсоров.

Так, совершение преступления с использованием наркотических средств, психотропных, сильнодействующих веществ отнесено к обстоятельствам, отягчающим наказание (пункт «к» части первой статьи 63 УК).

В соответствии с изменениями, внесенными федеральным законом № 18-ФЗ в статью 57 УК, пожизненное лишение свободы теперь может назначаться и за совершение особо тяжких преступлений против здоровья населения и общественной нравственности, в том числе преступления с использованием наркотических средств или психотропных веществ.

Изменен порядок условно-досрочного освобождения лица от отбывания наказания, назначенного за тяжкие и особо тяжкие преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических веществ, психотропных веществ и их прекурсоров. В этом случае условно-досрочное освобождение может быть применено только после фактического отбытия осужденным не менее трех четвертей срока наказания (пункт «г» части третьей статьи 79 УК).

Кроме того, уголовная ответственность дифференцирована в зависимости от размера наркотиков (их аналогов, прекурсоров), находящихся в незаконном обороте (значительный, крупный, особо крупный).

Помимо этого, федеральным законом № 18-ФЗ усилена ответственность за отдельные преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиков. Так, например, увеличены сроки наказания в виде лишения свободы за незаконные приобретение, хранение, перевозку, изготовление, переработку без цели сбыта наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов в особо крупном размере, а также незаконные приобретение, хранение, перевозку без цели сбыта растений, содержащих наркотические средства или психотропные вещества, либо их частей, содержащих наркотические средства или психотропные вещества, в особо крупном

размере, предусмотренные статьей 228 УК (от десяти до пятнадцати лет; ранее - от трех до десяти лет).

Также федеральным законом № 18-ФЗ в качестве квалифицированных составов сбыта наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов (вне зависимости от их размера) предусмотрены совершение указанных действий в следственном изоляторе, исправительном учреждении, административном здании, сооружении административного назначения, образовательном учреждении, на объектах спорта, железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта или метрополитена, в общественном транспорте либо помещениях, используемых для развлечений или досуга, а также с использованием средств массовой информации либо электронных или информационно-телекоммуникационных сетей (включая сеть Интернет) (часть вторая статьи 228.1 УК). За совершение названных действий предусмотрено наказание в виде лишения свободы на срок от пяти до двенадцати лет.

Следует отметить, что названным федеральным законом с 1 января 2013 года будут внесены изменения в пункт «а» части первой статьи 104.1 УК, статьи 228, 229 УК, а статья 228.1 УК будет изложена в новой редакции.

Действие части третьей и пункта «б» части четвертой статьи 229.1 УК в отношении прекурсоров наркотических средств или психотропных веществ, растений, содержащих прекурсоры наркотических средств или психотропных веществ, либо их частей, содержащих прекурсоры наркотических средств или психотропных веществ, приостановлено со дня вступления в силу федерального закона № 18-ФЗ до 1 января 2013 года.

Помимо этого, с 1 января 2013 года УК будет дополнен статьей 228.3 («Незаконные приобретение, хранение или перевозка прекурсоров наркотических средств или психотропных веществ, а также незаконные приобретение, хранение или перевозка растений, содержащих прекурсоры наркотических средств или психотропных веществ, либо их частей, содержащих прекурсоры наркотических средств или психотропных веществ») и статьей 228.4 («Незаконное производство, сбыт или пересылка прекурсоров наркотических средств или психотропных веществ, а также незаконные сбыт или пересылка растений, содержащих прекурсоры наркотических средств или психотропных веществ, либо их частей, содержащих прекурсоры наркотических средств или психотропных веществ»).

Вступление в силу отдельных положений федерального закона № 18-ФЗ с 1 января 2013 года, а также приостановление действия части третьей и пункта «б» части четвертой статьи 229.1 УК обусловлено необходимостью разработки постановлений Правительства Российской Федерации «Об утверждении крупного и особо крупного размеров прекурсоров наркотических средств и психотропных веществ, а также крупного и особо крупного размеров для растений, содержащих прекурсоры наркотических средств и психотропных веществ, либо их частей, содержащих прекурсоры наркотических средств и психотропных веществ, для целей статей 228.3, 228.4 и 229.1 Уголовного кодекса Российской Федерации», «Об утверждении значительного, крупного и особо крупного размеров наркотических средств и психотропных веществ, а также значительного, крупного и особо крупного размеров для растений, содержащих наркотические средства или психотропные вещества, либо их частей, содержащих наркотические средства или психотропные вещества, для целей статей 228, 228.1, 229 и 229.1 Уголовного кодекса Российской Федерации и признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 7 февраля 2006 г. № 76», а также «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам, связанным с оборотом наркотических средств и психотропных веществ».

В настоящее время проекты указанных постановлений Правительства Российской Федерации разрабатываются ФСКН России.

Рассматривая вопрос о тенденции усиления уголовной ответственности за отдельные преступления, следует отметить, что 7 марта 2012 года в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации Президентом Российской Федерации внесен проект федерального закона № 33012-6 «О внесении изменений в статьи 62 и 303 Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации», которым предусмотрено, в том числе усиление ответственности за фальсификацию доказательств по уголовному делу лицом, производящим дознание, следователем, прокурором или защитником

(верхний предел наказания в виде лишения свободы предлагается увеличить с трех лет до пяти лет).

На усиление ответственности за воспрепятствование осуществлению избирательных прав или работе избирательных комиссий направлен принятый в первом чтении проект федерального закона № 14689-6 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации», внесенный Правительством Российской Федерации.

К числу иных федеральных законов, принятых в 2011-2012 годах и затрагивающих деятельность органов внутренних дел, можно отнести следующие.

- Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. № 66-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об административном надзоре за лицами, освобожденными из мест лишения свободы»», которым УК дополнен статьей 3141 «Уклонение от административного надзора». В соответствии со статьей 3141 УК за уклонение от административного надзора предусматривается наказание в виде обязательных работ, исправительных работ, а также лишение свободы на срок до одного года. Расследование уголовных дел о преступлениях, предусмотренных статьей 3141 УК, отнесено к компетенции дознавателей органов внутренних дел.

- Федеральным законом от 21 июля 2011 г. № 257-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части обеспечения безопасности объектов топливно-энергетического комплекса» УК дополнен статьей 2171, устанавливающей уголовную ответственность за нарушение требований обеспечения безопасности и антитеррористической защищенности объектов топливно-энергетического комплекса. Расследование уголовных дел о преступлениях, предусмотренных статьей 2171 УК, отнесено к альтернативной подследственности следователей Следственного комитета Российской Федерации, следователей органов Федеральной службы безопасности, следователей органов внутренних дел.

Также необходимо обратить внимание на положения проекта федерального закона № 33010-6 «О внесении изменения в статью 1042 Уголовного кодекса Российской Федерации», внесенного Президентом Российской Федерации. Данным законопроектом предлагается расширить сферу применения института конфискации за счет установления возможности конфискации не только денежных средств, но и иного личного имущества осужденного (за исключением входящего в перечень имущества, предусмотренного статьей 446 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации, которое не может быть конфисковано) на соответствующую сумму в случае отсутствия или недостаточности для конфискации принадлежащих ему денежных средств.

Подводя итог рассмотрению основных направлений совершенствования уголовного законодательства Российской Федерации, полагаем целесообразным обратить внимание еще на один момент.

Федеральным законом от 22 июля 2010 г. № 155-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» часть первая статьи 63 УК дополнена пунктом «о», в соответствии с которым совершение умышленного преступления сотрудником органа внутренних дел признается обстоятельством, отягчающим наказание.

Одновременно с введением в УК данного обстоятельства, отягчающего наказание, появились мнения о том, что оно напрямую противоречит части 2 статьи 19 Конституции Российской Федерации, согласно которой государство гарантирует равенство прав и свобод человека и гражданина независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств.

Кроме того, указывалось, что такое законодательное решение не только означает изъятие из статьи 4 УК, предусматривающей равенство лиц, совершивших преступления, перед законом, а также привлечение к уголовной ответственности независимо от должностного положения. Оно также влечет неравенство должностных лиц как субъектов уголовной ответственности в зависимости от их ведомственной принадлежности.

Конституционность рассматриваемого отягчающего наказания обстоятельства была предметом рассмотрения Конституционного Суда Российской Федерации, который в своем Определении от 8 декабря 2011 г. № 1623-О-О признал, что отнесение пунктом «о» части пер-

вой статьи 63 УК к числу обстоятельств, отягчающих наказание, совершения умышленного преступления сотрудником органа внутренних дел не может расцениваться как противоречащее конституционному принципу равенства всех перед законом, так как оно объективно обусловлено повышенной степенью общественной опасности таких преступных деяний и их последствий и направлено на обеспечение в соответствии с принципом справедливости дифференциации уголовной ответственности и наказания.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АКТИВНЫХ ФОРМ И МЕТОДОВ ОБУЧЕНИЯ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОМ ПРОЦЕССЕ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «ОГНЕВАЯ ПОДГОТОВКА»

Имашева Г.К.,
преподаватель кафедры огневой подготовки
и деятельности ОВД в особых условиях
Орловского юридического института
МВД России

В соответствии с Российским законодательством одной из задач полиции является предупреждение готовящихся, пресечение совершаемых и раскрытие совершенных преступлений и административных правонарушений. Следовательно, профессиональная подготовка будущих сотрудников ГИБДД должна быть направлена на обеспечение готовности курсантов и слушателей как к юридической, так и к вооруженной защите закона.

Являясь составной частью служебно-боевой подготовки в связи с её значимостью, огневая подготовка является самостоятельной и в то же время неразрывно связанной с другими специальными дисциплинами в образовательных учреждениях МВД России.

Целью огневой подготовки, исходя из условий выполнения служебно-боевых задач сотрудниками ГИБДД, должно быть формирование не просто навыков огневого поражения мишеней, а навыков безопасного обращения с табельным огнестрельным оружием для решения возложенных на ГИБДД задач целостного владения оружием (быстрота извлечения, приведение в боевую готовность, производство выстрела и т.п.). Такое расширение целей обучения обусловлено особенностями так называемой «полицейской стрельбы». Эти особенности выявлены на основе анализа практики применения табельного огнестрельного оружия сотрудниками ГИБДД в реальных условиях.

Под реальными условиями применения табельного огнестрельного оружия мы понимаем спонтанно развивающиеся условия окружающей обстановки, в которых необходимо уметь противостоять противоправным действиям с помощью огнестрельного оружия.

Реальные условия стрельбы из табельного оружия характеризуются: ограничением времени на стрельбу; ограничением видимости при стрельбе, как правило, из-за темного времени суток; ведением огня преимущественно на сверхкоротких дистанциях (от 0,5 до 5 м); разнообразием изготовок для стрельбы, т.е. ведение огня из положения стоя, лежа, с колена, в движении с короткими остановками, с использованием укрытий, сидя в салоне движущегося автомобиля, с одной и двух рук и т.д.; повышенной личной ответственностью за результаты стрельбы, обусловленной тем, что при ведении огня не должны пострадать посторонние люди.

С учетом современных особенностей служебной деятельности сотрудников ГИБДД и важности задач, в соответствии с концепцией и частной методикой преподавания дисциплины огневая подготовка курсантов и слушателей проводится в три этапа:

1. Первоначальная огневая подготовка.
2. Базовая огневая подготовка.
3. Тактико-специальная подготовка при применении табельного огнестрельного оружия.

На первом этапе изучается принципиальное устройство огнестрельного оружия, меры безопасности при обращении с оружием, порядок организации и проведения учебных стрельб, изучаются и вырабатываются необходимые навыки в приемах стрельбы и формируется, так называемая, концептуальная модель выстрела.

Для активизации освоения учебного материала на данном этапе используются различные формы тренировки без патронов (статические и динамические тренажи с учебным оружием, стрелковый электронный тренажер «СКАТТ», оптико-электронный стрелковый тренажер ОЭТ, выполнение нормативов огневой подготовки), подготовительные, учебные и контрольные упражнения стрельбы из боевого оружия, рубежный и итоговый контроль усвоения изученного материала.

На втором этапе осваивается техника стрельбы за ограниченное время из различных положений, после передвижения, с использованием укрытий, с прицеливанием и без него. Задачей второго этапа является освоение техники стрельбы с моделированием тех ситуаций, которые могут возникнуть при несении повседневной службы. Для решения поставленной задачи на занятиях используются: тренажи с учебным оружием, подготовительные, учебные и контрольные упражнения, воспроизводящие различные условия применения оружия с использованием компьютерного интерактивного стрелкового тренажера «Рубин», макет укрытия от противника, установка, создающая светозвуковые помехи, установки появляющихся на короткий промежуток времени целей, устройство, имитирующее освещение цели в ночных условиях, макет транспортного средства с имитацией его движения, различные виды контроля освоенных умений и навыков.

На третьем этапе отдается предпочтение совершенствованию навыков обращения с оружием, полученных на двух предыдущих этапах. Для активизации этого процесса используются: макет транспортного средства с имитацией его движения, установка, создающая светозвуковые помехи, устройство, имитирующее освещение цели в ночных условиях. Кроме того, на третьем этапе обучения для формирования готовности сотрудников ГИБДД к эффективному выполнению служебных задач с помощью огнестрельного оружия на основе проведенного научного исследования используются специально разработанные видеосюжеты, моделирующие различные ситуации применения оружия сотрудниками ДПС ГИБДД. Данные видеосюжеты используются в ходе проведения практических занятий по огневой подготовке с курсантами выпускных курсов на интерактивном лазерном тире «РУБИН» ИЛТ – 110 – 3 «СТЕЛС», технические характеристики которого позволяют организовать отработку применения огнестрельного оружия в различных ситуациях оперативно-служебной деятельности. С помощью проектора на большой экран проецируются видеосюжеты различных ситуаций оперативно-служебной деятельности сотрудников ГИБДД. Задача обучаемого - быстро принять решение и при необходимости правомерно применить оружие. Стрелок производит выстрелы из лазерного оружия по движущимся на экране мишеням. В момент выстрела фотоприемное устройство, подключенное к компьютеру, считывает лазерное пятно на экране и определяет его координаты. Акустическая система создает реальное звуковое сопровождение.

Преподаватели руководят действиями обучаемых, следят за ходом выполнения упражнений и дают оценку действиям с оружием каждому обучаемому. Также руководители занятия стремятся к тому, чтобы каждый стреляющий верно усвоил порядок действий в ситуациях применения оружия, отображаемых в предлагаемых видеосюжетах.

Результаты использования на занятиях по огневой подготовке интерактивного лазерного тира «РУБИН» ИЛТ – 110 – 3 «СТЕЛС» показали, что использование ситуативных упражнений оказывает положительный эффект на скорость принятия обучаемыми правомерного решения в ситуациях применения огнестрельного оружия. Обучаемые быстрее, технически и тактически грамотнее выполняют упражнения ситуативной стрельбы по видеосюжетам, что, несомненно, сказывается на более высоких результатах стрельбы при выполнении упражнений стрельбы из боевого оружия.

Исходя из вышеизложенного, полагаем, что такая система подготовки, по нашему мнению, способствует приближению учебного процесса по дисциплине «Огневая подготовка» к реальным условиям несения службы сотрудниками ГИБДД.

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ВОПРОСАМ ПРОФИЛАКТИКИ ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

Истратов А.А.,

к.ю.н., преподаватель кафедры подготовки сотрудников полиции по охране общественного порядка Центра подготовки сотрудников полиции по охране общественного порядка и службы миграции ВИПК МВД России

Безопасность ребенка на дороге - проблема первоочередная, особенно для жителей больших городов. Первое, с чем сталкивается ученик в своем ежедневном походе за знаниями, - дорога, автомобили и не всегда осознающие опасность своего поведения для окружающих водители. Даже до школы, расположенной внутри жилого квартала, ребенку приходится добираться среди огромного количества припаркованных и маневрирующих на тесном пространстве автомобилей, часто к тому же движущихся в условиях ограниченной видимости задним ходом (анализ ДДТТ в ЮЗАО г. Москвы показывает, что около 90 % всех пострадавших в качестве пешехода в ДТП детей попадают в аварийную ситуацию вблизи дома или места учебы, на хорошо знакомой территории, где ребенок чувствует себя в безопасности, а более 20% ДТП происходит во внутриворонных территориях). Так что с решением сложных задач дети сталкиваются еще до прихода в школу, причем ответ в этой задаче со многими неизвестными должен быть только один - верный. К сожалению, верное решение находится не всегда, и в 2011 году только в г. Москве в результате ДТП погибло 16 и получили ранения 938 детей.

В Российской Федерации количество ДТП с участием детей в возрасте до 14 лет в расчете на 10 тыс. единиц транспорта почти в 10 раз выше, чем в Великобритании, в 30 раз выше, чем в Италии, и в 20 раз выше, чем во Франции и Германии

Задача школы, педагога – научить ребенка правилам безопасного поведения на дороге, выработать устойчивое и сознательное отношение к выполнению достаточно простых, но жизненно необходимых правил. От адекватности поведения детей школьного возраста в сложных дорожно-транспортных ситуациях зависит сохранение их здоровья и даже жизни.

В целом безопасность ребенка и подростка на дорогах города обусловлена двумя факторами: его собственным отношением к опасности, пониманием ее, а также степенью безопасности среды на территории его проживания и учебы.

Процесс обучения и воспитания ребенка в основном возложен на семью и школу, первоочередная задача ОВД, в частности ГИБДД, а также других административных органов сделать, возможно, более безопасной транспортную среду обитания ребенка.

Однако при обучении детей правилам дорожного движения и навыкам безопасного поведения крайне востребованы профессиональные знания специалистов в этой области. Кроме того, по результатам исследований, неоднократно проводившихся в системе образования, степень доверия детей к информации, связанной с такой сферой, как личная безопасность, намного выше, если источником этих сведений выступает не школьный учитель, а специалист-профессионал в данной области.

Все это свидетельствует о том, что задача обеспечения дорожной безопасности и обучения ребенка навыкам безопасного поведения превышает возможности школы и должна решаться в комплексе – во взаимодействии и сотрудничестве системы образования с другими ведомствами и организациями, прежде всего, конечно же, ГИБДД.

Основываясь на многолетнем опыте, в данной работе хотелось бы остановиться на некоторых аспектах взаимодействия учреждений образования и подразделений, занимающихся вопросами пропаганды безопасности дорожного движения в системе ГИБДД.

Серьезной проблемой является наличие соответствующей квалификации у проводящих занятия по безопасности дорожного движения педагогов. Зачастую учителя, ведущие эту тему в школах, имеют очень поверхностное представление о правилах дорожного движения и других нормативных актах, системе организации дорожного движения, государственной политике в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, методик преподавания этой дисциплины. Очевидно, что знание сигналов светофора, которое сами педагоги получили из обиход-

ной среды, недостаточно сегодня для обеспечения безопасного поведения ребенка на дорогах города. Целесообразно в рамках повышения квалификации организовать дополнительный курс подготовки для педагогов. Так, в Московском институте открытого образования в последние годы по 36-часовой программе читается курс «Безопасность дорожного движения и профилактика детского дорожно-транспортного травматизма», который посещают учителя начальных классов и учителя ОБЖ. Курс создан при активном участии ГИБДД, занятия проводят специалисты различных ведомств, в том числе инспекторы ГИБДД, обладающие компетентными знаниями в данной области.

Неоднократно приходилось сталкиваться на практике, что мероприятия, подготовленные и проводимые воспитателями и педагогами, с точки зрения подаваемого материала не соответствуют требованиям сегодняшнего дня. Активно используются термины из сильно устаревших методичек и детских стихов о безопасности движения советских писателей 1930-х-1950-х годов, «постовой», «мостовая», детям не рекомендуют кататься на подножках трамваев, «обходить автобус сзади, трамвай спереди» и т.д. Кроме вреда, такие занятия ничего не принесли. Необходимо обеспечить педагогов необходимыми методическими материалами. Учитывая требования современной школы, интерес к информационным технологиям, необходимость расширения возможностей педагогов, воспитателей и родителей в рамках работы в городской экспериментальной площадке «Региональная модель обеспечения безопасности детей на дорогах «Ученик, автомобиль и дорога» педагогами и сотрудниками ГИБДД одного из округов Москвы был разработан сайт «Безопасность детей на дороге» - www.bdd.mosuzedu.ru. На сайте имеется регулярно обновляемая статистика детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ), размещены материалы из опыта работы образовательных учреждений различного вида, методические пособия, практические рекомендации, различные варианты тестирования детей на знания ПДД, а также информация о проводимых конкурсах, смотрах, соревнованиях по данной тематике, публикация работ, занявших призовые места. Сайт с первых дней своего существования востребован педагогами, воспитателями, учащимися. В 2010 году коллектив создателей сайта был награжден «Грантом префекта ЮЗАО в сфере образования» в номинации «Здоровьесбережение».

Отдельно хочется остановиться на такой форме работы, как подготовка проектов «Безопасный маршрут», также опробованный на практике. С нашей точки зрения, указанный метод имеет важное практическое значение.

Цели и задачи выполнения работы:

- снижение количества ошибок, допускаемых детьми при переходе дороги, пользовании общественным наземным транспортом;
- вовлечение каждого из учащихся в процесс активного изучения дорожной обстановки и организации безопасного движения ученика до школы, мест микрорайона, где ему приходится бывать наиболее часто;
- использовать на занятиях с детьми реальную, известную учащимся дорожную обстановку микрорайона. Как показывает статистика, более 90% ДТП, в результате которых пострадали дети, происходят на хорошо известной ребенку территории, в непосредственной близости от места жительства или учебы, где он чувствует себя в безопасности;
- пробудить у учеников интерес к прогнозированию предотвращения опасных дорожных ситуаций;
- привлечь к работе родителей (побудить взрослых учить своих детей наблюдать за улицей и транспортом, анализировать встречающиеся дорожные ситуации, видеть в них опасные элементы, безошибочно действовать в различных обстоятельствах);
- разработать безопасный маршрут от дома до школы для каждого учащегося;
- выработать и направить предложения по совершенствованию организации движения для рассмотрения органами ГИБДД и местными властями.

Проектная деятельность в настоящее время очень востребована и приветствуется. В образовательных учреждениях проводятся конкурсы на различных уровнях (районные, окружные, городские). Проект «Безопасный маршрут» касается каждого учащегося, детям интересно работать с конкретным, понятным и близким им материалом. Родители активно подключаются к выполнению задания, так как понимают его важность и актуальность в жизни подрастающего ребенка, осваивающего окружающее пространство, стремящегося к большей самостоятельности.

сти.

На основе собственных наблюдений за движением транспорта, обсуждения с родителями знаний, полученных на уроках, информации из различных источников выполняется рисунок, схема, объемный макет, компьютерная модель местности, прокладываются наиболее безопасные маршруты движения из дома в школу и обратно, а также при посещении других объектов: аптеки, поликлиники, магазина, лесного массива, станции метро. В процессе работы дети отмечают все дорожные знаки, дорожную разметку, отмечают наиболее опасные и безопасные места для перехода дорог, встречающихся на маршруте. Как правило, пристальное изучение дорожной ситуации в районе вызывает у детей, педагогов и родителей много вопросов и, как продолжение, – предложений по улучшению, совершенствованию организации дорожного движения. Все возникающие в процессе работы замечания и предложения рассматриваются сотрудниками ГИБДД и местными властями, в результате ложатся в основу планов совершенствования организации движения на той или иной территории.

Такой серьезный, с учетом социального партнерства подход к делу повышает мотивацию школьников, поднимает самооценку и оказывает огромное положительное влияние на результаты профилактической работы.

Практика показала, что одной из наиболее эффективных форм в профилактике детского дорожного травматизма является работа с родителями как со стороны педагогов, так и со стороны сотрудников ГИБДД. Статистика говорит нам о том, что значительное количество ДТП с детьми происходит в присутствии родителей. Пример родителей всегда является для ребенка доминирующим.

Почему дети нарушают правила дорожного движения?

Существуют две принципиально различные по своим свойствам среды: бытовая и транспортная.

У ребенка с раннего детства формируются сенсорные (наблюдение, ощущение) и моторные навыки (навыки движения), необходимые для безопасной жизни в бытовой среде. Из тысячи повторений создаются прочные стереотипы. И если дома, на детской площадке ребенок постепенно входит в мир понятий «можно-нельзя», то, попав на дорогу, ребенок ведет себя так же, как в бытовой, привычной среде и совершенно естественно готов бежать, не обращая внимания на предмет, мешающий обзору, не приостанавливаясь, не выглядывая: «Что там за..?», так как делал это многократно, вдали от мира машин. А в транспортном мире эта привычка смертельно опасна.

С раннего детства у ребенка необходимо тренировать особую привычку реагировать на транспорт, т. е. доводить до автоматизма умение обращать внимание на любые предметы, мешающие обзору при переходе улицы, быстро переключиться с бытового навыка на транспортный.

Очень важна культура безопасного поведения на проезжей части, однако в нашей стране она не всегда присутствует даже у взрослых людей. Образуется порочный круг: «неграмотный» взрослый передает свой опыт ребенку и тем самым способствует закреплению у него опасных навыков на личном примере.

При работе с родителями педагогам и сотрудникам ГИБДД необходимо обращать постоянное внимание на необходимость самоконтроля взрослых в присутствии ребенка. Одно неправильное действие родителей на глазах у ребенка может перечеркнуть все правильно сказанные слова. При проведении бесед с родителями целесообразно использовать статистические данные, иллюстрируя их наиболее яркими, вызывающими психологический дискомфорт примерами с целью довести до сознания, к каким страшным непоправимым последствиям приводят ошибки на дорогах. Вся мера ответственности за жизнь и здоровье детей лежит на взрослых.

Жизнь, здоровье ребенка, безусловно являются наивысшей ценностью, и наш долг - сделать все возможное, чтобы это бесценное сокровище не подвергалось опасности, а достигнуть этой цели можно, лишь объединив усилия школы, семьи, ГИБДД и других органов власти, всех тех, кому небезразлична эта проблема.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ)

Калужный Ю.Н.,

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

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения¹.

На заседании Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения 13 февраля 2012 года под председательством первого вице-преьера Игоря Шувалова было отмечено, что ситуация на российских дорогах остается неудовлетворительной – по итогам 2011 года отмечается рост числа погибших в ДТП².

В 2011 г. на территории Российской Федерации отмечено увеличение основных показателей. Зарегистрировано 199868 (+ 0,2) дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 27953 (+5,2) и получили ранения 251848 (+0,5) человека³. Более 85% аварий на российских дорогах происходит по вине водителей, которые грубо, а зачастую и преднамеренно нарушают правила дорожного движения.

При этом Госавтоинспекция отмечает и рост на 3,4% числа происшествий по вине нетрезвых водителей, всего за год было зафиксировано более 12,2 тысяч таких ДТП.

В целях кардинального изменения ситуации Правительством России реализуются неотложные меры экономического, организационного и правового воздействия на ситуацию на автодорогах. Однако, несмотря на реализацию мероприятий предусмотренных Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», нормативные правовые акты, регламентирующие общественные отношения, связанные с приобретением права на управление транспортными средствами, не претерпели существенного изменения, позволившего обеспечить качество подготовки водителей транспортных средств.

Крайне низкая дорожно-транспортная дисциплина участников дорожного движения является одним из наиболее существенных факторов, влияющих на состояние аварийности в России.

Действующие нормативные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения не в полной мере регулируют отношения в этой сфере. Существующая система государственного управления обеспечением безопасности дорожного движения характеризуется наличием противоречащих друг другу нормативных актов и пробелов в нормативном правовом регулировании. Во многих случаях нормативный акт, устанавливая права и обязанности участников правоотношений, не определяет орган, который обязан осуществлять контроль за их надлежащим соблюдением.

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

Анализ статистических данных свидетельствует о том, что наибольшее влияние на состояние безопасности дорожного движения оказывает человеческий фактор. Так, в настоящее время в Российской Федерации свыше 85% дорожно-транспортных происшествий совершается по вине водителей транспортных средств. Виновниками более 16% аварий или каждого шесто-

¹ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах»: Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. №100 (ред. от 2 августа 2011 г.) // Консультант Плюс: [Электронный ресурс].

² [Http://www.gibdd.ru/news/947](http://www.gibdd.ru/news/947).

³ [Http://www.gibdd.ru/stat/1/2011.pdf](http://www.gibdd.ru/stat/1/2011.pdf).

го ДТП становятся водители со стажем управления транспортными средствами до трех лет. Наиболее распространенной причиной совершения водителями в 2011 году ДТП явилось несоответствие скорости конкретным условиям движения (29.8%), несоблюдение очередности проезда (16.1%). 8,8 % дорожно-транспортных происшествий совершено водителями, не имеющими права управления транспортными средствами или его лишенными.

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

Ведущим нормативно-правовым актом из числа федерального законодательства, регулирующим правоотношения, возникающие по поводу приобретения права на управление транспортными средствами, является Закон Российской Федерации «О безопасности дорожного движения», которым определены правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации, а в соответствии с главой второй рассматриваемого закона - обеспечение безопасности дорожного движения отнесено к одному из направлений государственной политики.

В статье 5 Федерального закона РФ «О безопасности дорожного движения» определяются основные направления обеспечения безопасности дорожного движения, непосредственно относящиеся к административно-правовым основам приобретения права на управление транспортными средствами:

- а) разработка и утверждение в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: правил, стандартов, технических норм и других нормативных документов;
- б) организация подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;
- в) проведение комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;
- г) лицензирование отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации¹.

Обращаясь к Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», необходимо отметить, что в соответствии со статьями 23, 25, 26, 27 и 29 создана правовая основа реализации гражданами возможности приобретения права на управление транспортным средством соответствующей категории.

Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» подчеркивает значимость общественных отношений, связанных с приобретением права на управление транспортными средствами в системе обеспечения безопасности дорожного движения.

Для достижения этой цели необходимо решить следующие задачи:

создание комплексной системы профилактики, которая позволит формировать у участников дорожного движения стереотипы законопослушного поведения и негативное отношение к правонарушениям в сфере дорожного движения, что непосредственно связано с периодом подготовки водителей;

создание условий для значительного повышения качества подготовки водителей транспортных средств, совершенствование системы повышения их квалификации.

Реализацию Программы предполагается осуществить в течение 7 лет (2006 - 2012 годы) в 2 этапа.

В частности, на первом этапе (2006 - 2007 годы) реализации программы планировалось осуществление следующих первоочередных мероприятий, связанных с административно-правовыми аспектами приобретения права на управление транспортными средствами:

- о создание системы информационного воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

¹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон (ред. от 19 июля 2011 г.) // Консультант Плюс: [Электронный ресурс].

- развитие системы подготовки кандидатов на получение права на управление транспортным средством и допуска к участию в дорожном движении, совершенствование системы лицензирования в этой сфере, введение существенного ограничения самостоятельной подготовки граждан для получения права на управление транспортным средством;
- проработка нормативно-правовых и организационных аспектов внедрения комиссионного принципа приема квалификационных экзаменов у кандидатов на получение права на управление транспортным средством;
- подготовка предложений о разработке экономических рычагов влияния на автошколы в части обеспечения качества подготовки водителей;
- подготовка предложений о целесообразности предоставления права на управление транспортными средствами категории «В» гражданам начиная с 16 - 17 лет;
- исследование проблемы формирования информационной базы данных о водителях транспортных средств, допустивших нарушение Правил дорожного движения;
- расширение объема работ по строительству современных автодромов, решение вопросов, касающихся выделения земельных участков для их строительства;
- разработка организационных и правовых основ оказания первичной медицинской помощи пострадавшим на месте дорожно-транспортных происшествий и обучение этому участников дорожного движения, работников и сотрудников служб, участвующих в проведении работ на месте дорожно-транспортных происшествий.

Таким образом, несмотря на многочисленные аспекты решения проблем обеспечения безопасности дорожного движения, которые нашли свое отражение в рассматриваемой Программе, вопросы, связанные с подготовкой водителей транспортных средств, рассматриваются в ней в качестве первоочередных, что подчеркивает их значимость и многогранный характер в общественных отношениях, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения.

Несмотря на то, что в стране продолжается реализация второго этапа (2008 - 2012 годы) Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», мероприятия, подлежащие выполнению в ходе реализации программы, носят зачастую декларативный характер и не нашли своего должного внедрения в практику, не изменены основополагающие подходы государственной политики к подготовке водителей транспортных средств и организации порядка приема и правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений.

Государством проводятся мероприятия, направленные на повышение качества подготовки водителей транспортных средств. Главным управлением по ОБДД МВД России разработана новая методика проведения квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами, но она временно приостановлена. Правительством Российской Федерации в целях повышения качества и доступности предоставления государственных услуг и оптимизации государственных функций и процедур, связанных с приемом квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами и выдачей водительских удостоверений, принято Распоряжение от 15 июля 2010 г. № 1174-р, предусматривающее внесение изменений в Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Постановление Правительства РФ от 8 июля 1997 года № 1396 «Об утверждении правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений», направленные на совершенствование общественных отношений, связанных с приобретением права на управление транспортными средствами.

Однако принимаемые меры недостаточны, общественные отношения, связанные с подготовкой водителей транспортных средств, рассчитаны на перспективу, а в настоящее время ситуация практически неизменна.

Анализ нормативной правовой и специальной литературы позволяет выделить следующие предложения и рекомендации в целях улучшения качества подготовки водительских кадров и тем самым обеспечения безопасности дорожного движения:

1. Несмотря на то, что координация деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения возложена на Госавтоинспекцию, в целях реализации предложений, закрепленных Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах», необходимо разработать соответствующий механизм обеспечения решения

мероприятий, а также административного воздействия Госавтоинспекции на другие министерства, агентства и ведомства, причастные к обеспечению безопасности дорожного движения.

2. Привести в соответствие нормативно-правовую базу с современными требованиями и мировой практикой. В частности, совершенствовать нормативные правовые основы экзаменационной деятельности, более углубленной оценки подготовленности кандидатов в водители при допуске их к участию в дорожном движении.

3. Запретить приём квалификационных экзаменов на право управления транспортными средствами у лиц, прошедших подготовку самостоятельно, так как зачастую данные лица не в полной мере получают знания, умения и навыки, необходимые к допуску на право управления транспортными средствами.

В соответствии с законопроектом «О безопасности дорожного движения», который запланирован к рассмотрению в Государственной Думе Российской Федерации во втором чтении в июле 2012 года, у желающих получить водительское удостоверение на право управление транспортными средствами больше не будет возможности для самостоятельной подготовки. От так называемого экстерната решено отказаться.

4. Организовать взаимодействие государственных органов, общественных организаций на федеральном и региональном уровнях с целью выработки мер по совершенствованию деятельности в области безопасности дорожного движения и подготовки водительских кадров.

5. Обеспечить необходимый объем работ по строительству современных автодромов, с этой целью решить вопросы, касающиеся выделения земельных участков для их строительства.

6. Разработать нормативные правовые акты, направленные на экономическое и административное воздействие на автошколы в части обеспечения качества подготовки водителей.

На основании изложенного необходимо отметить, что результаты анализа статистических данных за последние несколько лет свидетельствуют о неблагоприятной ситуации, складывающейся с обеспечением безопасности дорожного движения в стране. Тенденция к росту основных показателей, характеризующих ее состояние, обусловлена приростом парка транспортных средств, увеличением скоростей движения, отставанием в развитии улично-дорожной сети и рядом других факторов. Однако определяющее значение имеет квалификация участников дорожного движения и в первую очередь водителей. Влияние человеческого фактора на уровень безопасности дорожного движения характеризует такой показатель, как доля дорожно-транспортных происшествий по вине этой категории участников движения.

Поэтому, в целях наиболее эффективного решения задачи качественной подготовки водителей транспортных средств необходимо согласованное действие всех субъектов, задействованных в общественных отношениях, связанных с приобретением права на управление транспортными средствами, что является возможным лишь при комплексном применении усилий Госавтоинспекции и иных государственных органов, негосударственных и общественных организаций. Только совместные действия, направленные на реализацию единой государственной политики по качественной подготовке водителей транспортных средств, обеспечат безопасность дорожного движения, снижение аварийности и, как следствие, снижение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

Материал выверен, цифры, факты, цитаты сверены с первоисточником. Материал не содержит сведений ограниченного распространения.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПРОПАГАНДЫ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Капустина Е.Г.,
к.п.н., старший преподаватель кафедры
административного права и административной
деятельности ОВД Орловского юридического
института МВД России

Одним из актуальных вопросов Госавтоинспекции и государства в целом является вопрос как сделать дорогу безопасной и удобной для водителя и пешехода, как спасти жизни де-

тей, почему многие ДТП происходят в зоне пешеходного перехода и как сократить количество нетрезвых водителей.

Важнейшая роль в решении этого вопроса принадлежит Государственной инспекции безопасности дорожного движения, которая занимает особое место в системе контрольно-надзорных органов.

В 2011 году ситуация на дорогах осложнилась: при незначительном увеличении количества дорожно-транспортных происшествий на 5,2% возросло число погибших людей; в результате ДТП скончались 8,8 тысяч пешеходов, свыше 62 тысяч ранены, причем каждый четвертый наезд на человека совершён в зоне пешеходного перехода. В минувшем году на 3,4 % возросло количество ДТП, связанных с управлением транспортным средством в состоянии опьянения; на 5,1 % увеличилось число погибших в ДТП детей и подростков, - каждая десятая дорожная авария в 2011 году произошла с участием несовершеннолетних¹.

Главнейшим и наиболее эффективным методом деятельности Госавтоинспекции в снижении количества дорожно-транспортных происшествий является профилактическая работа.

Профилактическая работа в области дорожного движения — система мер экономического, социально-культурного, воспитательного и правового характера, проводимых государственными органами и общественными организациями в целях снижения уровня аварийности на автотранспорте, устранения ее причин, обеспечения безопасности дорожного движения. Важной сферой профилактической работы остаётся обеспечение безопасности дорожного движения.

Важным средством профилактики является правовое воспитание и правовая пропаганда. Профилактическая работа невозможна без выявления причин и условий, им способствующих. Профилактические меры могут быть мерами общего порядка (направленные на большую общность людей) или носить индивидуальный характер применительно к конкретному лицу.

Наказание также является профилактической мерой. Оно преследует цели специального предупреждения (удержания от совершения преступления того, к кому применено наказание) и цели общего предупреждения (предупреждения от совершения преступления других лиц под страхом наказания).

Исходя из этого, под термином «профилактика» следует понимать сложную, объективно обусловленную систему управленческой деятельности, которая сложилась на конкретном историческом этапе общественной жизни и которая обеспечивает научно-теоретическую и практическую реализацию мероприятий, направленных на снижение дорожно-транспортного травматизма, предупреждение преступлений, связанных с транспортными средствами.

Первостепенная роль в обеспечении безопасности дорожного движения отводится организации профилактической работы подразделениями Госавтоинспекции с целью подготовки населения к безопасному участию в дорожном движении, формирования у всех его участников сознательного отношения к выполнению действующих правил, норм и стандартов, воспитания у водителей чувства высокой ответственности и дисциплинированности при управлении транспортными средствами.

Объектами профилактической работы ГИБДД являются все участники дорожного движения (водители, пешеходы, пассажиры), трудовые коллективы, а также должностные лица, отвечающие за организацию дорожного движения, техническое состояние транспортных средств, эксплуатацию и содержание дорог и улиц, профилактику среди различных категорий населения.

Важнейшим источником информирования населения являются средства массовой информации. Именно они активно формируют общественное мнение, способствуют воспитанию и обучению населения. Человек воспринимает процессы и события, происходящие в жизни, сквозь призму СМИ и ощущает огромное влияние прессы, телевидения, радиовещания. Поэтому использование СМИ для обеспечения безопасности дорожного движения — обязательное условие проводимой ГИБДД профилактической работы.

Телевидение имеет большое значение для обучения и воспитания участников дорожного движения, так как отличительной чертой телепередач является массовость их аудитории в сочетании с наглядностью материала. Специальные съемки, которые демонстрируют правила

¹ Официальный сайт ГИБДД МВД России. Апрель 2012 года.

выполнения отдельных пунктов ПДД, примеры правильного управления транспортными средствами в различных дорожных условиях, инсценировка событий - действенный способ пропаганды безопасности дорожного движения.

Для эффективного использования СМИ Госавтоинспекция должна активнее привлекать к профилактической работе писателей, журналистов, фотокорреспондентов, художников, сценаристов, режиссеров, актеров, представителей общественных формирований, транспортных, дорожных и коммунальных хозяйств, органов здравоохранения, образования.

Эффективной формой профилактической работы является проведение пресс-конференций и брифингов - это форма взаимодействия подразделений ГИБДД со средствами массовой информации, которая позволяет охватить максимальное количество редакций печатных изданий, информационных агентств, радио и телевидения.

Средством привлечения внимания общественности к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения является использование в профилактических целях наглядной агитации.

Основная цель наглядной агитации заключается не столько в том, чтобы оказать помощь в изучении тех или иных положений ПДД, но и в привлечении внимания к вопросам безопасности дорожного движения, постоянном напоминании о необходимости соблюдения предосторожности в процессе дорожного движения.

На наш взгляд, сотрудникам подразделений пропаганды необходимо более активно использовать следующие формы и методы проведения профилактической работы:

- установку на аварийно-опасных участках дорог щитов с информацией о количестве погибших и травмированных, причинах аварийности на данном участке. Причем информационные щиты устанавливаются не в самих местах концентрации ДТП или на аварийно-опасных участках дорог (так как это может отвлечь внимание водителя от управления транспортным средством), а заблаговременно, перед ними, чтобы обеспечить усиление концентрации внимания;
- оказание помощи в оборудовании уголков безопасности дорожного движения в автотранспортных и других предприятиях жилищно-эксплуатационных учреждениях, учебных заведениях;
- массовое издание брошюр, плакатов, листовок, памяток, вкладышей в дневники, школьные учебники с обращениями к населению по вопросам безопасности дорожного движения;
- выпуск товаров обиходного потребления с рекомендациями по обеспечению безопасности дорожного движения и символикой ГИБДД (пакеты, ручки, карандаши, часы, вазы и т.д.);
- «шоковую терапию», т.е. демонстрацию фотографий, видеоматериалов последствий ДТП.
- проведение автомотопробегов;
- организацию и проведение конкурсов, смотров, соревнований по тематике безопасности дорожного движения.

Одной из форм профилактической работы является взаимодействие Госавтоинспекции со СМИ. В последнее время это взаимодействие приобрело формальный характер. Основная причина негативных изменений заключается в отсутствии заинтересованности со стороны органов внутренних дел в человеческом факторе. В ряде случаев на совместную работу проецируется безразличное отношение руководителей к СМИ, и это становится решающим фактором ведомственной отчужденности. Подобная ситуация противоречит приказу Министерства внутренних дел, который закрепляет общественное мнение как одно из основных критериев оценки служебной деятельности и в целом государственной политики в области взаимодействия со СМИ. Нарушается целостность информационной политики, формируется основа для появления критических материалов. Отсутствие официальной информации нередко заменяется слухами и домыслами.

В целях совершенствования взаимодействия с районными каналами телевидения целесообразно обсудить данные вопросы с представителями СМИ и выработать алгоритм совмест-

ных действий, оказывать содействие корреспондентам в участии и последующей подготовке материалов.

Основная цель профилактической работы подразделений пропаганды Госавтоинспекции – поиск новых форм и методов, направленных на стабилизацию и сокращение прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий, а для этого необходима активизация деятельности в этой области как на федеральном, региональных и муниципальных уровнях, так и общественных формирований при активной поддержке средств массовой информации.

Особое внимание должно акцентироваться на приоритетности предупреждения дорожно-транспортных происшествий, оказания помощи и содействия участникам дорожного движения, а также пресечения грубых правонарушений и антиобщественного поведения водителей и пешеходов на дорогах.

КРИТЕРИИ УСПЕХА РУКОВОДИТЕЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Капустянский В.Г.,

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

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения в стране является одной из важнейших социально-экономических задач, которую можно решить только объединенными усилиями органов государственной власти совместно с общественными формированиями.

По данным Организации Объединенных Наций, в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно в мире погибает более 1,2 миллиона человек и до 50 миллионов получают травмы, а экономические потери превышают 500 миллиардов долларов.

Неутешителен и прогноз количества дорожно-транспортных происшествий в мире. Если не принять исчерпывающих мер, смертность и инвалидность к 2020 году возрастут до 70 процентов. Что же касается количества погибших в результате ДТП на российских дорогах, то оно составляет треть от всех погибших в Европе. По количеству ДТП мы занимаем одно из первых мест в мире. Ежегодно в России погибает более 30 тысяч человек и около 300 тысяч человек получают травмы, причем следует иметь в виду, что пострадавшие относились к наиболее активной, трудоспособной части населения.

Что касается нашего региона, то за истекший год на дорогах и улицах населенных пунктов области произошло 1368 ДТП, что на 2 процента меньше, чем за предыдущий, 2010 год. Ровно на столько же процентов сократилось и количество полученных ранений в авариях (1803 человека). А вот число погибших (211), к сожалению, выросло более чем на 20 процентов.

Надо признать, что криминогенная обстановка, в том числе и состояние безопасности дорожного движения, продолжают оказывать мощное отрицательное влияние на все сферы жизнедеятельности государства и общества, серьезно тормозят социально-экономические и политические преобразования в России, подрывают ее международный авторитет.

Важно подчеркнуть, что при формировании современной правовой системы одним из основных приоритетов деятельности ГИБДД МВД РФ является создание высокопрофессионального кадрового корпуса, способного успешно решать задачи, поставленные перед Госавтоинспекцией, государством и обществом.

Среди слагаемых успеха в службе сотрудников ГИБДД, в том числе и ее руководителей, на первое место выходит, конечно же, честность. Подтверждением этому может служить пример вчерашнего дня: чуть больше полугода потребовалось руководителю УГИБДД по Рязанской области Александру Алфосову, чтобы выстроить прибыльный бизнес. Его взяли с личным: при получении взятки в размере около 500 тысяч рублей. Помимо этой суммы, при

осмотре служебных помещений было обнаружено большое количество денежных средств и других предметов, имеющих значение по возбужденному уголовному делу.

Человек должен быть честным по натуре, а не по обстоятельствам, то есть она, честность, должна быть в характере, тем более, если речь идет о руководителе. По этому поводу один из отцов-основателей американской государственности Томас Джефферсон справедливо замечал, что вся работа правительства сводится к искусству быть честным. Заметьте, сначала честным, а затем уже профессиональным, опытным, работоспособным и т.д.

Говорить об этом приходится главным образом потому, что проблема борьбы с коррупцией в нашей стране стоит чрезвычайно остро. Коррупционированность аппарата государственного управления приобретает угрожающий, глобальный характер. В ходе проведенного социологического опроса, в котором приняли участие 11500 человек на вопрос «Какова главная угроза для России?» были даны следующие ответы: бедность – 26 %, терроризм – 5,9 % и коррупция – 68,1%.

Любопытно, что еще в прошлом веке известный историк и философ Н.А. Бердяев пришел к такому же выводу, он писал: «Взятка – единственная русская Конституция, которая действовала при царе, но здравствует и ныне». Обидно и стыдно: мы входим в пятерку самых коррумпированных государств мира. Объем взяток в целом по стране сопоставим с годовым бюджетом. Примечательно, что, по мнению американских аналитиков, в России преступность и коррупция могут послужить причиной политической и социальной дестабилизации.

Успешно и эффективно руководить людьми, уметь правильно строить отношения, убеждая их в правильности и законности принимаемого решения, может только профессионал, человек образованный, хорошо понимающий стоящие перед ними задачи и проблемы. Здесь уместен вопрос: чем отличается профессионал, руководитель, образованный человек от малообразованного? Ответ может быть только таким: образованный человек тем и отличается от необразованного, что продолжает считать свое образование незаконченным. Это означает, что для руководителя Государственной инспекции безопасности дорожного движения образование, формирование правовой и нравственной культуры – это процесс непрерывный.

Уметь слышать человека – великий дар, уметь услышать и помочь ему – великий талант. К этому должен стремиться каждый руководитель. Умение волноваться за коллег и особенно подчиненных - должно быть не просто желательной чертой характера, а необходимым служебным качеством.

Надо признать, что наш уголовно-процессуальный порядок, воплотивший в себе длительный исторический опыт, конечно же, является значительным достижением современной правовой культуры. Задача сейчас состоит в том, чтобы совершенствовать демократические процессуальные формы, расширять и углублять процессуальные гарантии.

Сегодня сотрудник ГИБДД должен быть в высшей степени ответственным и обязательным человеком, простым и доступным, проявлять терпимое и уважительное отношение к людям. Несомненно, что эти важные качества не даются свыше, их надо постоянно формировать и воспитывать в себе. В связи с этим следует иметь в виду, что нельзя воспитывать ответственность у подчиненных, не поручая ответственных дел.

Безусловно, важнейшим фактором успешной деятельности сотрудника ГИБДД современной России должна стать воспитательная работа, направленная на формирование высоких профессиональных и нравственных качеств личности. При этом важно учитывать, что от воспитательной работы, которая вмещается в два похожих глагола – должны да обязаны – мало толку. Руководитель должен показывать пример организованности, объективности, компетентности в работе, высокой правовой и нравственной культуры и, что особенно важно, безусловного соблюдения единства слова и дела. Следует подчеркнуть, что люди, как правило, жалуются не на строгость, а на несправедливость, и продолжают по-прежнему воспринимать Закон не как защиту, а как угрозу.

Одним из основных критериев оценки работы подразделений ГИБДД и их руководителей в соответствии с Законом «О полиции» будет общественное мнение граждан, проживающих на обслуживаемой территории. Негативная оценка жителей может явиться безусловным основанием для увольнения как сотрудника, так и руководителя ГИБДД. Конечно же, теперь каждый руководитель должен обеспечить жесткий и эффективный контроль за работой своих подчиненных. Очевидно, что из-за отсутствия надлежащего контроля в подразделениях ГИБДД

происходят разного рода правонарушения. В свою очередь, для изучения общественного мнения руководство МВД РФ намерено использовать разнообразные способы мониторинга.

Объективности ради надо заметить, что желающих навести порядок на дорогах всегда больше, чем готовых их соблюдать.

Здесь же следует отметить, что ни один сотрудник, тем более руководитель, нарушая закон, не должен чувствовать себя защищенным собственной должностью или общественным положением. Истинное равенство граждан состоит в том, чтобы все они одинаково были подчинены законам. Надо воспитывать у сотрудников, особенно молодых, уважительное отношение к соблюдению требований закона и выполнению правовых предписаний. Уместно в этой связи отметить, что, к примеру, при входе в учреждение американского конгресса висит кодекс, который начинается так: «Верность Закону выше, чем верность Родине и своему народу».

Важным элементом деятельности службы ГИБДД является система, организация работы. Принято считать, что при плохой системе дело сделает хороший исполнитель, а при хорошей системе его может сделать каждый средний исполнитель.

Мы приводим на работе лучшую часть своей жизни, нужно научиться работать так, чтобы работа была в радость, была легка и чтобы она была постоянной жизненной школой. Старая и простая истина: иногда можно научиться большему от заблуждений и неудач незурядного человека, чем от его несомненных достоинств.

Руководитель должен стремиться к самой современной организации труда, идеальной исполнительской дисциплине, высочайшей квалификации сотрудников, которые не имеют права на ошибку, на промедление, на принятие неверного решения. Недопустим также и перегруженный уровень управления.

К основным организационным формам делового общения относятся деловые совещания, заседания, публичные выступления. Необходимо помнить, что совещания и заседания - это всего лишь средство управления и, как любое средство, они должны быть использованы таким образом, чтобы достичь желаемого результата.

Эффективность деловых совещаний зависит от умения руководства ими. В ходе проведения совещания руководитель ГИБДД должен воздействовать на участников таким образом, чтобы они понимали важность и значимость обсуждаемой проблемы и необходимость личного участия в ее эффективном решении. Как правило, это способствует возникновению откровенной, заинтересованной, доброжелательной, конструктивной атмосферы, способствующей укреплению доверия в коллективе, эффективному проведению совещания и достижению поставленной цели. Между тем эффективность проведенного совещания может снижаться по причине нечетко сформулированной цели совещания.

Вместе с тем специалисты по научной организации труда утверждают, что излишне частые совещания и заседания нередко свидетельствуют о слабости руководства либо об его административной трусости.

Убеждает и такой факт. Общий темп жизни в XXI веке заметно возрос. Даже музыку Моцарта и Глюка, оказывается, играют, как утверждают специалисты, на 30 % быстрее, чем во времена ее творцов. А вот темп заседаний – увы! – незыблем.

Вывод очевиден: хочешь сократить длительность совещания – не жалея времени на его подготовку.

Сотрудники ГИБДД и, конечно же, их руководители должны помнить, что важным компонентом коммуникативной культуры является культура речи. Заметим, что речевая культура всегда рассматривалась как основа для развития общей культуры человека. Культура создает необходимые условия, формирует среду, а среда, в свою очередь, формирует человека. Кстати, многие известные и уважаемые люди в стране уверены, что и коррупцию, и преступность может победить только высокая культура.

Культура речи сотрудника ГИБДД, который постоянно работает с участниками дорожного движения, гражданами, максимально открыт для общения, должна включать в себя умение убеждать, доказывать и аргументировать, подниматься до обобщений, а руководителю еще и вырабатывать в себе культуру выступлений. Речь, как говорил Сенека, это показатель ума. Ничего, кстати, не доказывает тот, кто доказывает грубо.

Остается лишь добавить: набор штампов, трафареты, канцелярские обороты основательно засорили нашу речь, поэтому она плохо воспринимается слушателями и читателями во-

обще, а молодыми особенно. Это болезнь нашего языка, которой в свое время К.И. Чуковский даже поставил диагноз, образно назвав ее канцеляритом (по типу колита, дифтерита, менингита).

Полезно было бы чаще заимствовать и зарубежный опыт. В Европе и в Скандинавских странах есть много интересного и полезного. Например, во Франции сотрудников дорожной полиции любовно называют «дорожными ангелами». Это самые уважаемые люди в стране, на помощь пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях они приезжают раньше скорой помощи. Как им это удастся? Разве такой опыт не может не заинтересовать. Конечно, сравнение с Францией почти всегда бывают не в нашу пользу. И это вполне объяснимо. В XIII веке во Франции, в Сарбоне, был уже университет, а в России – татаро-монгольское иго.

Следует признать, что в большинстве зарубежных стран перечень и объем решаемых дорожными полицейскими задач во многом сходны. Их основными функциями являются: надзор за соблюдением правил дорожного движения, оформление и расследование обстоятельств совершения дорожно-транспортных происшествий, участие в обеспечении общественного порядка. К тому же сотрудники дорожной полиции проводят воспитательную работу среди населения и участников дорожного движения, ведут учет и анализ ДТП, при этом приоритетной остается функция надзора за соблюдением правил дорожного движения.

И в заключение хотелось бы сказать о главном, что вызывает обиду и неудовлетворенность. Сегодня полицию не критикует только ленивый. Государственные службы, средства массовой информации обрушились на полицию, да и на ГИБДД с уничтожающей критикой. Оснований для этого, к сожалению, предостаточно. Одни эксперты утверждают, что доверие граждан полиции близко к нулю. Многие блюстители порядка превратились в зверей и монстров. Фактически правоохранители стали легальным вооруженным бандформированием. Другие обращают внимание на то, что в органах работает множество порядочных людей и мерить всех по делам нескольких извращенцев абсолютно неверно. Третьи предлагают в течение года сотрудникам ОВД, на которых имеется компромат, обязательно пройти новую аттестацию, в том числе и с использованием возможностей полиграфа.

Да, все во многом, к сожалению, правильно, и соответствует современным реалиям. Однако вряд ли будет продуктивно постоянно говорить о сотрудниках полиции только в обличительных интонациях не видя положительного, которого не меньше, а несомненно, больше, на что неоднократно обращал внимание и президент страны Д.А. Медведев.

Надо признать, что до недавнего времени в милицию людей не отбирали, подбирали. К сожалению, даже если людей в полицию отбирать так же тщательно, как и в ФСБ, быстрых положительных перемен ждать не следует.

Государство, общество должны работать по созданию нормальных условий для эффективной работы полиции, дать шанс поверить ей, надо способствовать созданию позитивного образа сотрудника полиции.

Важно подчеркнуть, что работа в этом направлении заметно активизировалась. Младшему начальствующему составу сотрудников полиции существенно повышена заработная плата. К сожалению, в меньшей степени это коснулось представителей старшего начальствующего состава применительно к денежному довольствию. Между тем, к примеру, начальник дорожной полиции Швеции получает в месяц 38 тысяч крон, а новый, престижный автомобиль «Вольво» стоит 34 тысячи.

Подводя общий итог, следует отметить главное: полиция и общество, как справедливо указывает Министр внутренних дел России Р.Г. Нургалиев, должны быть ближе друг к другу. Именно эффективная работа с населением и будет для руководителя и сотрудников ГИБДД главным критерием успеха. При этом следует особо подчеркнуть: найти ключ к общественному настроению – это на первом этапе даже важнее любой реформы. Американский президент Теодор Рузвельт в свое время прекрасно сказал: «Самая главная формула успеха – знание как общаться с людьми». Как просто и как верно...

И, наконец, позволю себе сформулировать основной принцип: главное в этой жизни - профессионализм и честность.

ПРОФИЛАКТИКА ДЕТСКОГО ТРАВМАТИЗМА СОТРУДНИКАМИ ГИБДД МВД РОССИИ

Карагодин А.В.,

к.ю.н., доцент, заместитель начальника
кафедры административного права
и административной деятельности ОВД
Белгородского юридического института
МВД России

Травматизм на дорогах - это проблема, которая беспокоит людей во всех странах мира. Одной из проблем дорожно-транспортного травматизма является попадание детей в ДТП¹. При этом под детским дорожно-транспортным травматизмом (ДДТТ) понимается совокупность всех дорожно-транспортных происшествий за определенный промежуток времени, в которых получили телесные повреждения различной тяжести лица в возрасте до 16 лет. С развитием автомобилизации в нашей стране, как и во всем мире, увеличивается и количество дорожно-транспортных происшествий. Понимая катастрофические последствия ДТП, колоссальный экономический и демографический ущерб, все мировое сообщество призывает объединиться в противодействии растущему уровню дорожной аварийности. Только с начала текущего года в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибли более 22 тысяч человек. На территории Белгородской области в 2011 году зарегистрировано 1 216 ДТП, в которых 230 человек погибли и 1462 получили ранения. Обстановка с аварийностью на автодорогах Белгородской области остается крайне сложной. Особую тревогу вызывает тяжесть совершенных аварий. Рост числа погибших людей составляет более 50%².

По статистике каждой десятой жертвой дорожных происшествий становятся дети³. Зачастую это связано с нарушением Правил дорожного движения. Ведь ребенку трудно понять, что такое тормозной путь, время реакции водителя или транспортный поток. Дети чаще страдают от непонимания той опасности, которую представляет собой автомобиль.

Практика показывает, что одной из причин нестабильности ситуации с ДТП является низкий уровень транспортной культуры участников дорожного движения и недостаточное внимание, уделяемое различными социальными институтами проблеме профилактики дорожно-транспортных происшествий, в том числе и среди детей.

Проблема детского дорожно-транспортного травматизма - всеобъемлющая, имеющая много граней и уровней. На данную проблему нельзя смотреть в одной плоскости и принимать решения, направленные только на повышение правосознания членов общества и увеличение санкций за нарушение Правил дорожного движения. Принятие решений должно быть комплексным, основанным на углубленном научном анализе, позволяющем отразить современные социальные, экономические, нравственно-психологические, национальные условия, влияющие на рост детского дорожно-транспортного травматизма.

В рамках реализации федеральной целевой программы благодаря проводимым профилактическим мероприятиям отмечается снижение общего количества ДТП с участием детей, снижение смертности детей на дорогах, однако тяжесть последствий, к сожалению, во многих регионах РФ возрастает⁴.

Основными причинами ДТП по неосторожности детей чаще всего становятся: переход проезжей части в неустановленном месте, переход перед близко идущим транспортом, выход на дорогу из-за стоящего транспортного средства, игра на проезжей части или в непосредственной близости от нее, нарушения Правил дорожного движения при управлении велосипедами, мопедами и мотоциклами. Данные нарушения свидетельствуют об отсутствии у детей твер-

¹ Дорожно-транспортное происшествие.

² [Http://31.Gibdd.Ru/Index.Php?Page=Main&Id=354](http://31.Gibdd.Ru/Index.Php?Page=Main&Id=354).

³ Там же.

⁴ Акулов В.И. Административные формы и методы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (на примере Челябинской области) / В.И. Акулов, А.С. Мелехин // ВИПК МВД России, 2010.

дых практических навыков поведения на дорогах и, как следствие, неумение юных участников дорожного движения ориентироваться в сложной дорожной обстановке¹.

Проблема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма объединяет и представителей ГИБДД, и систему образования. Каждая структура пытается решить эту проблему своими методами. Однако наиболее эффективным представляется метод совместного сотрудничества вышеуказанных структур. Проблему травматизма детей на дороге возможно решить только при совместной работе школы, сотрудников Госавтоинспекции и активном участии родителей.

Органы государственной власти Белгородской области, правоохранительные органы и органы местного самоуправления не стоят в стороне от данной проблемы.

Департаментом образования, культуры и молодежной политики области проводится целенаправленная работа в образовательных учреждениях по совершенствованию системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Рабочей группой специалистов Департамента, Белгородского регионального института повышения квалификации и профессиональной переподготовки специалистов, Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения УМВД России по Белгородской области и ведущих педагогов области разработана, утверждена и направлена во все общеобразовательные учреждения области образовательная программа «Дети-Велосипед-Дорога»². С начала нового, 2011-2012 учебного года, образовательная учебная программа «Дети-Велосипед-Дорога» введена во всех общеобразовательных учреждениях области для занятий с учащимися 4-6 классов во внеурочное время. Программа направлена на формирование у обучающихся углубленных знаний правил дорожного движения и вовлечение их в число активных пропагандистов законопослушного поведения на улицах и дорогах.

Организовано изучение правил дорожного движения по 10-часовой программе с учащимися 1-9 классов. Обучение детей и подростков правилам дорожного движения в области организовано и проводится в рамках курса «Основы безопасности жизнедеятельности», классных и внеклассных часов, а также используются дополнительные занятия.

В общеобразовательных учреждениях области ежегодно в сентябре проводится единый информационный день «Правила безопасного поведения детей на улицах и дорогах».

Приняты меры по обеспечению общеобразовательных учреждений комплектами учебно-методического пособия по обучению школьников правилам дорожного движения.

Органами управления образованием городов и районов области совместно с сотрудниками Госавтоинспекции организовано 940 конкурсов и викторин, проведено около 2 тыс. дополнительных занятий с детьми по ПДД, укомплектовано или обновлено 330 кабинетов и уголков по безопасности дорожного движения³.

Муниципальными органами управления образованием совместно с сотрудниками транспортной инспекции была изучена организация перевозок детей в сельских населенных пунктах. По результатам изучения подготовлены и внесены в органы местного самоуправления предложения по обеспечению безопасных условий таких перевозок.

Каждый случай детского дорожно-транспортного травматизма рассматривается на педагогических советах образовательных учреждений с участием родителей и специалистов Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Во всех дошкольных образовательных учреждениях, общеобразовательных учреждениях созданы уголки по безопасности дорожного движения, оформлены стенды «Школа пешехода», «Это должен знать каждый».

В г. Белгороде ежегодно организуется кинолекторий «Светофор» для учащихся общеобразовательных учреждений.

Совместно с сотрудниками ГИБДД проводились областные и районные конкурсы и викторины на знание правил дорожного движения, в числе которых «Зеленый огонек», «Безо-

¹ Лукьянов В.И. Форма вины в дорожно-транспортных правонарушениях // Российская юстиция. 2002. №12.

² Письмо Департамента образования, культуры и молодежной политики Белгородской области от 09.09.2011 г.

³ [Http://gorodstore.com/belgorod/?gclid=cjrtwrmrvk8cfchg3godajwxiq](http://gorodstore.com/belgorod/?gclid=cjrtwrmrvk8cfchg3godajwxiq).

пасное колесо», «Турнир знатоков ЮИД». Конкурсы «Зеленый огонек» и «Безопасное колесо» проводятся среди воспитанников дошкольных учреждений и учащихся основных и средних общеобразовательных школ. Велика значимость этих конкурсов, они проводятся в 3 этапа с целью пропаганды правил дорожного движения, развития у детей навыков безопасного поведения на дорогах, профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. В конкурсе принимают участие практически все дошкольные и общеобразовательные учреждения области с большим охватом детей¹.

С целью сокращения числа дорожно-транспортных происшествий с участием детей и обеспечения безопасности их на дороге в темное время суток осенне-зимнего периода в общеобразовательных учреждениях области органами управления образованием городов и районов области проведена работа по оснащению одежды учащихся начальных классов нарукавными повязками со светоотражающими элементами.

С целью привлечения внимания общественности к проблемам предупреждения детского травматизма в дорожных происшествиях и обеспечения безопасности при организационных перевозках детей широко использовались средства массовой информации области. Для информации населения были использованы возможности 5 радиостанций FM -диапазона.

В областных и районных средствах массовой информации опубликовано свыше 200 материалов по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

С 5 марта по 5 апреля 2012 года в Белгородской области проводилось целенаправленное профилактическое мероприятие по стабилизации обстановки и предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Пресечение грубых нарушений в сфере дорожного движения, в том числе скорость и «встречка», а также профилактика наездов и предупреждение детского травматизма были в числе приоритетных задач².

Для участия в рейдах привлекались дополнительные силы. Участковые уполномоченные полиции и общественность совместно с сотрудниками ГИБДД ежедневно обрабатывали места концентрации дорожных аварий и с учетом их видов принимали меры административного воздействия.

При этом в оценке проводимой работы сам показатель выявляемости правонарушений не стоял. Основной акцент мероприятия направлен на профилактику. Главное - вовремя предупредить ДТП и тем самым ликвидировать само место концентрации.

В течение апреля месяца пройдут курсы реабилитации для пожилых водителей и водителей малой мотоциклетной техники. Кроме того, организаторами запланирована еще одна акция - «Безопасная поездка, или «Три П» - Приз пристегнутому пассажиру!». Самое активное участие в ней примет региональная общественная организация «Союз автомобилистов Белогорья». Уже разработана специальная графическая анкета для бесконтактного социологического опроса, который позволит выяснить точную картину отношения белгородцев к ремням безопасности. При этом те, кто будет пристегнут и использовать при перевозке юных пассажиров детские удерживающие кресла, будет обязательно поощрен³.

Подводя итог, необходимо отметить, что государство и общество «повернуто лицом» к проблемам дорожно-транспортных происшествий и, прежде всего, с участием детей. Нужно помнить, что задача для всех нас взрослых – добиться от детей неформального выполнения Правил дорожного движения. Самое действенное средство воспитания – пример взрослых. Иными словами, успех профилактики детского дорожно-транспортного травматизма во многом зависит от сознательности, личной культуры и дисциплинированности самих взрослых.

Не оставайтесь равнодушными к поведению на дороге чужих, не ваших детей. Быть может, сделанное Вами замечание ребенку, вовремя «протянутая рука помощи» предотвратит возможную беду.

¹ О совершенствовании работы образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма: Приказ Департамента образования и культуры Белгородской области от 03.02.2010 № 295.

² [Http://31.gibdd.ru/index.php?page=main&id=354](http://31.gibdd.ru/index.php?page=main&id=354).

³ [Http://31.gibdd.ru/index.php?page=main&id=354](http://31.gibdd.ru/index.php?page=main&id=354).

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ, МЕТОДИЧЕСКИХ
И ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ОСНОВ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ
В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК
ОСНОВА ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ФЦП «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006 - 2012 ГОДАХ»**

Качалов В.В.,

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

Постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. № 100 утверждена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»¹ (ред. от 2 августа 2011 г.), которая предусмотрела целый ряд мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения:

1. Мероприятия, направленные на повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения.
2. Организационно-планировочные и инженерные меры, направленные на совершенствование организации движения транспортных средств и пешеходов в городах.
3. Мероприятия, направленные на развитие системы оказания помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий.
4. Мероприятия, направленные на совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения.

За шесть лет действия указанной программы был реализован комплекс мер, относящихся, прежде всего, к первым четырем вышеизложенным блокам. Так, например, усилена уголовная и административная ответственность за совершение преступлений и правонарушений в сфере безопасности дорожного движения², модернизировано 1529 светофорных объекта, в субъекты Российской Федерации передан 5371 комплекс видеофиксации нарушений правил дорожного движения³, ведется активное строительство надземных пешеходных переходов и т.п.

Все указанные мероприятия дали значительный положительный эффект⁴.

Вместе с тем статистические данные показывают, что в последнее время смертность на дорогах страны продолжает увеличиваться. Согласно информации пресс-службы Госавтоинспекции МВД РФ, только за первую половину 2011 года было зафиксировано 79,6 тыс. ДТП. Если сравнивать с показателями аналогичного периода прошлого года, то количество аварий уменьшилось на 3,1%. Однако при этом количество смертельных исходов в результате автокатастроф увеличилось на 3,7%. В авариях погибло 347 детей, еще 8676 подростков получили травмы⁵. Эти показатели существенно превышают европейские и показатели других развитых стран.

¹ Собрание законодательства Российской Федерации. 2006. № 9. Ст. 1020.

² См., например: О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации: Федеральный закон от 13.02.2009 г. № 20-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2009. № 7. Ст. 788; О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 24.07.2007 № 210-ФЗ (ред. от 01.07.2011) // Российская газ. 2007. 31 июля; О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ // Российская газ. 2011. 4 июля; О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 23.07.2010 № 175-ФЗ // Российская газ. 2010. 26 июля; и др.

³ [Электронный ресурс] <http://www.fcp-pbdd.ru/> Режим доступа: свободный. 13.03.12.

⁴ [Электронный ресурс] http://www.fcp-pbdd.ru/execution_control/ Режим доступа: свободный. 13.03.12.

⁵ [Электронный ресурс] <http://www.autonews.ru/autobusiness/news.shtml?2012/03/09/1723616> Режим доступа: свободный. 13.03.12.

В чем же причина этого? Представляется, что в процессе реализации ФЦП большее внимание следовало бы изначально уделить совершенствованию нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения. В данном направлении Программа предусматривает выработку и формирование единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, совершенствование научных основ определения закономерностей возникновения дорожно-транспортных происшествий, обоснование приоритетных направлений профилактики дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий, построение оптимальных моделей управления системой безопасности дорожного движения, создание системы управления и мониторинга реализации Программы, совершенствование нормативно-правовой базы в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Легко заметить, что выработка и формирование единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения во многом должна *предшествовать* осуществлению других мер. Только так можно добиться максимальной результативности и эффективности претворения в жизнь ФЦП. Другие же мероприятия из этого блока должны реализовываться постоянно.

Несмотря на наличие в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. (с изменениями и дополнениями) № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»¹ главы II «Государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения», говорить о её полной разработанности нельзя, что подтверждается и неоднократно вносимыми в эту главу изменениями. Ряд концептуальных вопросов государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения до настоящего времени остаются дискуссионными.

Проект ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»² в рамках совершенствования нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения предусматривает устранение правовых пробелов в работе по обеспечению безопасности дорожного движения, разработку и внедрение практических инструментов реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, продолжение формирования основ институциональных преобразований в системе обеспечения безопасности дорожного движения, повышение имиджа Российской Федерации на мировой арене, устранение «лоскутной» автоматизации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Представляется, что этот перечень следует дополнить, как минимум, совершенствованием научных основ определения закономерностей возникновения дорожно-транспортных происшествий, так как это деятельность должна осуществляться постоянно, что будет способствовать реализации принципа научной обоснованности в данной сфере.

В этом значительную роль могут сыграть научные и учебные заведения МВД России и, прежде всего, ФГКОУ ВПО «Орловский юридический институт МВД России», которое согласно Решению коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации от 7 декабря 2007 года является базовым образовательным учреждением по подготовке кадров для подразделений Госавтоинспекции. Профессорско-преподавательский состав, курсанты и слушатели ОрЮИ МВД России осуществляют научно-исследовательскую работу с учетом профиля вуза, в различных формах. Особо следует отметить проведение ежегодных международных научно-практических конференций «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования)», в процессе которых ведущие ученые и практические работники России и зарубежных стран получают возможность обменяться опытом, проанализировать актуальные проблемы, касающиеся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, обсудить перспективы дальнейшего сотрудничества.

В целом следует отметить, что постоянное совершенствование нормативно-правовых, методических и организационных основ системы управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения является основой эффективной реализации действующей ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» и залогом

¹ Российская газ. 1995. 26 дек.

² Об объявлении решения коллегии МВД России: Приказ МВД России от 15 ноября 2011 г. № 1147.

успешного исполнения будущей ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах».

ВЫНОСЛИВОСТЬ КАК ПРОФЕССИОНАЛЬНО ЗНАЧИМОЕ ФИЗИЧЕСКОЕ КАЧЕСТВО СОТРУДНИКОВ ГИБДД, МЕТОДЫ И СРЕДСТВА ЕЁ РАЗВИТИЯ

Кириков А.В.,

преподаватель кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России

Для поддержания правопорядка и успешного противостояния преступникам сотрудники ГИБДД должны иметь не только хорошую юридическую подготовленность, но, что не менее важно, обладать достаточно высокой степенью физической готовности, уметь профессионально пользоваться оружием и приемами рукопашного боя, иметь крепкое здоровье.

Выбор наиболее эффективных средств и методов тренировки, направленных на повышение физической подготовленности сотрудников ГИБДД, основывается на требованиях к двигательной и функциональной подготовке. Для того чтобы правильно тренировать, надо знать, что тренировать, а потом уже – как тренировать.

Чтобы определить, какое физическое качество наиболее значимо для сотрудников ГИБДД, было проведено анкетирование слушателей факультета заочного обучения и слушателей курсов повышения квалификации Орловского юридического института МВД РФ.

Результаты анкетирования дают основание определить, что все респонденты поставили на первое место выносливость (средний процент составляет 60,7%); на втором месте – быстрота (32,8%); на третьем – сила (26,0%); на четвертом – ловкость (43,1%); на пятом – гибкость (79,5%).

Сотрудники ГИБДД, ставя на первое место выносливость, показали тем самым, что в их работе часто приходится сталкиваться с преодолением утомления, иными словами, выносливость можно рассматривать как меру работоспособности.

На основе этих выводов можно рекомендовать обратить повышенное внимание на развитие тех наиболее значимых двигательных качеств для сотрудников ГИБДД, на которые указали респонденты.

Выносливость – важнейшее физическое качество, проявляющееся в профессиональной, спортивной деятельности и в повседневной жизни людей. Она отражает общий уровень работоспособности человека.

Являясь многофункциональным свойством человеческого организма, выносливость интегрирует в себе большое число процессов, происходящих на различных уровнях: от клеточного и до целостного организма. Однако, как показывают результаты современных научных исследований, в преобладающем большинстве случаев ведущая роль в проявлениях выносливости принадлежит факторам энергетического обмена и вегетативным системам его обеспечения – сердечно-сосудистой и дыхательной, а также центральной нервной системе.

В теории и методике физической культуры выносливость определяют как способность поддерживать заданную, необходимую для обеспечения профессиональной деятельности, мощность нагрузки и противостояние утомлению, возникающему в процессе выполнения работы. Поэтому выносливость проявляется в двух основных формах:

- 1) в продолжительности работы на заданном уровне мощности до появления первых признаков выраженного утомления;
- 2) в скорости снижения работоспособности при наступлении утомления.

Приступая к тренировке, важно уяснить задачи, при последовательном решении которых, можно развивать и поддерживать свою профессиональную работоспособность. Эти задачи заключаются в целенаправленном воздействии средствами физической подготовки на всю совокупность факторов, обеспечивающих необходимый уровень развития работоспособности и имеющих специфические особенности в каждом виде профессиональной деятельности. Реша-

ются они в процессе специальной и общефизической подготовки. Поэтому различают специальную и общую выносливость.

Специальная выносливость - это способность к длительному перенесению нагрузок, характерных для конкретного вида профессиональной деятельности. Специальная выносливость - сложное, многокомпонентное двигательное качество. Изменяя параметры выполняемых упражнений, можно избирательно подбирать нагрузку для развития и совершенствования отдельных её компонентов. Для каждой профессии или групп сходных профессий могут быть свои сочетания этих компонентов.

Выделяют несколько видов проявления специальной выносливости: к сложнокоординированной, силовой, скоростно-силовой и гликолитической анаэробной работе; статическую выносливость, связанную с длительным пребыванием в вынужденной позе в условиях малой подвижности или ограниченного пространства; выносливость к продолжительному выполнению работы умеренной и малой мощности; к длительной работе переменной мощности; а также к работе в условиях гипоксии (недостатка кислорода); сенсорную выносливость - способность быстро и точно реагировать на внешние воздействия среды без снижения эффективности профессиональных действий в условиях физической перегрузки или утомления сенсорных систем организма. Сенсорная выносливость зависит от устойчивости и надёжности функционирования анализаторов: двигательного, вестибулярного, тактильного, зрительного, слухового.

Под общей выносливостью понимается совокупность функциональных возможностей организма, определяющих его способность к продолжительному выполнению с высокой эффективностью работы умеренной интенсивности и составляющих неспецифическую основу проявления работоспособности в различных видах профессиональной или спортивной деятельности.

Для развития выносливости применяются разнообразные методы тренировки, которые можно разделить на несколько групп: непрерывные и интервальные, а также контрольный (или соревновательный) методы тренировки.

Каждый из методов имеет свои особенности, используется для совершенствования тех или иных компонентов выносливости в зависимости от параметров применяемых упражнений. Варьируя виды упражнений (ходьба, бег, лыжи, плавание, упражнения с отягощением или на снарядах, тренажерах и т. д. - упражнения разного вида), их продолжительностью и интенсивностью (скоростью движений, мощностью работы, величиной отягощений), количеством повторений упражнения, а также продолжительностью и характером отдыха (или восстановительных интервалов), можно менять физиологическую направленность выполняемой работы.

Равномерный непрерывный метод заключается в однократном равномерном выполнении упражнений малой и умеренной мощности продолжительностью от 15-30 минут и до 1-3 часов, то есть в диапазоне скоростей от обычной ходьбы до темпового кроссового бега и аналогичных по интенсивности других видов упражнений.

Переменный непрерывный метод. Этот метод отличается от регламентированного равномерного периодическим изменением интенсивности непрерывно выполняемой работы, характерной, например, для спортивных и подвижных игр, единоборств. В лёгкой атлетике такая работа называется «фартлек» («игра скоростей»). В ней в процессе длительного бега на местности - кросса - выполняются ускорения на отрезках от 100 до 500 метров. Такая работа переменной мощности характерна для бега по холмам или на лыжах по сильно пересеченной местности.

Переменный непрерывный метод предназначен для развития как специальной, так и общей выносливости и рекомендуется для хорошо подготовленных людей. Он позволяет развивать аэробные возможности, способности организма переносить гипоксические состояния и кислородные «долги», периодически возникающие в ходе выполнения ускорений и устраняемые при последующем снижении интенсивности упражнения, приучает занимающихся «терпеть», т. е. воспитывает волевые качества.

Интервальный метод тренировки заключается в дозированном повторном выполнении упражнений относительно небольшой продолжительности (обычно до 120 секунд) через строго определённые интервалы отдыха. Этот метод обычно используется для развития специфической выносливости к какой-либо определённой работе, широко применяется в спортивной тренировке, особенно легкоатлетами, пловцами и представителями других циклических видов

спорта. Изменяя такие параметры упражнения, как интенсивность его выполнения, продолжительность, величину интервалов отдыха и количество повторений упражнения, можно избирательно воздействовать как на анаэробные, так и на аэробные компоненты выносливости.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В СВЕТЕ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА О БЕЗОПАСНОСТИ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Кириленко С.Н.,

старший преподаватель кафедры организации
деятельности ГИБДД Орловского
юридического института МВД России

Ежегодно на дорогах России гибнут десятки тысяч людей, сотни тысяч становятся инвалидами, причем в большинстве своем это молодые люди трудоспособного возраста и дети. В нашей стране на 100 тысяч жителей за год в дорожно-транспортных происшествиях погибает в среднем в четыре раза больше людей, чем в ведущих странах Западной Европы и приблизительно в два раза больше по сравнению с государствами Центральной Европы и США. Такая ситуация характерна для многих стран мира, поэтому Организацией Объединенных Наций дорожные происшествия отнесены к одной из самых опасных угроз здоровью людей на планете, и не случайно на заседании 64-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН период с 2011 по 2020 годы провозглашен «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения».

Технический регламент¹ устанавливает требования к безопасности колесных транспортных средств при их выпуске в обращение на территории Российской Федерации и их эксплуатации независимо от места их изготовления в целях защиты жизни и здоровья граждан, охраны окружающей среды, защиты имущества физических и юридических лиц, государственного или муниципального имущества и предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей колесных транспортных средств.

К объектам технического регулирования, на которые распространяется действие указанного регламента, относятся:

- колесные транспортные средства категорий L, M, N и O, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования, а также шасси транспортных средств;
- компоненты транспортных средств, оказывающие влияние на безопасность транспортных средств.

Одним из требований к безопасности объектов технического регулирования и применением в отношении транспортных средств категории M, используемых для коммерческих перевозок пассажиров, и категории N, используемых для перевозки опасных грузов, находящихся в эксплуатации с 23 января 2012 года, является обязательное условие оснащения указанных ТС аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, либо конструкция указанных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения их указанной аппаратурой.

Также следует отметить, что с 1 января 2013 года будет действовать другое требование в отношении транспортных средств (шасси), относящихся к типу, ранее не проходившему оценку соответствия в Российской Федерации, и в отношении всех выпускаемых в обращение транспортных средств (шасси) категорий M_2 , M_3 , N_2 и N_3 , осуществляющих коммерческие перевозки пассажиров и грузов, будет обязательное оснащение техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха. Либо конструкция ука-

¹ Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств: Постановление Правительства РФ от 10 сентября 2009 г. № 720.

занных транспортных средств должна обеспечивать возможность оснащения указанными техническими средствами.

Порядок оснащения указанными техническими средствами транспортных средств, находящихся в эксплуатации, определяется Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти¹.

К указанным техническим средствам предъявляется требование о том, что функционирование интерфейса (совокупность элементов, обеспечивающих возможность взаимодействия пользователя с электронными системами, включая получение пользователем зрительной и голосовой информации и введение им команд управления), а также нанесение информационных и предупреждающих надписей на транспортное средство, оценка соответствия которого проводится в форме одобрения типа, осуществляются на русском языке.

Указанное требование применяется в отношении:

— выводимых на информационных экранах (дисплеях) предупреждающих сообщений о неисправностях систем транспортного средства, опасности для жизни и здоровья людей, а также активации отдельных систем безопасности автомобиля;

— надписей на табличках и наклейках на транспортном средстве, информирующих о порядке безопасного использования транспортного средства и его систем.

При условии соответствующего перевода и (или) разъяснения в инструкции по эксплуатации транспортного средства указанное требование не применяется в отношении:

сообщений информационных экранов (дисплеев) аудио-, видео-, игровых и других мультимедийных систем;

аббревиатур;

надписей, нанесенных на органы управления;

единиц измерения;

названий фирм, фирменных наименований транспортных средств, применяемых на них систем и компонентов транспортных средств;

маркировок официальных утверждений типа, предусмотренных обязательными требованиями Правил ЕЭК ООН и Глобальных технических правил;

сообщений и надписей, специально предназначенных для работников сервисных станций.

Также важно напомнить, что оснащение транспортного средства контрольным устройством должно обеспечиваться владельцем транспортного средства и осуществляется сервисными центрами (мастерскими), допущенными к выполнению данных работ в рамках процедур допуска.

Основная идея порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха преследует цели повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, защиты жизни и здоровья граждан, усиления контроля за соблюдением водителями установленных режимов труда и отдыха, а не создания барьеров в работе собственников транспортных средств, на которые распространяет действие рассматриваемый технический регламент.

¹ Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств, находящихся в эксплуатации, техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха: Приказ Минтранса РФ от 14 декабря 2011 г. № 319 // Российская газ. 2012. 18 янв. №8.

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРОИЗВОДСТВА ДОСМОТРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД В ЦЕЛЯХ ОБНАРУЖЕНИЯ И ИЗЪЯТИЯ НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ

Клевцов В.В.,

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

В последние десятилетия наркоситуация в России резко обострилась, немедицинское потребление наркотиков распространилось повсеместно и не является более проблемой только крупных городов и морских портов.

Результаты противодействия наркопреступности, несмотря на некоторые позитивные сдвиги в данном направлении, нельзя признать удовлетворительными. По-прежнему к уголовной ответственности привлекаются преимущественно потребители или мелкие сбытчики наркотиков, тогда как изготовители и оптовые поставщики наркотических средств, организаторы наркобизнеса, как правило, остаются вне сферы правового воздействия.

Согласно ч. 1 ст. 27.9. КоАП РФ¹ досмотр транспортного средства любого вида, то есть обследование транспортного средства, проводимое без нарушения его конструктивной целостности, осуществляется в целях обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения.

Досмотр транспортного средства производится при пресечении административного правонарушения в целях обнаружения орудий совершения либо предметов правонарушения.

Досмотр производится в случаях:

когда имеются достаточные данные подозревать, что на транспортном средстве осуществляется незаконная перевозка оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, взрывных устройств, наркотических или психотропных веществ;

когда имеются показания технических средств контроля;

когда досмотр прямо предусмотрен законодательством Российской Федерации².

Так, Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» определяет основания применения досмотра транспортных средств³.

Как уже указывалось выше, сущность досмотра транспортного средства состоит в принудительном обследовании транспортного средства, проводимом без нарушения его конструктивной целостности, с целью обнаружения и изъятия вещей, в том числе оружия, боеприпасов, документов, явившихся орудием совершения либо предметом административного правонарушения.

Досмотру должно предшествовать предложение должностных лиц, уполномоченных осуществлять досмотр, лицу, во владении которого находится транспортное средство, предъявить документы или иные вещи, являющиеся орудием совершения или предметом правонарушения.

Досмотр транспортного средства любого вида должен осуществляться в присутствии двух понятых должностными лицами органов, уполномоченных составлять протоколы о соответствующих административных правонарушениях. При проведении досмотра должно присутствовать лицо, во владении которого находится транспортное средство. В случаях, когда необходимо незамедлительное проведение досмотра, он может быть произведен в отсутствие владельца транспортного средства. При проведении досмотра в отсутствие владельца должны быть обеспечены сохранность вещей и их комплектность.

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 23.04.2012) // Российская газ. 2001. 31 дек. № 256.

² Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Под общ. ред. Н.Г. Салищевой. М.: Проспект, 2011.

³ О полиции: Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. №3-ФЗ. Ст. 13 (ред. от 06.12.2011) // Российская газ. 2011. 8 февр. №25.

О досмотре транспортного средства в присутствии двух понятых составляется протокол, в котором перечисляются обнаруженные при досмотре вещи, их идентификационные признаки, либо делается соответствующая запись в протоколе об административном правонарушении. В случае отказа лица, во владении которого находится транспортное средство, от подписания протокола либо его отсутствия при проведении досмотра в протоколе делается соответствующая запись. Копия протокола вручается владельцу транспортного средства.

Как правило, проведение досмотров по данным составам преступлений требует применения разнообразных технических средств, ибо в процессе проведения указанного действия часто применяются научно-технические средства поиска и экспресс-анализа наркотических средств, а также фото- или видеоаппаратура. При этом необходимо отметить важность участия в досмотре транспортного средства специалистов-автотехников и криминалистов, которые могут оказать содействие сотрудникам ГИБДД в получении информации, касающейся транспортного средства (наименования агрегатов, деталей, примерной их стоимости и т.д.), в обнаружении, изъятии и фиксации следов пальцев рук, запаховых следов и др.

В частности, для «просвечивания» полостей транспортных средств в целях обнаружения тайников, упаковок с наркотическими средствами могут быть использованы рентгено-телевизионные установки.

Для поиска наркотиков в труднодоступных местах (например, люках, трубах, бензобаках, канистрах и т.п.) могут быть использованы эндоскопические приборы марки «Эксперт» серий АРТ; ВД; ВЭ; ВЧБ; типа «ЭТГ8 - 1,5», «Вулкан» (модификации: 1, 2, 3, 4), снабженные гибким волоконно-оптическим жгутом длиной от 40 до 270 см (в зависимости от модификации). К последнему могут быть подключены видеокамера или фотоаппарат.

Для поиска внутренних пустот в автотранспортных средствах могут быть использованы приборы типа «Кайма». Приборы типа «Репер-3», «Светлячок» позволяют обнаруживать наркотики за обшивкой и в полостях транспортных средств.

Для поиска следов наркотиков следователь может использовать специальный комплект, в который входят аэрозоли Coco-Test, Herosol, Cannabisspray, Methest, Barbitest и индикаторная бумага. Поверхность подозрительных предметов или материалов при его применении слегка протираются индикаторной бумагой, которая затем обрабатывается тем или иным аэрозолем. На бумаге при этом появляются специфически окрашенные пятна, соответствующие присутствию в отобранной пробе кокаина, героина, каннабиса, метамфетаминов или барбитуратов. Для вышеуказанных целей могут быть использованы и иные комплекты. Например, портативный ультравысокочувствительный детектор наркотических средств (производство Германия) фирмы «Smiths Heimann GmbH»; портативный детектор наркотиков N DS-2000 (произ-во Россия); детекторы наркотиков фирмы Barringer Instruments Inc. (США) - Ionscan Model 400 B; SABRE 2000 - для экспресс-анализа следовых количеств взрывчатых веществ и наркотических средств; портативный электронный модуль и иммуносенсор в виде пластиковых карт (производство США) и др.; компактные газовые хроматографы для поиска и анализа наркотических средств¹.

Ч. 1 ст. 27.10 КоАП РФ предусматривает изъятие вещей, явившихся орудием совершения или предметами административного правонарушения, обнаруженных на месте совершения административного правонарушения либо при осуществлении личного досмотра (досмотра вещей, находившихся при физическом лице), досмотра транспортного средства.

Факт изъятия наркотических средств или психотропных веществ, а также инструментов и оборудования из незаконного оборота отражается в протоколе досмотра.

Изъятие наркотиков, инструментов и оборудования производится в присутствии не менее двух понятых. В необходимых случаях изъятие наркотиков, инструментов и оборудования осуществляется с участием специалиста. О проведении при этом фото- и видеозаписи делается соответствующая отметка в протоколе. Изымаются и упаковываются наркотические средства таким образом, чтобы в дальнейшем указанные объекты можно было подвергнуть осмотру и исследованию с применением различных технических методов, приемов и средств.

Изъятые средства или вещества предъявляются всем присутствующим при их изъятии лицам, помещаются в прочную и надежную упаковку, исключающую возможность их утраты,

¹ Аленин А.П. Подготовка к обыску по делам о незаконном обороте наркотиков // Наркоконтроль. 2007. № 2.

порчи и извлечения наркотиков из упаковки без нарушения ее целостности и обеспечивающую сохранность имеющихся на них следов (микроследов). Упаковка опечатывается печатью правоохранительного органа, заверяется подписями лица, производящего изъятие, а также понятых и присутствующих лиц, о чем в протоколе делается соответствующая отметка. На упаковке разборчиво отражаются следующие сведения:

фамилия и инициалы лица, у которого произведено изъятие;
сведения о месте и времени изъятия;
другая необходимая информация об изъятии.

Инструменты и оборудование предъявляются всем присутствующим при их изъятии лицам, при необходимости помещаются в упаковку, исключающую возможность их повреждения и обеспечивающую сохранность имеющихся на них следов (микроследов), снабжаются бирками с печатью правоохранительных органов, заверенными подписями лица, производящего изъятие, а также понятых и присутствующих лиц, о чем делается соответствующая отметка в протоколе.

Наркотики в жидком виде (настойки морфия, опия и пр.), находящиеся в каких-либо емкостях (банки, пробирки, бутылки, флаконы, пузырьки и пр.), помещают в картонные коробки или пластиковые пакеты (контейнеры). Каждая емкость в отдельности обкладывается ватой, целлюлозой и т.п., чтобы она свободно не перемещалась в общей упаковочной таре. Порошкообразные наркотики (героин, кокаин и пр.) насыпают в пластмассовые мешочки. К каждой упаковке прикрепляется бирка с пояснительным текстом, датой и местом изъятия, подписями понятых и следователя. Также поступают при изъятии свободно перевозимых таблеток, драже, маковой соломки, марихуаны и др.¹

ИТОГИ ВЫПОЛНЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 2006-2012 ГОДАХ»: ДОСТИЖЕНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Клевцов С.В.,

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

Пятилетний опыт реализации Программы, принятой в 2006 г., достаточно убедительно свидетельствует, что процесс изменения состояния аварийности в стране может стать необратимым как результат большой работы органов государственного управления на уровне федерального центра, органов представительной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований в рамках внедрения программно-целевого подхода, достижения требуемой интенсификации процессов профилактической деятельности. В соответствии с имеющимися расчетами установленные Правительством РФ количественные показатели по снижению тяжести последствий ДТП будут выполнены и перевыполнены.

Ключевыми направлениями в достижении поставленной цели в истекшем периоде явились:

- повышение правосознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- совершенствование организации и повышение эффективности контрольно-надзорных действий в дорожном движении;
- создание системы оказания своевременной первой, доврачебной и медицинской помощи пострадавшим в ДТП людям;
- обеспечение требуемой профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;

¹ Меретуков М.Г. Криминалистические проблемы борьбы с наркобизнесом организованных преступных групп. М.; Краснодар: Академия МВД России и ЮИ МВД России, 1995. С. 228.

- проведение совместно со СМИ эффективной разъяснительной работы и мероприятий по пропаганде правил безопасного поведения на улицах и дорогах.

Необходимо подчеркнуть, что сама Программа как федеральный системный норматив, принятые решения по совершенствованию действующего законодательства в части ужесточения требований к участникам дорожного движения по обеспечению их правопослушного поведения, внедрение современных систем и средств надзора и контроля, совершенствование механизма проведения этой работы на базе современных технологий, осуществление широкой гаммы агитационно-пропагандистских мероприятий - все это в совокупности медленно, но последовательно изменяет менталитет участников дорожного движения и, прежде всего, водителей транспортных средств – одного из самых важных параметров системы. Это в значительной степени определяется тем, что предусмотренные Программой приоритеты, ориентированные на основные факторы риска, направленные на предупреждение пьянства за рулем, превышение скорости, повышение уровня применения защитных средств, защиту наиболее уязвимых участников дорожного движения, получили свое реальное исполнение, а также организационно-финансовое наполнение. Не случайно выполнение и перевыполнение установленных Правительством РФ директивных показателей и индикаторов изменения состояния аварийности началось практически с первого года выполнения ФЦП в условиях высоких темпов автомобилизации страны.

Характерной особенностью рассматриваемого периода явилось то, что за годы реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» Россия вошла в число стран – лидеров по сокращению смертности на дорогах. Это во многом обусловлено тем фактом, что в развитых странах национальные программы по ОБДД были начаты в среднем на 10–15 лет раньше. В результате, по оценке международных экспертов, Россия в настоящее время уже входит в число стран с наиболее выраженной положительной динамикой изменения ситуации на автомобильных дорогах страны.

Анализ складывающихся тенденций и закономерностей дает возможность установить, что наиболее результативно деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения в стране осуществлялась в 2007–2010 гг. Это свидетельствует о значительном повышении управляемости системы и использовании всех необходимых организационно-экономических возможностей и резервов.

Определенной отличительной особенностью следует считать качественное совершенствование государственной системы управления всеми видами деятельности по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий. Прежде всего, резко усилилось внимание к данной проблеме со стороны высшего руководства страны. По инициативе Президента РФ приняты специальные указы, направленные на усиление роли государства во всех звеньях системы ОБДД. Со стороны Федерального собрания РФ усилен контроль за выполнением установленного законодательства. Под особым вниманием Общественной палаты РФ находились мероприятия, связанные с оказанием помощи пострадавшим участникам дорожного движения, процессы оптимизации использования выделяемых на эти цели государственных ресурсов.

Следует сказать, что прямым результатом этой работы явилось принятие в июле 2011 г. изменений в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» и ряде других нормативных актов, касающихся разграничения полномочий и ответственности между федеральными, региональными органами исполнительной власти и муниципальными образованиями в деятельности по ОБДД.

Достижение необходимого объединения в единую систему федеральной, региональных и муниципальных программ создало реальную основу для целенаправленного воздействия на основные факторы, порождающие как высокий уровень аварийности, так и высокую тяжесть последствий ДТП. Стратегически верным явился перенос центра тяжести профилактической работы в субъекты РФ, а также наполнение реальным смыслом и финансовым обеспечением основных положений ст. 6 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», достижение единомоментности выполнения основных видов работ по предупреждению ДТП. В настоящее время, помимо федеральной Программы, в стране действуют 82 региональных, 1 ведомственная и 1490 программ по ОБДД на уровне муниципальных образований.

В систему их взаимодействия положены принципы партнерства, достижения требуемой степени синхронизации по показателям, индикаторам, программным мероприятиям, которая по

состоянию на конец 2010 г. составила в среднем 65–70%. Основой для проведения такой работы явилось заключение соглашений между МВД России как государственным заказчиком-координатором Программы и главами администраций субъектов РФ, а также соглашений Дирекции по управлению программой с главами администраций центральных городов республик, краев и областей. Проводимые опросы и отдельные социологические исследования свидетельствуют, что в обществе сложились предпосылки понимания того, что нарушитель ПДД прежде всего ущемляет права других участников дорожного движения, а не только покушается на установленный правопорядок. Стало возможным сформулировать гипотезу, что в условиях насыщенной и интеллектуальной автомобилизации основной причиной большой еще смертности на дорогах страны является недостаточное развитие многообразных общественных институтов, позволяющих поддерживать баланс между потребностями общества и фактическим уровнем автомобилизации, а также отсутствие ярко выраженных приоритетов в интересах формирования социального климата на дорогах, в том числе путем разумного самоограничения в интересах безопасного, справедливого и эффективного пользования улично-дорожной сети.

В решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения с должным влиянием на конечный результат проявилась активизация внимания за счет проведения в течение 2006–2010 гг. широкомасштабных координационных национальных и международных мероприятий.

Особое значение имело проведение под эгидой ООН Первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения под девизом «Время действовать», а также провозглашение периода с 2011 по 2020 г. «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения» с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире к 2020 г.

Исследования, проведенные в рамках ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах», подтверждают, что качественное улучшение сложившейся ситуации в сфере ОБДД возможно только при условии планирования и реализации мероприятий по ОБДД как единого и неделимого комплекса, а также полного выполнения функций и полномочий каждым участником ФЦП в отдельности.

В настоящее время одним из актуальных направлений деятельности является транспортная безопасность. Это реакция на современные угрозы, которые должны быть поняты и восприняты системой ОБДД. Отличительной чертой решения задач подобного уровня сложности является необходимость создания постоянно действующей системы мониторинга транспортной ситуации по многочисленным и разнородным показателям с соответствующими средствами ввода, хранения и представления пространственно-координированной и служебной информации, со специфическими методами анализа этих данных.

К числу важнейших из них следует отнести:

- реализацию функций поддержки принятия решений в планировании, проектировании и управлении всеми элементами транспортной системы;
- выполнение функций анализа, моделирования пространственных данных; применение геоинформационных систем (ГИС-технологий) при построении информационно-аналитических автоматизированных управляющих систем;
- осуществление прогнозирования изменения обстановки, построение прогнозных оценок в точках, в которых состояние системы еще не наблюдалось;
- принятие оперативных мер с целью сохранения устойчивости транспортной системы к внешним и внутренним несанкционированным воздействиям;
- предупреждение риска возникновения происшествий или преступлений в системе обеспечения общественной безопасности.

ПРОБЛЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ НОЧЬЮ

Коновалов Н.А.,

старший преподаватель кафедры
криминалистики и предварительного
расследования в ОВД Орловского
юридического института МВД России

Назначение предварительного расследования, как стадии уголовного процесса, заключается, прежде всего, в установлении объективной истины по уголовному делу и подготовке его материалов к рассмотрению в суде. Объективность расследования обеспечивается в совокупности с соблюдением принципов уголовного процесса еще и неукоснительным соблюдением общих правил производства следственных действий, составляющих основу содержания предварительного расследования. Какие-либо отступления от правил, предусмотренных статьей 164 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации при производстве следственных действий, допускаются только в случаях, строго определенных законом. В этой связи вопросы, касающиеся времени производства следственных действий как по продолжительности, так и применительно ко времени суток являются актуальными. В данной статье мы рассмотрим проблемы обоснования неотложной необходимости производства следственных действий в ночное время, исходя из действующих в настоящее время норм уголовно-процессуального законодательства Российской Федерации.

Организм человека устроен таким образом, что бодрствует он и проявляет активность в светлое время суток. Ночью же ему необходим отдых для восстановления физических и моральных сил, потраченных днем. Нарушение этого ритма влечет вредные последствия для здоровья в целом и для умственной деятельности в частности. Истории предварительного расследования известно немало случаев оказания воздействия на участников уголовного судопроизводства путем лишения их возможности отдохнуть и восстановить силы, а именно сна. Тем самым человек лишался возможности полно и объективно оценивать ситуацию, в которой он находился, а порой, таким образом, ему причинялись страдания, чтобы склонить к даче нужных показаний.

В связи с вышеизложенным особенную значимость для предварительного расследования имеют положения Конституции Российской Федерации, согласно которых «человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина - обязанность государства» (статья 2 Конституции РФ). Кроме того, согласно части 5 статьи 37 Конституции РФ каждый имеет право на отдых. Следовательно, производство следственных действий в ночное время, то есть с 22 до 6 часов является нарушением этого конституционного права, что недопустимо, и должно осуществляться лишь в исключительных случаях, что предусмотрено ч. 3 ст. 164 УПК РФ. Однако до настоящего времени исключительность случая определяется на основании внутреннего убеждения следователя и криминалистических рекомендаций. Но в связи с тем, что исключительность производства следственного действия ночью, как мы установили ранее, ограничивает конституционное право на отдых, следовало бы предусмотреть в уголовно-процессуальном законе исчерпывающий перечень таких неотложных ситуаций, и не только для производства следственных действий ночью.

Вернемся к ночному производству следственных действий. Ни в коем случае не желая поставить под подозрение правомерность проведения следственных действий ночью сотрудниками правоохранительных органов страны, мы, тем не менее, считаем, что порядок их производства недостаточно урегулирован действующим уголовно-процессуальным законодательством, что может привести к негативным последствиям для рассмотрения уголовных дел в суде.

По процессуальным основаниям производства следственные действия на досудебной стадии можно классифицировать на те, которые производятся:

- 1) по решению следователя или дознавателя без вынесения постановления;
- 2) на основании постановления следователя или дознавателя;
- 3) на основании судебного решения или без такового в случаях, не терпящих отлагательства, но на основании постановления следователя или дознавателя и с обязательным последующим уведомлением об этом суда с предоставлением результатов такого следственного

действия.

Следует отметить, что вынесение следователем или дознавателем постановления или судом решения предполагает применение мер государственного принуждения и, соответственно, ограничение конституционных прав лиц, в отношении которых следственные действия проводятся. В постановлении следователя, дознавателя или решении суда, как требует закон, должны быть изложены фактические обстоятельства, на основании которых принято решение о производстве следственного действия.

Относительно производства следственных действий ночью в условиях, не терпящих отлагательства, следует отметить, что их производство в период с 22 до 6 часов затрагивает конституционное право человека на отдых. Исходя из этого, отметим, что со следственными действиями, производимыми по постановлению следователя, дознавателя или решению суда все более или менее понятно. Фактические обстоятельства, обосновывающие их производство ночью, фиксируются в указанных выше процессуальных документах, обеспечивая тем самым возможность проверки законности обоснования такого решения. При производстве же следственных действий ночью по решению следователя или дознавателя без вынесения постановления, таких как допрос свидетеля, очная ставка, следственный эксперимент и других, фактические обстоятельства, положенные в основу ограничения конституционного права на отдых, нигде не фиксируются, хотя такие обстоятельства должны быть гораздо более вескими по сравнению с теми, исходя из которых такие следственные действия проводятся в дневное время. Кроме того, фактические данные, положенные в основу решения о ночном производстве следственных действий, могут быть актуальны в определенной следственной ситуации, а по прошествии времени и при изменении следственной ситуации будут казаться неактуальными, что даст возможность стороне защиты оспорить законность, а соответственно состоятельность доказательств, полученных ночью.

По нашему мнению, существует реальная необходимость прямо предусмотреть в уголовно-процессуальном законе необходимость производства всех следственных действий ночью, как минимум, по постановлению следователя или дознавателя, за исключением осмотра места происшествия и осмотра трупа до возбуждения уголовного дела. Тем самым будет обеспечена процессуальная обоснованность ночного производства следственного действия, затрагивающего конституционное право на отдых, и зафиксированы фактические обстоятельства, согласно которым было принято решение о времени производства следственного действия. Это позволит объективно рассматривать вопрос о законности производства следственного действия ночью.

На основании сказанного, представляется необходимым изложить статью 164 УПК РФ в следующей редакции:

1. Производство следственного действия в ночное время не допускается, за исключением случаев, не терпящих отлагательства:

- 1) когда необходимо реализовать меры по предотвращению, пресечению преступления, закреплению его следов;
- 2) фактические основания к производству указанных следственных действий обнаружены в ходе производства осмотра, обыска или выемки в другом месте;
- 3) промедление с их производством позволит подозреваемому скрыться;
- 4) неотложность их проведения обусловлена обстановкой только что совершенного преступления;
- 5) возникла реальная угроза сокрытия или уничтожения искомых объектов;
- 6) при преследовании подозреваемого;
- 7) при наличии достаточных оснований полагать, что лицо, находящееся в помещении или ином месте, в котором производится какое-либо следственное действие, скрывает при себе предметы или документы, могущие иметь значение для уголовного дела.

2. Следственные действия, предусмотренные статьями 178 частью третьей, 179, 182 и 183 настоящего Кодекса, производятся на основании постановления следователя. При производстве указанных следственных действий ночью безотлагательно в постановлении должны быть указаны фактические данные, которые положены в основу решения о производстве следственного действия в ночное время.

3. В случаях, предусмотренных пунктами 4-9, 11 и 12 части второй статьи 29 настоящего Кодекса, следственные действия производятся на основании судебного решения. В случае необходимости производства следственных действий, предусмотренных пунктами 4-6, в ночное время следователь в постановлении, а суд в решении обязаны указать фактические данные, которые положены в основу решения о производстве следственного действия в ночное время.

4. Следственные действия, не указанные в частях второй и третьей настоящей статьи, за исключением осмотра места происшествия и осмотра трупа до возбуждения уголовного дела, в ночное время должны проводиться по постановлению следователя, в котором указываются фактические данные, которые положены в основу решения о производстве такого следственного действия безотлагательно.

УПРАВЛЕНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ГИБДД

Коробов А.А.,

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

На сегодняшний день деятельность ГИБДД в значительной степени связана с использованием инноваций: это и спутниковые системы (например, «ГЛОНАСС»), и программные продукты («Регион»), и современные системы видеонаблюдения и многое другое.

При этом в ГИБДД активно используются не только ведомственные разработки, но и инновационные продукты, предлагаемые частными компаниями и фирмами.

На практике освоение инноваций сопряжено со значительными издержками ещё на начальной, или как говорят специалисты, «посевной» стадии. Данный аспект актуален применительно к ведомственным научным подразделениям. В данном аспекте ГИБДД может являться своего рода бизнес – инкубатором, где разработчики могут попробовать реализовать свои разработки.

На стадии же приобретения инновационного продукта, скажем, у компании-разработчика со стороны опять же возникает проблема финансирования освоения инновационного продукта. В данном аспекте ГИБДД может являться объектом инвестирования.

На сегодняшний день проблема поддержки инновационных предприятий и подразделений отраслевой и фундаментальной науки также осознана в самых верхних эшелонах власти: поддержка инноваций, создание наукоградов, технопарков, бизнес-инкубаторов возведено в ранг государственных приоритетов.

Управление инновациями в отечественной практике имеет значительную историю от изобретателей-одиночек до организации процессов обновления целых отраслей народного хозяйства под руководством государства.

Концепция управления проектами (*Project Management*) стала современной основой методов управления инвестициями, в результате которых производственная система переходит из одного состояния в другое, более конкурентоспособное.

Как форма целевого управления инновационный проект — это система взаимообусловленных и взаимосвязанных по ресурсам, срокам и исполнителям мероприятий по реализации новшеств.

Как инновационный процесс — это совокупность выполняемых в определенной последовательности научных, производственных, финансовых, коммерческих и организационных мероприятий, приводящих к нововведению. Одновременно инновационный проект формализуется в виде технической, планово-экономической и договорной документации.

Основные элементы инновационного проекта:

- инновационные цели, задачи развития производства (целевые экономические установки) и показатели эффективности проекта;
- перечень мероприятий и содержание работ по осуществлению проекта, увязанных по ресурсам, срокам и исполнителям;

- правовые и экономические условия взаимодействия участников проекта, основные обязательства, разделение рисков и результатов инновации;
- перечень мероприятий по социальному и территориальному согласованию инновации и ее поддержке государственными органами;
- система менеджмента по проекту.

Целевая направленность инновационного проекта и его комплексность обеспечиваются системой количественных параметров проекта, отражающих достижение цели инновации; сбалансированностью ресурсов; возможностью сквозного управления от начала инвестиций до возврата затраченных средств и получения дополнительной прибыли в период жизненного цикла инновации.

Управление инновационным проектом рассматривают как систему управленческих функций (целеполагание, планирование, организация, мотивация и контроль).

Управление проектом состоит в подготовке и принятии решений, т.е. в анализе информации, оценке альтернатив, выборе оптимальной позиции, принятии и реализации решений. Наконец, управление проектом потребует создания оргструктуры, основ управления и технологии управления по цели.

Объект управления – инновационный процесс, представляющий собой сложную организационную систему, строго ориентированную на цели инновации с учетом изменения внешних и внутренних условий (ситуаций). Под ситуацией понимается совокупность значений факторов, влияющих существенно на инновационный процесс на каждой фазе жизненного цикла инновации, в каждый конкретный период.

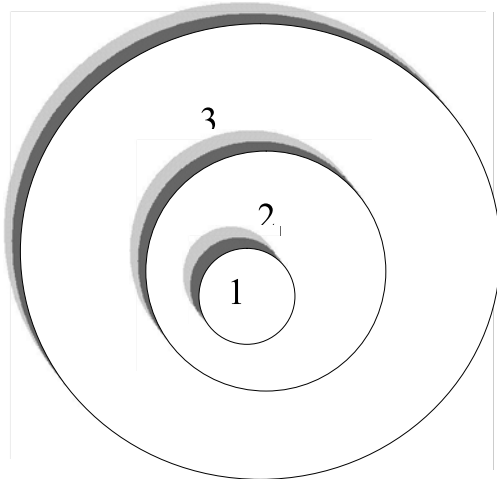
Ситуационный подход в принятии решений открывает широкую возможность для маневрирования и адекватного реагирования на трансформацию параметров инновации.

Практическая реализация комплексного, системного подхода в решении конкретных инновационных задач требует формирования комплекса взаимосвязанных и взаимообусловленных мероприятий, направленных на достижение целей нововведения.

Эффективность реализации названного комплекса призвана обеспечить команда продвижения объекта интеллектуальной собственности.

В этом случае руководству целесообразно сформировать центры ответственности, т.е. назначать лиц, ответственных за внедрение объекта интеллектуальной собственности (специалистов в той области, в которой внедряется объект интеллектуальной собственности и специалистов в области управления).

При этом состав команды продвижения выглядит следующим образом:



- 1 - специалисты по ИС
- 2 - административные работники
- 3 - специалисты в области внедрения

Схема 1. Состав команды продвижения ИС.

Ядром команды (см. схему 1) служат специалисты по ИС (1) – их состав постоянен, второй уровень составляют административные работники – начальники управлений, различных подразделений и служб ГИБДД (2) – их состав более подвержен изменениям в соответствии с этапами продвижения, и, наконец, специалисты в той области, в которой внедряется изобретение (3) – в их состав могут входить специалисты из внешней среды (научных учреждений, юристы, профессиональные оценщики и т.д.). При этом специалисты (3) могут корректировать процесс освоения, активно взаимодействуя с другими участниками команды продвижения.



Схема 2. Взаимодействие команды продвижения с другими подразделениями в процессе освоения потенциала ИС

Таким образом, достоинствами команды, предложенной нами, являются динамичность, адаптивность, открытость, гибкость. Данная структура позволит привлекать работников (за исключением специалистов по ИС) без отрыва от основной деятельности, активно взаимодействовать с внешней средой, используя опыт, накопленный в данной сфере, а также осуществлять поддержку новшества на всех этапах освоения ИС:

Данная структура позволит эффективно сочетать методы и инструменты управления, которыми владеет менеджмент, и «знание предмета», которым обладают специалисты. Как видно из схемы 2, команда продвижения способствует усилению контроля за ходом процесса освоения потенциала ИС.

Таким образом, создается команда по управлению процессом освоения ИС, причем, чем масштабнее нововведение, тем шире состав команды.

Немаловажным аспектом оптимизации освоения инноваций в ГИБДД является взаимодействие ГИБДД с общественными и научными организациями в сфере инновационного, информационного и прочего сотрудничества.

В июне 2010 года в Санкт-Петербурге состоялось подписание Соглашения о сотрудничестве и взаимодействии между Межрегиональной общественной организацией «Общество «Знание» и Северо – Западным УВД на транспорте МВД России.

Во исполнение заключенного Соглашения лекторы ООО «Знание», которые также являются членами Общественного совета Северо-Западного УВДТ, прочтут лекции, проведут конференции и семинары на актуальные для сотрудников полиции на транспорте всего северо-западного региона темы. Уже организованы Единые правовые дни, на которых обсуждаются наиболее важные государственные и социальные инновации, проекты, реформы. Планируется проведение экскурсий, мероприятий по повышению социальной и правовой защищенности ветеранов, сотрудников полиции и членов их семей.

Одной из важных составляющей совместной работы является укрепление авторитета полиции в глазах общественности, формирование положительного имиджа сотрудника правоохранительных органов. Данное соглашение является предпосылкой и основанием для заключения конкретных договоров о сотрудничестве.

В вопросах профилактики и борьбы с преступностью свой вклад вносят и представители ведомственной науки, которые формируют научные подходы в правоохранительной деятельности. Сегодня в МВД России проходят службу и работают более 700 сотрудников, имеющих ученую степень «доктор наук», более 4,5 тысяч - «кандидат наук». Ежегодно научно-исследовательскими и образовательными учреждениями МВД России выполняется более 2,5 тысяч научно-исследовательских работ. Они проводятся в 24 вузах, в том числе - в 3 университетах, 5 академиях и 16 институтах МВД России.

Важная роль отводится созданному в Министерстве Совету МВД России по науке и передовому опыту - постоянно действующему органу по вопросам формирования научной политики, внедрения и распространения новых эффективных форм и методов работы органов внутренних дел и внутренних войск МВД России.

Для организации научной деятельности активно используются и современные технологии. Эффективным механизмом доведения информации до практических работников городских, районных и линейных органов внутренних дел явилось развитие региональных банков данных научно-технической информации, функционирующих в 83 МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации и 19 УВДТ и сформированных на основе Банка данных системы научно-технической информации МВД России, в которой содержится более 6,3 тысяч информационных материалов.

В настоящее время подразделения ведомственной науки являются своего рода «проводниками инноваций», базовым элементом инновационной структуры, решающим ряд неотложных задач:

- обеспечение стратегического развития МВД России;
- решение ряда актуальных проблем, возникающих в правоприменительной практике органов внутренних дел;
- решение комплекса вопросов, связанных с профилактикой преступлений;
- поиск адекватных средств обеспечения экономической безопасности;
- формирование единого информационного пространства Министерства;
- внедрение передовых научных технологий в деятельность органов внутренних дел и внутренних войск.

Таким образом, в организационной структуре, способствующей освоению инноваций, выделяются подразделения отраслевой науки, имеющие достаточно высокий интеллектуальный потенциал, тесно сотрудничающие в отдельных случаях с общественными объединениями.

ПСИХОЛОГО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ И ПЕРЕПОДГОТОВКИ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД

Костина Л.Н.,

д.психол.н., доцент, начальник кафедры
уголовного права, криминологии и психологии
Орловского юридического института
МВД России

Задача совершенствования профессиональной подготовки и переподготовки сотрудников органов внутренних дел остается первостепенной и актуальной в настоящее время для ведомственных образовательных учреждений. Об этом говорится в выступлениях Министра внутренних дел Рашида Гумаровича Нургалиева, педагогов и практических сотрудников на научных конференциях и публикациях. Не менее актуально эта задача стоит перед Орловским юридическим институтом МВД РФ, профессорско-преподавательский состав которого осуществляет профессиональную подготовку сотрудников для подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Основой для деятельности сотрудников ДПС ГИБДД является высокий уровень общения, культуры и правовой грамотности, поэтому вполне оправданным является стремление кафедр института обеспечить образовательный процесс учебно-методическими разработками и технологиями, целью которых является совершенствование коммуникативных навыков, культуры общения, административно-правовой компетентности. В процессе профессиональной подготовки и переподготовки сотрудников Госавтоинспекции и при реализации разработок и технологий возникает ряд проблем, которые хотелось обозначить, как и возможные пути их решения:

1. Организационно-правовые проблемы (неурегулированность нормативной правовой базы, регламентирующей профессиональный отбор кандидатов на службу в органы внутренних дел, перемещения сотрудников в другое подразделение и на вышестоящую должность, а также образовательный процесс, взаимодействие сотрудников ДПС ГИБДД с представителями других ведомств в оказании психологической помощи пострадавшим при ДТП). Остановимся более подробно на этих проблемах.

Первая проблема связана с профессиональным отбором. Полагаем, что для выявления повышенной вероятности возникновения девиаций необходимо осуществлять профессиональный отбор на основе комплексного подхода, изучая и анализируя три фактора риска: биологический, психосоциальный и функциональный (личностный). Для этого надо расширять диагностические методики, включив в обязательный перечень те, которые направлены на выявление различных девиаций поведения личности (аморального, агрессивного, аутодеструктивного (саморазрушительного), аддиктивного (зависимого)).

Стоит подчеркнуть, что в 80-90-е годы прошлого столетия набор курсантов в вузы МВД РФ осуществлялся на основе принципа личностной состоятельности и профессионально ориентированной зрелости. При зачислении в ведомственные образовательные учреждения предпочтение отдавали тем, кто прошел службу в армии или в подразделениях милиции. Внутренне осознанный выбор молодых людей предопределял с большей вероятностью эффективность не только профессиональной подготовки, но и оперативно-служебной деятельности, а также быструю адаптацию и закрепление на долгие годы выпускников в органах внутренних дел.

В настоящее время в образовательные учреждения поступает гораздо меньшее количество абитуриентов, обладающих мотивационной и моральной зрелостью. Низкий уровень развития у курсантов внутренней учебной мотивации, объяснения типа «родители заставили здесь учиться», «я не буду работать в полиции» и пр. приводят к проблемам осуществления профессиональной подготовки. Недаром в известной английской поговорке отмечается: «Самое трудное – понять, в чем состоит твой долг, тогда выполнять его значительно легче». Для определенного количества обучающихся остается самым трудным осознать, для чего они здесь находятся и в чем состоит их долг. Поэтому внутренне непонятый и неосознанный долг выполнять еще сложнее. Несмотря на усилия со стороны педагогов, психологов, курсовых офицеров, уро-

вень профессиональной подготовки таких курсантов остается низким. С учетом сказанного закономерным и объяснимым является объективизация профессионального отбора. Полагаем, что при его осуществлении необходимо исключать категорию абитуриентов с низким уровнем мотивации, морально неготовых к тяготам службы, психологически не заинтересованных в получении профессионального, специального (профильного) обучения.

Не менее актуальным является проведение специальных научных исследований, посвященных изучению соотношения применяемых психологами диагностических методик со спецификой службы в подразделениях ГИБДД. Особенности оперативно-служебной деятельности подразделений ГИБДД должны быть учтены при выборе комплекса психологических и психофизиологических методов, применяемых для социально-психологического изучения будущих сотрудников Госавтоинспекции.

Другая проблема связана с реализацией учебных планов. Согласно рабочим учебным планам курсанты 3 курса выходят на так называемую ознакомительную практику в подразделениях ГИБДД. Как можно ознакомиться с деятельностью подразделения, если курсанты не знают основ деятельности и организации деятельности подразделений ГИБДД, не имеют представлений о психологических особенностях личности правонарушителей, преступников, профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел? Полагаем, что в новых рабочих учебных планах будут учтены эти изъяны, включены перед практикой в подразделениях ГИБДД дисциплины специализации и учебной дисциплины «Психология в деятельности сотрудников ОВД».

Третья проблема также очевидна: проблема психологического обеспечения деятельности сотрудников ДПС ГИБДД и психологов на месте дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Речь идет о нормативном правовом закреплении функции «оказания психологической и допсихологической помощи гражданам при ДТП». Такая помощь необходима как минимум трем субъектам ДТП: 1) потерпевшим, включая родственников или знакомых, находящихся в транспортном средстве, 2) очевидцам, свидетелям ДТП; 3) сотрудникам ДПС и МЧС, выезжающим на ДТП (особенно с тяжкими последствиями). Причем такая психологическая помощь должна быть не только оперативной, но и долговременной, отсроченной: начиная от помощи пострадавшим и не только в момент ДТП, но и на протяжении определенного индивидуального времени, завершая психологической помощью родственникам потерпевших (погибших) от момента сообщения о гибели и на протяжении всего необходимого времени. Не разделяя функциональных обязанностей, подчеркнем, что эту проблему надо решать сообща – психологам подразделений ГИБДД, психологам МЧС, психологам образовательных учреждений. Такое взаимодействие психологов подразделений ГИБДД и психологов МЧС должно быть закреплено в нормативных правовых документах и договорах. Лишь тогда взаимодействие будет эффективно, как и эффективна помощь субъектам ДТП.

2. Организационно-психологические проблемы. Первая из них обусловлена необходимостью осуществления специальной подготовки психологов к решению психологических задач, связанных с обеспечением безопасности ДД. Другими словами, специфика деятельности психологов подразделений ГИБДД определяет необходимость прохождения специальных курсов повышения квалификации и переподготовки. Полагаем, что опыт проведения занятий с психологами подразделений ГИБДД в рамках повышения квалификации в Орловском юридическом институте позволит не только повысить эффективность деятельности практических психологов, но и обеспечить постоянные контакты психологов с преподавателями психологии, представителями Учебно-практического комплекса психологического обеспечения ОрЮИ МВД России. Такая связь психологической науки, теории и практики будет способствовать обмену опытом психологической работы в подразделениях ГИБДД, обогащению научно обоснованными психологическими техниками и технологиями.

Вторая проблема связана с дополнительным обучением курсантов и слушателей навыкам указанной ранее допсихологической помощи пострадавшим от ДТП. Полагаем, что необходимо дополнить материалы по психологическим дисциплинам, предусмотрев разработку алгоритмов поведения и психологически грамотных действий сотрудников ДПС ГИБДД в типичных ситуациях при ДТП. В этой связи особо следует отметить в качестве возможного пути решения указанной проблемы опыт работы сотрудников дорожной полиции Германии, где оказывается психологическая и допсихологическая помощь гражданам при ДТП. Несмотря на спе-

цифичность подобной психологической работы, эту помощь оказывают сотрудники МЧС и дорожной полиции. О гибели гражданина при ДТП сообщают родственникам специально подготовленные люди. Профессиональные психологи оказывают долговременную психологическую помощь родственникам погибших и пострадавшим от ДТП.

3. Научно-методические проблемы в какой-то мере вызваны ограниченным освещением в учебной, методической и научной литературе психолого-педагогических аспектов деятельности сотрудников Госавтоинспекции. В последние 2-3 года благодаря усилиям преподавателей психологии Орловского юридического института появлялся ряд работ, которые расширяют представления сотрудников Госавтоинспекции и психологов подразделений ГИБДД о психотехнических возможностях, о методах профессиональной психологической подготовки. Актуальным в настоящее время является оперативное реагирование на изменяющиеся тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения, например, необходимо объединение усилий психологов и специалистов в смежных областях знаний в следующих направлениях: а) проведении научных исследований по темам «Психология водителя», «Психология пешехода», «Психология профессиональной деятельности сотрудников Госавтоинспекции», «Психология пропаганды безопасности дорожного движения» и т.д.; б) разработке рекомендаций для взаимоотношений сотрудников Госавтоинспекции с гражданами, находящимися в состоянии опьянения; в) разработке рекомендаций для проведения профилактических бесед с нарушителями дорожного движения.

Таким образом, востребованность в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения психологических знаний и психотехнологий подчеркивает важность овладения сотрудниками подразделений ГИБДД психологической культурой, составляющими которой являются: расширение знаний и понимание психологических характеристик поведения и деятельности участников дорожного движения; вооружение навыками психологической саморегуляции, самоуправления поведением; психологически эффективное общение с гражданами в сфере дорожного движения; психологическое воздействие на конкретных участников дорожного движения и группы граждан при решении оперативно-служебных задач и эффективная психологическая защита от негативных влияний.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ СОТРУДНИКАМИ ГИБДД

Кочеткова Е.А.,

следователь отдела по расследованию преступлений на территории, обслуживаемой отделом полиции № 1 (по Железнодорожному району) Следственного управления при УМВД России по г. Орлу

Органы внутренних дел, в систему которых входит Государственная инспекция безопасности дорожного движения, по действующему законодательству являются одним из основных органов административной юрисдикции. Названное обстоятельство позволяет предположить, что к компетенции Государственной инспекции безопасности дорожного движения относится применение всех пяти групп мер административного принуждения. И действительно, приведение примеров применения в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения мер принуждения каждой из пяти групп практически не вызывает затруднений.

Рассматривая в названном аспекте деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения по применению мер административного принуждения, вынуждены констатировать факт наличия трудностей лишь с примерами применения административно-восстановительных мер.

Именно поэтому для исследования объема мер административного принуждения, применяемых Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, особую важность

представляют исследования места и роли в ее деятельности административно-восстановительных мер.

К административно-восстановительным мерам относятся меры административного принуждения, применяемые с целью восстановления нарушенного административным правонарушением чье-либо субъективного права, «возмещения причиненного ущерба, восстановления прежнего положения вещей», т.е. административно-восстановительными мерами являются меры, которые «непосредственно направлены на принудительную реализацию невыполненной обязанности, восстановление нарушенных прав, устранение вредных последствий правонарушения и применяются тогда, когда правонарушение причинен материальный вред, который они призваны устранить».

В юридической литературе к данной группе мер относят возложение обязанности возместить причиненный ущерб (в соответствии со ст. 4.7 Кодекса РФ об административных правонарушениях); снос самовольно возведенных строений и сооружений; административное выселение из самовольно занятых помещений и т.д.

Д.Н. Бахрах к рассматриваемым мерам административного принуждения относит также и изъятие у предприятий и учреждений незаконно полученных сумм. По мнению авторов, данная мера административного принуждения применяется в качестве наказания за совершенное правонарушение. Аргументом подобной позиции авторов может служить содержание статьи 3.5 Кодекса РФ об административных правонарушениях. В соответствии с названной нормой права «административный штраф является денежным взысканием и может выражаться в величине, кратной: минимальному размеру оплаты труда...; стоимости предмета административного правонарушения...; сумме неуплаченных налогов, сборов, подлежащих уплате на момент окончания или пресечения административного правонарушения, либо сумме незаконной валютной операции». Таким образом, изъятие у предприятий, учреждений незаконно полученных доходов является одним из трех видов административного штрафа и, соответственно относится к административным наказаниям.

Кроме того, по смыслу данной меры административного принуждения она имела бы восстановительный характер только в том случае, если незаконно полученный доход возвращался бы субъектам права, пострадавшим от данных неправомерных действий. Законодательство определяет взыскание незаконно полученного дохода во всех случаях в бюджет государства. Это обстоятельство также свидетельствует о том, что данная мера является мерой ответственности перед государством. В случаях же, когда незаконно полученный доход получен с ущербом только для государства, наложение административного наказания в виде административного штрафа, кратного сумме неуплаченных налогов, сборов, подлежащих уплате на момент окончания или пресечения административного правонарушения, либо сумме незаконной валютной операции, будет иметь и восстановительную сущность в качестве дополнительной (по отношению к наказанию) цели применения данной меры административного принуждения.

Что касается сноса самовольно возведенных строений и сооружений; административного выселения из самовольно занятых помещений, то эти две меры административного принуждения также преследуют одновременно две цели. Во-первых, это цель восстановления нарушенного права собственника (земли или жилища); во-вторых, это цель пресечения делящегося административного правонарушения.

Очевидно, что какую бы сущность не имели и какую бы цель не преследовали, ни одна из названных трех мер административного принуждения не может по своему смыслу быть связана с деятельностью Государственной инспекции безопасности дорожного движения и в соответствии с действующим законодательством не относится к ее компетенции.

Только такая мера административного принуждения, как возложение обязанности возместить причиненный административным правонарушением ущерб не имеет никакой другой, кроме восстановительной, цели.

Статья 4.7 Кодекса РФ об административных правонарушениях применение последней восстановительной меры относит лишь к компетенции суда, а не четырех правоприменителей, как это было по старому Кодексу РСФСР об административных правонарушениях. Это были административная комиссия, исполнительный комитет поселкового, сельского Совета народных депутатов, комиссия по делам несовершеннолетних и народный судья.

Данное положение обусловлено тем обстоятельством, что статья 35 Конституции РФ закрепляет положение, в соответствии с которым «никто не может быть лишен своего имущества иначе как по решению суда». Именно исходя из этого, единственным легитимным правоприменителем рассматриваемой восстановительной меры является только суд.

Мировой опыт развития административно-процессуального законодательства свидетельствует о том, что деятельность административно-юрисдикционного характера наиболее эффективной будет в том случае, когда ее будет осуществлять система специально уполномоченных органов. «Нужна административная юстиция, о которой немало писали русские дореволюционные юристы и которую в том или ином виде признают современные юристы», - обоснованно считает Ю.А. Тихомиров.

Дореволюционные же юристы рассматривали несколько возможных путей реализации функции разрешений административно-правовых споров. С.А. Корф предлагал решить названную проблему «1) либо посредством поручения её общим судам (Англия, отчасти Италия, Голландия, Дания), 2) либо поручать ее общим административным органам (Пруссия, Бавария, Вюртемберг), 3) либо, наконец, создавать специальные органы, так называемые административные суды, стоящие вне администрации и вне судебной системы (Австрия)».

Сегодня в Российской Федерации такой выбор сделан. В соответствии с пунктом 2 статьи 118 Конституции РФ судебная власть в Российской Федерации осуществляется посредством конституционного, гражданского, административного и уголовного судопроизводства.

Следовательно, исходя из приоритетов и направления развития законодательства РФ, применение административных наказаний и мер административно-восстановительного характера должно быть исключительной компетенцией органов, осуществляющих административное судопроизводство. Место таких органов государственной власти - в системе органов судебной власти. Названное обстоятельство позволяет предположить, что все иные органы (в том числе и Государственная инспекция безопасности дорожного движения) некомпетентны применять названные две группы мер административного принуждения.

Однако, если действующее законодательство не наделяет полномочиями Государственную инспекцию безопасности дорожного движения по применению мер административно-восстановительного характера, то вопреки требованиям статьи 118 Конституции РФ полномочия по наложению некоторых административных наказаний у инспекции имеются. Эти полномочия мы исследуем позже. На нынешнем же этапе исследования ограничимся констатацией факта: Государственная инспекция безопасности дорожного движения из пяти групп мер административного принуждения в своей деятельности наделена полномочиями по применению и применяет четыре. Исключение составляет лишь последняя группа мер – меры административно-восстановительного характера.

Названные обстоятельства позволяют исключить из определения административного принуждения, применяемого Государственной инспекцией безопасности дорожного движения, цель восстановления нарушенного правонарушением чье-либо субъективного права.

Поскольку необходимое на данном этапе нашего исследования определение административного принуждения должно быть дано только применительно к деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения, то исследования других признаков, заложенных нами в определение административного принуждения, позволяют сделать следующие выводы.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения является составной частью системы органов внутренних дел. Органы внутренних дел, как мы уже отмечали, являются одним из основных органов административной юрисдикции, наделенные довольно большим объемом полномочий по применению мер административного принуждения. Таким образом, Государственная инспекция безопасности дорожного движения является уполномоченным на применение мер административного принуждения органом.

Таким образом, для формулировки определения административного принуждения в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения возможно воспользоваться суждением о том, что решения о применении мер административного принуждения в процессе правоохранительной деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения принимаются ее специально уполномоченными на то должностными лицами.

Исследования характера применяемых Государственной инспекцией безопасности дорожного движения мер административного принуждения приводят нас к следующим выводам.

Наличие у Государственной инспекции безопасности дорожного движения широких полномочий по применению мер административного принуждения позволяет говорить о том, что в ее арсенале имеются меры административного принуждения различного характера. Это и меры психического воздействия (предупреждение за нарушение отдельных Правил дорожного движения и т.д.); это меры материального воздействия (административный штраф и т.д.); это и меры физического воздействия (доставление, административное задержание, отстранение водителя от управления транспортным средством и т.д.).

Применение Государственной инспекцией безопасности дорожного движения мер административного принуждения может осуществляться как в связи с противоправным поведением обязанных субъектов (что чаще всего и происходит на практике), так и в связи с иной государственной необходимостью, без связи с чьим-либо противоправным поведением (ограничение движения на определенных участках дорог и т.д.).

Таким образом, определение административного принуждения в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения предлагается в следующем виде.

Административное принуждение в деятельности Государственной инспекции дорожного движения – это разновидность государственного принуждения, заключающегося в применении входящими в ее состав органами (их должностными лицами) мер психического, материального или физического воздействия, ограничивающих права, свободы или законные интересы субъектов права, закрепленных в нормах административного права и направленных на обеспечение безопасности дорожного движения в связи с противоправным поведением этих субъектов либо в связи с иной государственной необходимостью и имеющих своей целью предупреждение, выявление, пресечение правонарушения, обеспечение привлечения к юридической ответственности, а также с целью наказания правонарушителя.

Характеризуя административное принуждение, автору, наряду с перечисленными его признаками, хотелось бы упомянуть и такой принцип административного принуждения, как принцип минимализации причиняемого его применением вреда. Особую значимость названный принцип приобретает в деятельности сотрудников полиции. Именно сотрудники полиции наделены полномочиями и чаще других реализуют свои полномочия в деятельности по применению специальных мер административного принуждения. Особое внимание применению специальных мер административного принуждения следует уделять из-за того, что они заключаются, в основном, в применении к правонарушителю мер воздействия физического характера.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЗАКОННОСТИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Кочеткова Н.Д.,

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

В последние годы понятие законности, столь популярное до начала 90-х гг. XX века, в научной литературе встречается достаточно редко. Думается, во многом это связано не с самим явлением законности, а в значительной мере с теми процессами негативизма, которые были характерны для постсоветского периода развития правовой науки. В условиях продолжающегося реформирования системы МВД России стало очевидно, что укрепление режима законности - насущная необходимость развития российского общества. Чтобы решить эту проблему, требуется ее научное осмысление, и, прежде всего, уяснение сущности самого понятия законности.

В российской юридической литературе при всем разнообразии мнений под законностью обычно понимается точное, строгое и неуклонное исполнение законов и иных нормативных правовых актов любым субъектом права. Законность трактуется как верховенство закона, то

есть «неукоснительное исполнение законов и соответствующих им иных правовых актов всеми органами государства, должностными и иными лицами»¹.

Очевидно, что законность - это не простое наличие законов, действующих в обществе, управление социальными структурами с помощью законов. Ведь в истории нередко случалось так, что законы издавались, а законности как таковой почти не было. Следовательно, сам факт наличия законодательной базы не является безусловной посылкой наличия законности. Однако можно сказать, что законы - это база и основание законности. Регулирование общественных отношений посредством издания законов, их исполнения, реализации, безусловно, составляет важный аспект теории законности. Однако самого факта наличия законов мало для того, чтобы говорить о наличии режима законности.

Неправомерно также отождествлять законность с деятельностью людей, с их нормопослушным поведением. Такого рода отождествление неизменно приводит к отождествлению законности с правовым порядком. Данное отождествление представляется неправомерным, поскольку правовой порядок обычно определяют как «совокупность правовых отношений, складывающихся на основе законности; как порядок в отношениях людей, базирующийся на законах и их строгом выполнении»². Законность выступает как средство установления правового порядка. Правовой порядок же - это результат осуществления права и законности, упорядочивающий социальную жизнь. Правовой порядок - реализованная законность. Это итог правового регулирования, его реализованная цель. Прочность правового порядка, его стабильность и нерушимость обеспечиваются не формальной, а реальной законностью³.

В целом законность можно представить как триединство составляющих: ее идеи, требования и режима реального выражения права любого государства. Законность как идея - это цель воплощения в законах основных начал общественной справедливости. Это некий абсолют, во многом идеальная модель, к достижению которой должно стремиться любое общество. Законность как система требований представляет собой комплекс законодательных положений, предполагающих их безусловное выполнение. Законность как режим - это устойчивый образ взаимоотношений между государственными органами, государством в целом и населением страны. Режим законности предполагает обоюдное соблюдение законов как гражданами, так и самой властью.

Последовательная и строгая реализация зафиксированных в законодательстве положений не осуществляется стихийно. Укрепление законности происходит благодаря активной деятельности государства, а также других субъектов общественной жизни. Для того чтобы законы и иные нормативные акты не оставались на бумаге (и тем более не нарушались), а реально превращались в жизнь, требуются соответствующие условия и определенный комплекс мер, обеспечивающих такую реализацию, т.е. необходимы гарантии законности. Гарантировать законность - значит сделать ее незыблемой, перевести ее из области научных изысканий в практическую сферу деятельности человека, общества и государства, создать надежный механизм превращения в жизнь.

В настоящее время в литературе сформирована единая позиция авторов по целому ряду аспектов проблемы гарантий. Достаточно отметить, что в правовой науке по-разному формулируется само понятие гарантий законности. Все авторы сходятся во мнении, что гарантии законности представляют собой совокупность неких условий и средств⁴, однако далее начинаются некоторые расхождения. Одни авторы связывают гарантии с самим режимом законности, не

¹ Большой юридический словарь / Под ред. А.Л. Сухарева, В.Д. Зорькина, В.Е. Крутских. М., 1999. С.214.

² Актуальные проблемы теории права: Курс лекций / Под ред. К.Б. Толкачева, А.Г. Хабибулина. Уфа: Уфим. ВШ МВД России, 1995. С.76.

³ Проблемы общей теории права и государства: Учебник для вузов / Под общ. ред. В.С. Нерсесянца. М., 1999. С.476.

⁴ Так, Н.В. Витрук рассматривает гарантии как положительно действующие условия, факторы и средства не только внутри той или иной государственной структуры, но и вне ее. См.: Общая теория государства и права. Академический курс. М., 1998. С. 513.

раскрывая содержания законности¹. Другая группа авторов пошла по пути определения гарантий законности через раскрытие основной сущности законности².

Думается, в этом споре нет неправых. Французское слово «гарантия» означает условие, обеспечивающее что-либо. Все то, что в той или иной мере содействует достижению определенных результатов или обеспечивает определенное состояние, может быть расценено как гарантия соответствующей деятельности или состояния, потому что способствует деятельности, защищает состояние, то есть гарантирует их.

В юридической литературе принято различать общие и специальные гарантии законности. К общим гарантиям законности относятся экономические, политические, духовные. Среди специальных особое внимание следует обратить на юридические гарантии законности, поскольку, несмотря на важную роль общих гарантий, в конечном итоге они не могут самостоятельно обеспечить законность. Их основная задача заключается в создании необходимых экономических, политических, идеологических условий, которые являются базой для реализации юридических гарантий законности.

Вопрос о структуре юридических гарантий не получил пока однозначного решения в юридической литературе. По мнению одних авторов, к таким гарантиям принадлежат лишь определенные разновидности юридических норм (нормативные правовые средства обеспечения законности)³. Другие юристы включают сюда также и деятельность государственных органов (а в ряде случаев и общественных организаций), протекающую в соответствии с этими нормами⁴. Согласно третьей точке зрения, к рассматриваемым гарантиям относится именно деятельность государственных и общественных организаций, а выделение в качестве самостоятельной гарантии наличия соответствующего законодательства рассматривается отрицательно⁵. Наконец, высказана и такая мысль, что под юридическими гарантиями следует понимать и определенные нормы права, и основанную на них правоприменительную деятельность, и индивидуальные юридические акты, в которых эта деятельность фиксируется⁶.

Представляется, что к юридическим гарантиям законности правильнее относить закрепленные в законодательстве нормативные правовые предписания, имеющие своей целью обеспечение и охрану законности, и деятельность определенных субъектов по применению этих норм.

Из всего вышеизложенного можно дать следующее определение юридических гарантий законности: это совокупность норм права, обеспечивающих существование и упрочение режима законности, а также деятельность компетентных органов по осуществлению контроля и надзора за четкой реализацией этих норм.

Главный смысл юридических гарантий - это связанность государства, его органов законом. Компетентные государственные органы могут осуществлять только такие полномочия, которые им прямо предписаны законом.

¹ См.: Теория государства и права: Курс лекций. М., 2001. С. 555; Алексеев С.С. Общая теория права. М., 1981. Т.1. С.234.

² См.: Афанасьев В.С. Обеспечение социалистической законности в деятельности органов внутренних дел. М., 1987. С.27; Лукашева С.И. Социалистическое право и законность. М., 1973. С. 37-38.

³ См.: Витрук Н.В. О юридических средствах обеспечения и охраны прав советских граждан // Правоведение. 1964. №4. С. 32-37; Катин В.А. Государство и личность в СССР. М., 1974. С. 237-239.

⁴ См.: Недбайло П.Е. Система юридических гарантий применения советских правовых норм // Правоведение. 1971. № 3. С.43-53.

⁵ См.: Мицкевич А.В. Субъекты советского права. М., 1962. С. 83.

⁶ См.: Дюрягин И.Я. Применение норм советского права. Свердловск, 1973. С. 197; Рабинович П.М. Упрочение законности – закономерность социализма. М., 1975. С. 237.

**О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЦЕНТРА АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ФИКСАЦИИ
АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ: ПЕРВЫЕ УРОКИ И ВЫВОДЫ
(НА ПРИМЕРЕ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ УПРАВЛЕНИЯ МВД РОССИИ
ПО ГОРОДУ ЕКАТЕРИНБУРГУ)**

Кудрявцев Б.А.,
преподаватель кафедры административного
права и административной деятельности
органов внутренних дел Уральского
юридического института МВД России

Процесс реформирования органов системы Министерства внутренних дел Российской Федерации обусловил не только сокращение штатной численности Госавтоинспекции, но и появление новых подразделений в ее структуре – центров автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения. Актуальность широкого применения в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения специальных технических средств, имеющих функции фото- видеofиксации и работающих в автоматическом режиме, нормативно закреплена в ч.1 ст. 11 Федерального закона «О полиции»¹ и ст. 2.6.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях².

Бесспорно, для ряда регионов Российской Федерации, таких, например, как Московская область, Республика Татарстан, этот шаг не явился ноу-хау. Подобные центры там были созданы в первой половине 2000-х годов в качестве экспериментальной модели и уже достаточно прочно зарекомендовали себя с положительной стороны в деятельности по профилактике аварийности и дорожно-транспортного травматизма. Но для большинства субъектов Российской Федерации, в том числе и Свердловской области, создание центров автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения явилось новшеством.

Данный материал посвящен анализу практической деятельности центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу за непродолжительный отрезок времени с момента его создания. Также попытаемся обозначить проблемы, возникшие на начальном этапе его функционирования, и перспективные пути их разрешения.

Итак, центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу был сформирован в июле 2011 года с дислокацией на базе отдела ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу. Штат центра всего насчитывает 16 должностных единиц: начальник центра, заместитель начальника центра, старшие инспекторы по исполнению административного законодательства (старшие смен) – 2 ед., инженер по связи и специальной технике – 1 ед., инженер-электроник – 1 ед., инспекторы по исполнению административного законодательства – 10 ед. Для сотрудников центра установлен двухсменный режим несения службы с продолжительностью служебного времени 12 часов.

Созданию центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения предшествовал ряд подготовительных мероприятий в рамках реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»³, в результате которых правительством Свердловской области получен стационарный комплекс автоматической фиксации нарушений Правил дорожного движения «Крис С» производства ООО «Симикон» (г. Санкт-Петербург).

¹ О полиции: Федеральный закон Российской Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (в ред. от 08.02.2011 г.) // СЗ РФ. 2011. № 7. Ст. 900.

² Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. №195-ФЗ (КоАП РФ) (с изм. и доп.)// СЗ РФ. 2002. № 1 (часть 1). Ст. 1.

³ О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах»: Постановление Правительства РФ от 20 февраля 2006 г. №100 // СЗ РФ. 2006. № 9. Ст.1020.

К июлю 2011 года комплекс «Крис С» в составе 20 фоторадарных датчиков, установленных на трех стационарных рубежах контроля, был введен в эксплуатацию на территории областного центра и передан Управлению МВД России по городу Екатеринбургу. Работа по насыщению улично-дорожной сети техническими устройствами, имеющими функции фотовидеофиксации, работающими в автоматизированном режиме, продолжена и с начала текущего, 2012 года. В настоящее время оборудованы и готовятся к вводу в эксплуатацию еще два стационарных рубежа на участках улиц, характеризующихся наиболее интенсивным дорожным движением. Кроме того, организована работа нарядов полка дорожно-патрульной службы ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу с применением передвижного комплекса «Крис П» и трех мобильных комплексов «Паркон» для фиксации в автоматическом режиме правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

С 4 августа 2011 года сотрудники центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД Управления МВД России по городу Екатеринбургу приступили к осуществлению производства по делам об административных правонарушениях в порядке ст. 2.6.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях¹.

На начальном этапе работы центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу возникло два проблемных вопроса по применению норм административной юрисдикции в отношении отдельных субъектов. Во-первых, по соблюдению особых условий привлечения к административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции (депутатов, судей, прокуроров и т.д.) согласно ч. 2 ст. 1.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, если водитель является собственником (владельцем) транспортного средства. Во-вторых, по порядку привлечения к административной ответственности юридических лиц-собственников (владельцев) транспортного средства. В настоящее время по первой категории субъектов в случае их обращения, постановления о привлечении к административной ответственности отменяются. По фактам рассмотрения жалоб и заявлений юридических лиц о неправомерном привлечении к административной ответственности, решения о наложении административного штрафа остаются без изменения согласно п. 1.6 Правил дорожного движения Российской Федерации² и ч. 1 ст. 1.4 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

За отчетный период с 04.08.2011 г. по 20.12.2011 г. сотрудниками центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу было возбуждено порядка пятидесяти тысяч дел об административных правонарушениях, наложено административных штрафов на сумму 26 миллионов 220 тысяч рублей.

Анализ организации работы центра за указанный период 2011 года позволяет сделать вывод об использовании возможностей комплекса «КРИС» С далеко не в полном объеме. Так, в результате фиксации техническими устройствами, имеющими функции фотовидеофиксации в автоматизированном режиме в среднем за сутки до восьми с половиной тысяч нарушений скоростного режима, сотрудники центра выносят всего лишь до пятисот постановлений о назначении административного наказания за смену. Такое положение дел объясняется следующими причинами:

1) несовершенством программного обеспечения системы, усложняющим процесс вынесения, сохранения, создания электронно-цифровой подписи и распечатки обработанных постановлений, влекущее большой объем выполняемых действий;

2) Выполнение инспекторами по исполнению административного законодательства несвойственных функций, таких как конвертование, печать и наклеивание уведомлений на конверт, требующих значительных временных и энергетических затрат.

Кроме того, по итогам 2011 года отмечается низкая взыскаемость административных

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. №195-ФЗ (КоАП РФ) (с изм. и доп.)// СЗ РФ. 2002. № 1 (часть 1). Ст. 1.

² О правилах дорожного движения: Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993г. №1090 (с изм. и доп.)// СЗ РФ. 1993. № 47. Ст. 4531.

штрафов, которая составила менее 30 %. Такое положение дел усугубляется такими факторами, как:

- низкое качество услуг почтовой связи по доставке собственникам (владельцам) транспортных средств постановлений о наложении административного штрафа. Так, например, в уведомлениях о доставке постановления зачастую расписываются родственники или соседи лица, в отношении которого возбуждено производство по делу об административном правонарушении. В результате, как правило, в подобных случаях постановление до правонарушителя не доходит;

- несовершенство процесса по конвертированию информации в базу данных ГИБДД от принимающих платежи организаций (банков, сетей платежных терминалов, специализированных веб-сайтов). Например, ряд банков предоставляют информацию в виде платежных поручений на общую сумму всех платежей за день, без приложения реестров принятых платежей с указанием данных, идентифицирующих плательщика средств;

- при приеме платежей банками не используются бланки квитанции, имеющиеся в постановлении. В результате ошибок операторов при наборе номера постановления или суммы штрафа, информация об уплате наложенного административного штрафа в автоматическом режиме не отмечается.

Такое положение дел влечет за собой ряд отрицательных последствий, таких как большой объем незаконно направляемых в службу судебных приставов исполнительных документов, и, как следствие, формирование негативного мнения граждан, оплативших сумму наложенного штрафа, но по данным Госавтоинспекции являющихся «псевдодолжниками».

В настоящее время в целях оптимизации процесса обработки информации, изучая и активно используя опыт Центра автоматизированной фиксации нарушений Правил дорожного движения УГИБДД МВД России по Республике Татарстан, в качестве первоочередных рассматриваются следующие мероприятия:

- создание необходимого количества автоматизированных рабочих мест для обработки поступающей информации о выявленных в автоматическом режиме нарушениях Правил дорожного движения;

- совершенствование программного обеспечения в целях увеличения производительности обработки информации о выявленных в автоматическом режиме нарушениях Правил дорожного движения;

- введение дополнительных должностных единиц операторов обработки поступающей информации и сотрудников для обеспечения эксплуатации передвижных комплексов.

Реализация данных мер позволит центру автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу выйти на должный уровень эффективной деятельности по привлечению к административной ответственности за совершение административных нарушений в сфере безопасности дорожного движения, тем самым вносить весомый вклад в деятельность по обеспечению охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также защиты интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий¹.

¹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ (с изм. и доп. от 2 марта 1999 г., 25 апреля 2002 г., 10 января 2003 г., 22 августа 2004 г.) //СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

РАБОТА ОРГАНОВ ПРОКУРАТУРЫ С ЖАЛОБАМИ ГРАЖДАН НА ДЕЙСТВИЯ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Кузминова Е.Ю.,

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

Право граждан на обращение в государственные органы закреплено Конституцией: «Граждане Российской Федерации имеют право обращаться лично, а также направлять индивидуальные и коллективные обращения в государственные органы и органы местного самоуправления» (ст. 33 Конституции Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12.12.1993).

Способ реализации этого права конкретизирован в законах РФ, в частности, правила направления и рассмотрения обращений установлены Федеральным законом от 02.05.2006 №59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации», законом от 07.02.2011 №3-ФЗ «О полиции» (ст. 53): «Действия (бездействия) сотрудника полиции, нарушающие права и законные интересы гражданина, государственного и муниципального органа, общественного объединения, религиозной и иной организации, могут быть обжалованы в вышестоящий орган или вышестоящему должностному лицу, в органы прокуратуры Российской Федерации либо в суд».

В органах внутренних дел разработана Инструкция по работе с обращениями граждан в МВД РФ (утверждена Приказом от 22 сентября 2006 г. №750).

Жалобу можно подать письменно или устно на личном приеме. Письменные жалобы принимаются органами внутренних дел круглосуточно. Можно также обратиться в ГИБДД через интернет-приемную, то есть путем подачи электронного обращения. Работа с обращениями граждан в подразделениях системы МВД России основывается на принципах гласности и открытости. Информация о фактическом адресе подразделения системы МВД России, справочном телефоне, порядке и сроках рассмотрения обращений, времени личного приема граждан руководством подразделения системы МВД России вывешивается в местах, доступных для посетителей.

При обращении в прокуратуру есть некоторые нюансы, которые необходимо знать.

Поводом для обращения в прокуратуру может стать любое нарушение закона, независимо от того, кто его нарушил. Задержали зарплату, не предоставили касающуюся вас информацию - все эти и многие другие вопросы должны успешно решаться при обращении в прокуратуру.

Обращение в прокуратуру возможно не только в случае ущемления прав, но и при ущемлении прав других лиц, интересов государства и общества. Кроме того, обращение в прокуратуру может быть направлено по вашей просьбе общественной организацией или трудовым коллективом.

Обращение в прокуратуру может быть как устным, так и письменным. Последний способ эффективнее. Дело в том, что если впоследствии вы захотите обжаловать решение прокурора в вышестоящей прокуратуре, от вас потребуют предоставить соответствующее решение. Пересказ устного ответа не будет принят во внимание.

Заявление, жалобу или обращение можно представить в прокуратуру на личном приеме, по почте, факсу, телеграфу (об этом говорится в приказе Генеральной прокуратуры «О введении в действие Инструкции о порядке рассмотрения и разрешения обращений и приема граждан в органах и учреждениях прокуратуры Российской Федерации»).

Строго установленной формы письменного обращения в прокуратуру нет. Заявление в прокуратуру может быть составлено в произвольной форме с описанием сути допущенного нарушения с указанием сведений о нарушителе. Ссылки на конкретные нормы закона вставлять не обязательно - с этим прокурор разберется сам.

Обращение пишется на имя прокурора того района, в котором находится предприятие, учреждение, организация или проживает лицо, допустившее нарушение закона.

Если обращение в прокуратуру не будет содержать сведений о ваших фамилии, имени, отчестве, адресе, оно будет оставлено без рассмотрения как анонимное, однако если в своем обращении вы сообщите о готовящихся или совершенных преступлениях, оно будет направлено в правоохранительные органы даже при отсутствии ваших данных.

Обращение не будет рассмотрено, если прокуратура сочтет его содержание прямым вмешательством в деятельность органов прокуратуры при расследовании уголовных дел или осуществлении надзорных полномочий. Мотивированное сообщение о том, что ваше заявление, жалоба или обращение не будут рассмотрены прокуратурой, должно быть направлено вам в срок не позднее 10 дней.

Обращение будет оставлено без разрешения, когда:

- оно бессмысленно по содержанию;

- есть решение о прекращении с вами переписки. Это возможно в двух случаях:

1) обращение, направленное повторно, не содержит новых доводов и данных о нарушении закона, а на предыдущее ваше обращение был дан ответ;

2) обращение содержит нецензурную брань, выражения, оскорбляющие честь и достоинство других лиц.

Если прокуратура приняла решение о прекращении переписки, вас должны известить об этом в 40-дневный срок со дня поступления вашего обращения. Переписка может быть возобновлена, если основания, по которым она была прекращена, отпали.

При принятии обращения к производству прокуратурой вас могут вызвать для дачи пояснений в целях объективности проведения проверки по обращению.

Обращение может быть:

- удовлетворено - приняты меры к полному или частичному восстановлению ваших прав и законных интересов или отменено решение нижестоящего прокурора;

- отклонено - изложенные требования признаны необоснованными;

- разъяснено - разъяснены вопросы правового характера по обращению, в котором не содержалось просьб об удовлетворении каких-либо требований или ходатайств;

- перенаправлено - если прокуратура при рассмотрении вашего обращения посчитает, что оно может быть разрешено другими органами и учреждениями, то в 5-дневный срок она должна направить его по принадлежности. При этом вас должны уведомить об этом в письменном виде и разъяснить, куда следует обратиться.

Обращение должно быть разрешено в срок не позднее 30 дней со дня поступления в прокуратуру, а если оно не требует дополнительного изучения и проверки - не позднее 15 дней, если иной срок не установлен федеральным законом. Срок рассмотрения и разрешения обращений исчисляется с момента их регистрации в прокуратуре.

Обращение будет считаться разрешенным, если рассмотрены все поставленные в нем вопросы, даны мотивированные (со ссылками на законы) и понятные вам ответы на все вопросы, приняты необходимые меры и вам отправлен письменный ответ.

По окончании проверки по обращению лицо, подавшее жалобу, имеет право обратиться к соответствующему прокурору или должностному лицу прокуратуры с просьбой дать вам возможность изучить документы и материалы, непосредственно затрагивающие ваши права и свободы. При отказе в удовлетворении просьбы об ознакомлении с документами или материалами вам должны дать аргументированное письменное разъяснение.

Если не согласны с решением прокуратуры, то обжаловать его нужно вышестоящему прокурору. При этом направление из вышестоящей прокуратуры вашей жалобы на нижестоящего прокурора в прокуратуру, где он работает, незаконно. Вы имеете право обжаловать такое действие прокуратуры, в том числе и Генеральной прокуратуры.

Решение прокурора, с которым вы не согласны, не лишает вас права обратиться за защитой своих прав в суд.

Если считаете, что в ходе рассмотрения вашего обращения соответствующие сотрудники прокуратуры недобросовестно отнеслись к проверке изложенных фактов, то вы имеете право обратиться к вышестоящему должностному лицу соответствующей прокуратуры с просьбой провести служебную проверку и в случае подтверждения изложенных вами фактов привлечь к ответственности виновных.

Существует ли ответственность за ненадлежащую работу с жалобами и обращениями?

Такая ответственность введена 11 июля 2011 года: «Нарушение установленного законодательством Российской Федерации порядка рассмотрения обращений граждан должностными лицами государственных органов и органов местного самоуправления — влечет наложение административного штрафа в размере от пяти тысяч до десяти тысяч рублей» (ст. 5.59 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 №195-ФЗ).

Таким образом, при ненадлежащем рассмотрении вашей жалобы, неполучении ответа в течение 30 дней, направлении жалобы должностному лицу, чьи действия обжалуются, ином нарушении ваших прав вы можете добиться привлечения виновного лица к административной ответственности. Тем не менее это не лишает вас права получить на свою жалобу надлежащий ответ.

ОПЫТ ПРОВЕДЕНИЯ ТАКТИКО-ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО ЭТАПА КОНКУРСА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА СРЕДИ СОТРУДНИКОВ ДПС ГИБДД

Кузнецова Н.М.,

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

С целью повышения профессионального мастерства сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции раз в два года проводится Всероссийский конкурс на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»¹.

Конкурс включает в себя три этапа: первый организуется в подразделениях Госавтоинспекции управлений (отделов) внутренних дел по районам, городам. Во втором этапе Конкурса, который организуется министерствами, главными управлениями, управлениями внутренних дел по субъектам Российской Федерации, ДРО МВД России, принимают участие сотрудники дорожно-патрульной службы (ДПС) Государственной инспекции безопасности дорожного движения, занявшие первые места на первом этапе. Третий этап Конкурса организуется и проводится Департаментом ОБДД МВД России и ДКО МВД России среди сотрудников ДПС, занявших первые места на втором этапе Конкурса.

В сентябре 2011 года на базе Орловского юридического института МВД России проходил третий заключительный этап 8-го Всероссийского конкурса на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Основными целями этого этапа были: повышение эффективности деятельности дорожно-патрульной службы, выявление и распространение положительных форм и методов обучения и воспитания сотрудников Госавтоинспекции, повышение заинтересованности личного состава в постоянном совершенствовании профессионального мастерства, укрепление законности и дисциплины среди личного состава и др.

В рамках проведения третьего этапа Конкурса впервые были организованы испытания по *тактико-психологической подготовке*. Включение данного вида испытаний связано с необходимостью совершенствования сотрудником Госавтоинспекции профессионально-психологической подготовленности, коммуникативной компетентности при решении им оперативно-служебных задач.

Для проведения этого вида испытаний использовался *метод ролевой игры* с применением специально разработанных вводных задач, изложенных в билетах. В ролевой игре участво-

¹ Об утверждении Положения о конкурсах профессионального мастерства сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации на звание «Лучший по профессии»: Приказ МВД России от 21 октября 2005 г. № 850.

вало два лица: статист-курсант (в роли участника дорожного движения) и конкурсант (в роли сотрудника ДПС ГИБДД).

Во время исполнения роли участника дорожного движения перед курсантом-статистом стояла задача вести себя неадекватно, отрицая совершённое им нарушение, возбужденно, нагло, но неагрессивно по отношению к сотруднику ДПС, обвинять его в мелочных придирках, демонстрировать неприязнь к нему, нежелание вступать с ним в социальный контакт и общение, всячески провоцируя его на конфликт и взаимную агрессию и др.

Конкурсант, получив билет с описанием конкретной дорожной ситуации (фабулой моделируемой ситуации взаимоотношений с участником дорожного движения), должен был ее смоделировать, выполнив определённый алгоритм действий и наглядно продемонстрировав профессиональные знания, умения и навыки, чёткую последовательность в выполнении конкретных действий, соблюдение этики поведения, психологическую грамотность, коммуникативную компетентность, выдержку и спокойствие в ответ на раздражение со стороны участника дорожного движения. Моделирование ситуации взаимоотношений с участником дорожного движения сопровождалось видеосъемкой.

Все задания подразумевали только самостоятельные действия сотрудника ДПС. Предполагаемое в заданиях использование оперативно-технических средств, требующих предварительной подготовки к работе, имитировалось. Выдаваемые приборами информационные и документальные материалы подготавливались заранее и вручались конкурсанту перед выполнением задания.

При составлении заданий для конкурсантов по тактико-психологической подготовке использовались данные научных исследований, проводимых профессорско-преподавательским составом кафедры уголовного права, криминологии и психологии ОрЮИ МВД России, которые нашли свое отражение в научных статьях, учебных пособиях, методических рекомендациях¹.

Анкетирование сотрудников ДПС ГИБДД показало, что конфликтные ситуации в профессионально-служебной деятельности возникают довольно часто (36,8 %). Причем не каждая конфликтная ситуация, возникающая во взаимодействии с участником дорожного движения, заканчивается конфликтом (на редкость возникновения конфликта указали 61,8 % сотрудников ДПС ГИБДД). В беседах с сотрудниками выяснилось, что в течение рабочего дня возникает 2-3 конфликтных взаимодействия с участниками дорожного движения.

Важным результатом исследований явилось выделение категорий участников дорожного движения, с которыми у инспекторов ДПС ГИБДД чаще всего возникают конфликтные взаимодействия:

- с лицами, находящимися в состоянии опьянения, агрессивно настроенными (на это указали 60,5 % сотрудников ДПС ГИБДД);
- молодыми людьми 17-25-летнего возраста (34,2 %);
- пешеходами (39,5 %);
- высокопоставленными лицами, руководителями (34,5 %);
- предпринимателями (28,9 %);
- с женщинами, людьми преклонного возраста, детьми (27,6%).

На основании проведенного исследования был сделан вывод о том, что специфически инцидентами, провоцирующими конфликт со стороны сотрудников ДПС ГИБДД, являются: проявление равнодушия к проблемам участников дорожного движения; перебивание речи граждан, мелочные придирки; попытки сместить конфликт в другую плоскость.

¹ Костина Л.Н. Психология общения в деятельности сотрудников Госавтоинспекции: Учебное (практическое) пособие / Л.Н. Костина, Н.М. Кузнецова, С.Е. Борисова. Орел: ОрЮИ МВД РФ, 2011; Костина Л.Н. Психология общения в деятельности сотрудников Госавтоинспекции: Методические рекомендации / Л.Н. Костина, Н.М. Кузнецова. Орел: ОрЮИ МВД РФ, 2011; Борисова С.Е. Психологические особенности взаимоотношений сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД с участниками дорожного движения: Методическое пособие / С.Е. Борисова, Н.М. Кузнецова, О.В. Бровчук. Орел: ОрЮИ МВД России, 2009.

Как реакция на инцидент или провокация к конфликту со стороны участников дорожного движения выступают: унижения, оскорбления сотрудника; подозрения в негативных побуждениях (например, вымогательстве взятки); устойчивое нежелание признать свою вину.

Фабулы задач для конкурсантов разрабатывались с учетом полученных научных результатов. Всего было разработано десять задач (по числу конкурсантов, дошедших до финального этапа), каждая из которых подчеркивала психологические особенности выделенных категорий граждан и в той или иной степени провоцировала сотрудника ДПС ГИБДД на конфликтное поведение.

Опыт, полученный в ходе проведения тактико-психологического этапа Конкурса профессионального мастерства, является уникальным, так как впервые участникам конкурса представилось возможность комплексно показать правовую, технико-криминалистическую, медицинскую, физическую, психологическую подготовленность.

Анализ результатов тактико-психологических испытаний показывает, что не все конкурсанты были готовы к выполнению предложенных заданий и, несмотря на высокие показатели по другим видам испытаний (демонстрация знаний Правил дорожного движения, регулирование дорожного движения, управление оперативно-служебным транспортом, физическая подготовка и др.), проявляли растерянность, неуверенность в ходе моделирования взаимоотношений с участником дорожного движения.

Кроме того, требует своего совершенствования коммуникативная компетентность конкурсантов, проявляющаяся в способности понимать и учитывать психологию участников дорожного движения, демонстрировать умение вести диалог с ними, грамотно использовать вербальные и невербальные средства коммуникации, предупреждать и разрешать конфликтные ситуации в общении, проявлять эмоционально-волевые качества (выдержку и спокойствие).

В связи с этим необходимо на отборочных этапах наряду с традиционными видами подготовки, такими как правовая, технико-криминалистическая, медицинская, физическая, огневая включить в данный перечень тактико-психологическую подготовку как обязательный раздел.

СУЩНОСТЬ И СОДЕРЖАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТНОГО ПОДХОДА ПРИ ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ

Лазарев С.Н.,

доцент, заместитель начальника кафедры
Академии ФСО России;

Левчук К.В.,

доцент Академии ФСО России

С целью успешной организации процесса обучения как важного средства развития и формирования личности необходимо уяснить: чему надо учить будущих водителей, чем они должны овладевать в процессе обучения. Прежде всего, следует иметь в виду ту систему научных знаний и связанных с ними практических умений, которыми необходимо овладеть и которые способствуют развитию умственных и творческих способностей. Поэтому большое место в проектировании педагогического процесса занимают вопросы разработки исходных теоретических идей с основами профессионального отбора по психофизиологическим критериям оценки кандидатов в водители, на основе которых должно определяться содержание образовательной деятельности.

При проектировании учебного процесса определяющими в моделировании педагогической технологии являются квалификационные требования к водителям транспортных средств. При анализе квалификационных требований, сопоставлении их с насыщенностью учебного процесса тщательнейшим образом подбираются методы и формы обучения, корректируются с учетом качественного состава кандидатов в водители, личностных и психофизиологических особенностей, а также способностей к овладению новыми специальными знаниями и умениями.

Образование как специальный институт есть сложная система, включающая разные элементы и связи между ними: подсистемы, управление, организацию, кадры и т. д. Эта система характеризуется целью, содержанием, структурированными учебными программами и планами, в которых учитываются предыдущие уровни образования и прогнозируются последующие.

Если уже поставлена задача усвоения новых знаний и она полностью мотивирована с точки зрения самого человека, осуществляющего деятельность, то возникает новая цель – наиболее эффективно осуществить процесс усвоения.

Исторически сложилось такое отношение между теоретическим и практическим обучением, когда практическое обучение следует за теоретическим. При этом предполагается, что в ходе практического обучения приобретенные теоретические знания используются и закрепляются. Однако такое отношение между теоретическим и практическим обучением отражает лишь один из видов связей в системе обучения. Практическое обучение подчинено функции проверки прочности усвоения знания и дальнейшего его закрепления. Если считать, что теоретическое обучение следует логике восхождения от абстрактного к конкретному, а практическое обучение – от конкретного к абстрактному, то эти два процесса должны быть особым образом взаимосвязаны.

Специфика образования в начале третьего тысячелетия предъявляет особые требования к использованию разнообразных технологий, поскольку их продукт направлен на живых людей, а степень формализации и алгоритмизации технологических образовательных операций вряд ли когда-либо будет сопоставима с промышленным производством. В связи с этим наряду с технологизацией образовательной деятельности столь же неизбежен процесс ее гуманизации, что сейчас находит все более широкое распространение в рамках деятельностного подхода. Глубинные процессы, происходящие в системе образования и в нашей стране, и за рубежом, ведут к формированию новой идеологии и методологии образования как идеологии и методологии инновационного образования.

Желая сместить акцент в образовании с усвоения фактов (результат – знания) на овладение способами взаимодействия с миром (результат – умения), приходит осознание необходимости изменить характер учебного процесса и способы деятельности обучающихся.

При данном подходе к обучению основным элементом работы обучающихся при решении дорожно-транспортных ситуаций будет решение задач, т. е., освоение деятельности, особенно новых видов деятельности: учебно-исследовательской, поисково-конструкторской, творческой и другой. В этом случае фактические знания станут следствием работы над задачами, организованными в целесообразную и эффективную систему.

Под деятельностным подходом понимается такой способ организации учебно-познавательной деятельности обучающихся, при котором они являются не пассивными "приемниками" информации, а сами активно участвуют в учебном процессе. Целью обучения является не вооружение знаниями, не накопление их, а формирование умения действовать со знанием дела. Задача обучения – дать человеку умение действовать, а знания должны стать средством обучения действиям. Таким образом, постоянное решение учебных задач выливается в систематическую самостоятельную поисковую деятельность, а само обучение превращается в проблемно-развивающее, в котором деятельностное начало соотносится с направленностью этой деятельности на личность, которая и должна развиваться в результате осуществления ею этой деятельности.

Основные положения процесса усвоения знаний на основе деятельностного подхода:

- характер обучения – поисковый;
- роль преподавателя – создание образовательной среды, обеспечение мотивационного и целенаправленного управления продуктивной деятельности ученика при осуществлении им каждого компонента целостной деятельности;
- роль обучающегося – создающий личностный образовательный продукт в форме «приращений» знаний, ценностей, способов действий и т. д.;
- учебный процесс – развитие личности ученика, его рефлексивного и творческого мышления с выходом за рамки очередного круга знаний, способов действий и др.

Деятельностный подход сделал возможным перейти к использованию различных способов организации процесса обучения. Задача преподавателя – подобрать необходимую техно-

логию обучения, руководствуясь при этом поставленными целями. Деятельность преподавателей меняется: от «транслятора» знаний педагогических технологий через работу «мастера», организующего совместную деятельность с целью формирования у обучающихся педагогических способностей, к позиции «консультантов», совместно с обучающимся проектирующим его будущую профессиональную деятельность. В связи с этой актуальной проблемой становится поиск интегративных технологий обучения. Таким образом, вместо двух проблем – передать знания и сформировать умения по их применению – перед обучением теперь стоит одна: сформировать такие виды деятельности, которые с самого начала включают в себя заданную систему знаний и обеспечивают их применение в заранее предусмотренных пределах.

Суть деятельностного подхода в обучении будущих водителей транспортных средств состоит в направленности всех педагогических мер на организацию интенсивной, постоянно усложняющейся деятельности. Деятельностный подход к обучению «...предполагает в качестве ведущего ориентира, основного содержания и главного критерия успешного обучения не только знания, умения, навыки, функциональную подготовленность к выполнению определенных видов деятельности, но и формирование личностных качеств направленности, общественной активности, творческих способностей и умений, воли, эмоциональной сферы, черт характера»¹.

При подготовке водителей под реализацией деятельностного подхода в обучении понимается наличие в учебном процессе на разных этапах занятия всех компонентов деятельности:

- потребностей и мотивов;
- целей и условий их достижения;
- действий;
- результатов;
- контроля и самоконтроля.

Педагогической основой обучения является мотивация учения, которая осуществляется планомерно с использованием всех возможностей и обусловленных им приемов и средств обучения.

Мотив как «опредмеченная потребность» порождает деятельность, с одной стороны, и задает цель (цели), определяющую действия, синтез которых составляет данную деятельность. В зависимости от конкретных условий одно и то же действие осуществляется разными операциями. Результатом познавательной деятельности является как новый факт предметного содержания, так и новообразования личности (субъекта деятельности), характеризующие развитие ее интеллекта.

Роль преподавателя заключается в том, что он предлагает программу исполнительской деятельности в рамках анализируемой дорожно-транспортной ситуации, создает соответствующие условия для снабжения деятельности обучающихся необходимыми материалами, следит за реализацией программы, фиксирует затруднения, выявляет причины затруднений, перестраивает при необходимости программу деятельности, контролирует реализацию новой программы. В то же время в связи с тем, что преподаватель не только управляет деятельностью ученика на занятии, но и обучает его, он особое внимание уделяет тем причинам затруднения, которые связаны с отсутствием у него необходимых способностей, навыков и знаний, некоторых в будущей деятельности в качестве водителя транспортного средства. Как только обнаружено такого типа затруднение, преподаватель разрабатывает ряд методических мероприятий, которые направлены на развитие соответствующих навыков и способностей обучающегося.

При осуществлении деятельностного подхода учебная работа организуется на различных уровнях так, чтобы обучающиеся являлись субъектами собственной деятельности: осознавали и сами могли вычленить проблему, поставить цель изучения того или иного вопроса, сформулировать задачи, решить их, применить полученные знания на практике.

При изучении Правил и основ безопасности дорожного движения четко просматриваются две составляющие деятельностного подхода.

Первая заключается в том, что учебный материал представляется в виде последовательности задач, которые решаются совместно с обучающимися, формируются выводы, осуществляются на различных этапах логически допустимые обобщения и делается переход к следующим задачам.

¹ Бадмаев Б.Ц. Психология и методика ускоренного обучения. М.: Изд-во Владос-Пресс, 2002. 272 с.

Вторая составляющая – это поэтапное формирование у обучающихся умений осуществлять то или иное мыслительное или практическое действие.

Освоение деятельности и, следовательно, усвоение обеспечивающих ее знаний может быть успешным только при условии, что обучающийся последовательно пройдет все фазы по переводу знаний из внешней формы во внутреннюю:

- деятельность по восприятию учебной информации;
- деятельность по усвоению;
- контрольно-корректировочная деятельность.

Исходя из потребностей и целей учебного процесса, преподаватель принимает решение о создании комплекта средств обучения.

Применение деятельностного подхода в процессе подготовки водителей позволяет варьировать методами и средствами познания, осуществлять не только репродуктивную, воспроизводящую познавательную деятельность, но и продуктивную, созидательную, развивать способность самостоятельно добывать знания, применять приемы познавательной деятельности и способы контроля своих действий.

ПСИХИЧЕСКОЕ И ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ ЗДОРОВЬЕ РАБОТНИКОВ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В КОНТЕКСТЕ СЛУЖЕБНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОЦЕССОВ

Лефтеров В.А.,

д.психол.н., профессор, профессор кафедры
психологии и социологии Донецкого
юридического института МВД Украины

Чрезвычайная важность и сложность задач, возложенных на органы внутренних дел, а также специфические условия, в которых эти задачи выполняются, определяют особый психологический характер профессиональной деятельности работников ОВД. Органы внутренних дел как государственный вооруженный институт исполнительной власти призваны защищать от противоправных посягательств на жизнь, здоровье, права и свободы граждан, интересы общества и государства. В этом аспекте вполне справедливо поднимается вопрос о защите и обеспечении интересов и здоровья самих правоохранителей. Поэтому весьма актуальным представляется научный анализ влияния профессиональной деятельности на психическое и психологическое здоровье работников ОВД, а также внедрение в работу с личным составом здоровьесберегающих психологических технологий.

Психологическое и психическое здоровье часто отождествляются, однако между психическим и психологическим здоровьем есть существенные отличия. Категория «психическое здоровье» - составная часть медицинского подхода к феномену здоровья. Психическим здоровьем обладает человек, у которого отсутствуют клинически выраженные проявления психопатологии и которому не поставлен диагноз психического заболевания. В то же время психическое здоровье не гарантирует полного душевного здоровья. При сохранности психики, психической адекватности человек может быть болен душевно. Противоположность душевному здоровью - невроз, депрессии, пониженное настроение, отсутствие интереса к жизни.

Психологическое здоровье, как немедицинская часть душевного здоровья, заключается в оптимальном функционировании всех психических структур личности, обеспечивающих состояние душевного комфорта человека в социальной среде. Психологическое здоровье имеет прямое отношение к развитию личностной индивидуальности, отражает уровень социально-психологической адаптации человека, гармоничность его отношений с окружающими, а также потенциал достижения успехов и благополучия в жизни. То есть, по сути, это личностное здоровье.

Несмотря на отличия, понятия психическое и психологическое здоровье тесно взаимосвязаны. Так, обострившиеся психологические проблемы при определенных условиях и факторах, например, при генетической предрасположенности к психопатиям или в случае глубоких потрясений и психотравмирующих событий, могут привести к неврозу, психозу и другим пси-

хическим расстройствам, в том числе необратимым. С другой стороны, человек с психическими патологиями вряд ли может быть полноценно психологически здоровым и благополучным, по крайней мере, в глазах общественности.

Всестороннее обеспечение психического и психологического здоровья людей задекларировано в базовой концепции развития демократического государства, а также соответствует европейским и мировым тенденциям укрепления психического здоровья и благополучия как важнейших предпосылок хорошего качества жизни и продуктивной деятельности отдельных лиц, семей, местных сообществ и народов в целом. В уставе Всемирной организации здравоохранения констатируется: «Здоровье является состоянием физического, духовного и социального благополучия, а не только отсутствие болезней или физических дефектов»¹.

В таких видах профессиональной деятельности, как органы внутренних дел, психическое и психологическое здоровье сотрудника подвержено воздействию многочисленных внешних факторов (влияния криминальной среды, неблагоприятных с социальной точки зрения слов населения; снижение авторитета и социального статуса правоохранительных органов; изолирующие и дискредитирующие ОВД выступления СМИ и т.п.), а также внутренних факторов, связанных с непосредственной деятельностью правоохранительных органов (режим труда и отдыха, повышенный уровень сложности, ответственности, эмоционального или физического напряжения, утомления и стресса, опасность служебного травматизма, характер внутрислужебных взаимоотношений, уровень социальной защиты и материального обеспечения, успешность проводимой профилактической и воспитательной работы и т.п.).

Влияние экстремальных факторов особых условий профессиональной деятельности вызывает нарушение в психических процессах и состояниях человека и приводит к снижению уровня эффективности и надежности ее деятельности. А.М. Столяренко к основным психогенным факторам, которые имеют место в профессиональной деятельности правоохранителей, относит следующие: большая ответственность за принятия решения; высокая цена ошибок и их последствий; риск, опасность, впечатляющие факторы (оружие в руках преступника, агрессивное поведение правонарушителя и т.п.); большая интенсивность деятельности и нагрузок, их продолжительность, отсутствие необходимого отдыха; внезапность; предупреждение, раскрытие и расследование преступлений; неприятные объекты, события, травмирующие психику (трупы, кровь, страдание, боль); конфликтность общения во многих служебных ситуациях, обидные и провоцирующие выражения и действия некоторых правонарушителей; долговременное ожидание возможных резких осложнений обстановки, что требует постоянной внимательности и внутренней готовности².

По мнению В.С. Медведева, когда та или иная категория стрессовых факторов влияет на работников ОВД продолжительное время или имеет повышенную интенсивность, у них неизбежно возникает повышенная раздражительность, агрессивность, отсутствие инициативы, сужение круга интересов, снижение профессиональной активности, происходят другие существенные изменения в психике и поведении, которые называются профессиональной деформацией³ [3]. Следует отметить, что вследствие профессиональной деформации у работников ОВД могут проявляться разные психические и поведенческие девиации (агрессивность, раздражительность, депрессивные состояния, жестокость, черствость, алкоголизм, наркомания, суициды и т.п.). Эти проявления непосредственно связаны с особыми условиями и результатами служебной деятельности работников ОВД и являются индикаторами их неблагоприятного психологического здоровья.

В целом психологическое здоровье как отдельно взятого человека, так и общества в це-

¹ Устав (Конституция) всемирной организации здравоохранения. Подписан 22 июля 1946 г. Поправки, принятые: Двадцать шестой, Двадцать девятой, Тридцать девятой и Пятьдесят первой сессиями Всемирной ассамблеи здравоохранения (резолюции WHA26.37, WHA29.38, WHA39.6 и WHA51.23), вступили в силу 3 февраля 1977 г., 20 января 1984 г., 11 июля 1994 г. и 15 сентября 2005 г. соответственно.

² Столяренко А.М. Экстремальная психопедагогика: учебное пособие для вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. 608 с. (Серия «Психология XXI век»).

³ Медведев В.С. Проблеми професійної деформації співробітників органів внутрішніх справ (теоретичні та прикладні аспекти): Монографія / В.С. Медведев. К.: Національна академія внутрішніх справ України, 1996.

лом находится в прямой зависимости от происходящих социальных процессов и исторических эпох. Сегодня модно сравнивать, что было во времена Советского Союза, сожалеть об утрате социально-нравственных ценностей. Действительно, было много хорошего, и проблема психологического здоровья людей так остро не стояла, как сегодня, по разным причинам. Например, в суровые 30-40 годы прошлого столетия (репрессии, война) этой проблемы просто не было, потому что у людей была более доминантная задача – выжить физически. В 70-80 годы – в период застоя, вопросы психологического здоровья либо замалчивались, либо решались партийными методами (психиатрические больницы, диссидентство и т.п.).

В наше время ситуация иная. Так, по прогнозам Всемирной организации здравоохранения до 2020 года психические расстройства войдут в первую пятерку болезней, которые будут лидировать по количеству человеческих трудопотерь, связанных с этими заболеваниями. В Украине по статистике в среднем около 2,5% населения ежегодно обращается за психиатрической помощью к специалистам. 72% таких людей – с временными или пограничными психическими расстройствами (депрессии, неврозы, изменения личности из-за определенных органических расстройств и т.п.), большинство из них остаются практически здоровыми. Остальные 28% от числа тех, кто обратился за помощью – пациенты с паталогическими психическими расстройствами¹.

Кроме того, существует большой процент латентности (скрытности) как психических, так и, особенно психологических расстройств людей – от 15 до 20 % населения, в их числе взрослые, дети, старики, которые годами, десятилетиями не обращаются к психологу или другому специалисту по разным причинам (традиции, менталитет, финансы). Таким образом, происходящие сегодня процессы и изменения в обществе объективно обуславливают большое количество людей, нуждающихся в психологической помощи немедикаментозного характера. Согласно исследованиям, практически каждый психически здоровый человек не менее одного-двух раз в жизни переживает серьезные психологические проблемы, для решения которых он нуждается в квалифицированной помощи.

Среди факторов, негативно влияющих на психологическое здоровье и благополучие личности, сегодня выделяют: страх остаться без денег; хроническую усталость; страх за свое здоровье; неудовлетворенность собой; конфликты на работе и различные семейно-бытовые конфликты; болезнь, смерть близких и другие ситуации, которые приводят к стрессам различной силы, продолжительности и последствий. Ведь не секрет, что в последние десятилетия стресс достиг масштабов эпидемии. Помимо этого, сегодня психологическое здоровье людей находится также под прицелом социальной маргинализации, коррупции, безработицы, бездомности, бедности, нищеты, алкоголизма, наркомании и других социальных проблем общества. Тотальное влияние на психологическое здоровье имеют возрастающие угрозы глобального масштаба: техногенные катастрофы, природные катаклизмы, вероятность социальных потрясений, экономических кризисов, войн и т.п.

К сожалению, перечисленные тенденции и проблемы в сфере психического и психологического здоровья населения не являются исключением и среди работников органов внутренних дел, что с учетом вышеназванных негативных факторов их служебной деятельности еще более обостряет проблему психического и психологического здоровья в системе ОВД. Данное обстоятельство обуславливает необходимость разработки и утверждения эффективной и работающей целевой ведомственной программы обеспечения и сохранения психического и психологического здоровья работников милиции. Помимо мероприятий правового, медицинского, социально-экономического и кадрового характера, в этой программе одно из главных мест должно быть уделено усовершенствованию системы психологического обеспечения оперативно-служебной деятельности ОВД. Необходимым является более активное внедрение здоровьесберегающих психологических технологий, среди которых, в первую очередь, разнообразные личностно и профессионально ориентированные психологические тренинги, другие коррекционные и развивающие формы и методы групповой и индивидуальной психотерапии, действенная система психореабилитационных мероприятий и т.п.

Вообще, сегодня актуализируется проблема расширения практической эффективности в

¹ Бруг А. Психічне здоров'я нації – під загрозою? [Електронний ресурс]. Режим доступа: <http://h.ua/story/17415/>.

деятельности психологической службы милиции. На наш взгляд, назрела необходимость перехода от бюрократического администрирования в психологической службе к живой практической работе, направленной на профилактику и коррекцию психических и психологических расстройств, развитие, личностный и профессиональный рост персонала, оптимизацию деятельности и межличностных отношений в коллективах, а также на решение других проблем психологического здоровья и благополучия работников ОВД.

Подводя итог всему вышесказанному, следует отметить, что решение проблем психического и психологического здоровья работников ОВД напрямую связано со многими инновационными процессами, происходящими в обществе и в государстве. И если не предпринимать комплексных и эффективных мер по психологическому оздоровлению персонала органов внутренних дел, многие прогрессивные реформы системы МВД, проводимые сегодня, могут не достигнуть желаемого результата. Ибо еще Сократ говорил, «Как нельзя приступить к лечению глаза, не думая о голове, или лечить голову, не думая обо всем организме, так нельзя лечить тело, не лечя душу».

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ПРОБЛЕМА ОБЩАЯ

Лимарева Е.С.,
старший преподаватель кафедры
административного права и административной
деятельности ОВД Орловского юридического
института МВД России

Парадоксальность многих жизненных ситуаций заключается в том, что мы порой не имеем достаточно полного представления о тех явлениях, с которыми приходится сталкиваться постоянно, практически ежедневно и которые стали для нас привычными. К числу таких явлений относится стремительное повышение интенсивности дорожного движения. Это явление непосредственно связано с необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения, которая в нашей стране превратилась в крупную социально-экономическую проблему. Это главная проблема, связанная с автомобилизацией.

В системе «человек - автомобиль – дорога» произошли разительные перемены. Стали быстроходнее и качественнее автомобили, меняются дороги, на которых все шире внедряются средства организации движения. К сожалению, как неизбежные издержки автомобилизации, длительное время воспринимался рост и число дорожно-транспортных происшествий и их жертв. А результат бурной автомобилизации в нашей стране таков: начав позже многих других стран, мы практически по всем негативным последствиям, которыми она сопровождается, обогнали все страны. И, прежде всего, - по количеству жертв на дорогах.

Все перемены происходили в процессе интенсивного роста плотности дорожного движения. Несмотря на реконструкцию и строительство новых дорог, транспортным средствам становится теснее. Многократно возрастая, количество участвующих в дорожном движении транспортных средств выступает в качестве определяющего фактора, который суммирует в себе предпосылки ко всякого рода эксцессам, включая дорожно-транспортные происшествия.

Есть один компонент упомянутой системы движения, который за многие годы не претерпел заметных изменений. Это - водитель, участники движения в целом. Конечно, повысилась культура движения, возрос уровень правосознания, стало больше организованности в действиях пешеходов. И все-таки человек является своего рода самым консервативным элементом дорожного движения. Больше того, здесь отмечаются и некоторые отрицательные тенденции: последние годы сопровождаются значительным увеличением удельного веса молодых, начинающих водителей, которые чаще нарушают правила и становятся участниками дорожно-транспортных происшествий.

Однако психофизиология человека как оператора, управляющего транспортным средством, его способности правильно оценить ситуацию, выбрать верное решение не претерпели каких-либо существенных изменений. Это подтверждается анализом причин дорожно-

транспортных происшествий. Как правило, они являются результатом неправильных действий участников дорожного движения, самих жертв. Каждые три из четырех происшествий - следствие нарушения Правил дорожного движения, совершаемых водителями транспортных средств. Наиболее распространенными среди них, как и много лет назад, являются: управление транспортом в состоянии опьянения, превышение скорости движения, нарушение правил проезда перекрестков, неправильные обгоны и т.п. Сознательное пренебрежение установленным порядком, риск и лихачество, невнимательные или неумелые действия за рулем - таковы «первоисточники» аварийности. Устранить их можно путем осуществления целого комплекса мероприятий. Главное среди них - повышение уровня правосознания, понимание каждым водителем своего места в дорожном движении и своей ответственности за его безопасность.

Кроме этого, в соответствии с Конституцией Российской Федерации государство обязано обеспечивать безопасность граждан. Так, согласно ст. 2 «человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина - обязанность государства». В соответствии со ст. 45 гарантируется государственная защита прав и свобод человека и гражданина в Российской Федерации¹. Таким образом, государство обязано принимать исчерпывающие меры к устранению мер, угрожающих жизни и здоровью своих граждан. Учитывая положения ст. 1 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», можно констатировать, что настоящий Закон определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и закрепляет основные задачи: охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий².

Необходимо отметить, что за 2011 год общее количество дорожно-транспортных происшествий составило 199868, погибло 27953 человека, а ранено 251848 человек³.

В целях профилактики правонарушений на дорогах необходимо обеспечить неотвратимость наказания за совершенное правонарушение, при этом само наказание должно быть справедливым и законным.

Если сопоставить дорожно-транспортные преступления и происшествия, то можно сделать вывод, что первые являются неотъемлемой составной частью вторых.

Всякое преступное нарушение правил дорожного движения является дорожно-транспортным происшествием, повлекшим виновное причинение перечисленных в статье Уголовного кодекса общественно опасных последствий.

С административными правонарушениями в сфере безопасности дорожного движения дело обстоит несколько сложнее. Определенную их часть, крайне небольшую, могут составлять ДТП. Эта та часть происшествий, которая по своим последствиям «не доросла» до уголовного наказания. Действует целый ряд обстоятельств, которые предотвращают наступление уголовной ответственности для виновного лица и оставляют его на уровне административного правонарушения⁴.

Воспитательная работа, основанная на убеждении в необходимости соблюдения правовых норм, является неотъемлемой составной частью деятельности государственных и общественных органов по обеспечению безопасности дорожного движения. Большинство граждан сознательно и добросовестно выполняют Правила дорожного движения, отдельные же в силу антиобщественных взглядов (эгоизм, неуважительное отношение к установленным правилам и другим участникам движения) или невнимательности совершают нарушения этих правил, по-

¹ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 года) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ) ст. 2, 15, 19, 24, 26, 29, 132 // СЗ РФ. 2009. №4. Ст. 445// Российская газ. 2009. 21 янв. №7.

² О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (с изм. от 2 марта 1999 г., 25 апреля 2002 г., 10 января 2003 г., 22 августа 2004 г., 18 декабря 2006 г., 8 ноября 2007 г.) // sklad-zakonov.narod.ru/ Vlad134/ fz_№196_bdd.htm.

³ <http://www.gibdd.ru/stat/1/2011.pdf>.

⁴ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с изм. от 8 декабря 2011 г. ФЗ № 424-ФЗ) // Консультант Плюс: [Электронный ресурс]. <http://www.consultant.ru>.

этому в интересах защиты общества к этим лицам применяют предусмотренные законодательством различные меры принуждения, в том числе административные меры.

Значимость указанной проблемы определяется социально-политической и экономической значимостью этой сферы для государства, насущными потребностями защиты интересов субъектов производства по делам об административных правонарушениях, осуществляемого сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения, наличием пробелов в законодательстве и необходимостью научно выверенной политики их устранения, совершенствованием организации производства по делам об административных правонарушениях, осуществляемого сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Основные стадии производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения обладают определенной спецификой, не получившей достаточного освещения в юридической литературе. Раскрытие порядка производства по делам об административных правонарушениях, осуществляемого сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения, требует исследования стадий административного процесса, основные из которых нами были рассмотрены.

Обстановка с обеспечением безопасности дорожного движения в Российской Федерации, несмотря на принятие Правительством РФ необходимых мер, остается сложной. Эффективность правоприменительной деятельности подразделений ГИБДД в значительной мере определяется соответствием законодательству реальных процедур привлечения граждан и должностных лиц к административной ответственности за нарушения правил дорожного движения и других нормативных актов.

Таким образом, в последние годы в России было принято множество законов и других нормативных актов по организации и деятельности органов исполнительной власти, однако порядок их функционирования, вопросы процедуры еще не нашли необходимого правового закрепления. Процессуальные нормы общего характера содержатся по существу лишь в Кодексе об административных правонарушениях РФ, в котором административная процедура лишь частично урегулирована. Рассмотрение органами исполнительной власти заявлений граждан по их индивидуальным делам, не носящим характера административных правонарушений, и в особенности нормотворческая процедура, не получило еще должного нормативного регулирования. Из-за этого российские граждане и юридические лица остаются зачастую беспомощными перед лицом нашей бюрократии.

ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ИНТЕРНЕТ-ТЕХНОЛОГИЙ

Линьков В.В.,

к.т.н., преподаватель кафедры
информационных технологий в деятельности
ОВД Орловского юридического института
МВД России

В настоящее время Россия занимает третье место по темпам роста широкополосных подключений в Европе и восьмое — в мире. Особенно быстро в России растет число подключений к Интернету по ADSL-каналам. ADSL (асимметричная цифровая абонентская линия) — модемная технология, в которой доступная полоса пропускания канала распределена между исходящим и входящим трафиком асимметрично. Столь бурное развитие ADSL-технологий связывают преимущественно с некоторой отсталостью России по оснащению регионов другими коммуникационными возможностями, на базе которых можно было бы разворачивать сети с выходом в Интернет. В других странах Европы эти показатели значительно ниже по той причине, что там технологии ADSL уже давно заняли свою нишу и их распространение практически достигло своего пика. Что касается некоторых стран Азии, то там на смену ADSL приходит массовое использование оптоволоконка.

Однако ближайшее будущее российского Интернета, как и во многих других странах, будет определяться именно технологиями ADSL и также многие Интернет-аналитики отдают важную роль беспроводной технологии Wi-Max.

WiMAX это система дальнего действия, покрывающая километры пространства, которая обычно использует лицензированные спектры частот (хотя возможно и использование нелицензированных частот) для предоставления соединения с Интернетом типа точка-точка провайдером конечному пользователю.

Бурное развитие Интернет сопряжено и с некоторыми проблемами, появляющимися на современном этапе в веб-пространстве. В настоящее время из десяти электронных сообщений, пересылаемых в мире, лишь одно не является спамом, причем за последние полгода, по сравнению с тем же периодом прошлого года, объемы нежелательной рекламной корреспонденции удвоились. Не последнюю роль в этом сыграли и новые технологии, применяемые спамерами.

Антиспамерские компании ведут борьбу, используя при проверке писем три признака: адрес отправителя, текст письма и ссылки, содержащиеся в нем. Все три признака устарели: спам рассылается с зараженных компьютеров обычных пользователей с разнообразных адресов, а в теле письма содержится картинка, из которой невозможно автоматически выделить ни текст, ни ссылку.

Важным аспектом для развития Сети станет совершенствование методик определения спам-сообщений, а также повышение уровня защищенности компьютеров пользователей глобальной сети.

Стоит также отметить, что все большую популярность в Интернете приобретают блоги. Блоги занимают второе место после газет в качестве источника информации, пользующегося наибольшим доверием.

Однако важнейшей компонентой развития Интернет на современном этапе является Web 2.0.

Web 2.0 – это методика проектирования систем, которые путём учета сетевых взаимодействий становятся тем лучше, чем больше людей ими пользуются. Особенностью веб 2.0 является принцип привлечения пользователей к наполнению и многократной выверке информационного материала.

По сути, термин "Web 2.0" обозначает проекты и сервисы, активно развиваемые и улучшаемые самими пользователями: блоги, wiki, социальные сети и т.д.

В качестве еще одной технологической тенденции можно назвать внедрение RSS как мэйнстрима. RSS — это семейство XML-форматов, предназначенных для описания лент новостей, анонсов статей, изменений в блогах и т.д. Интернет-ресурс в формате RSS называется RSS-каналом или RSS-лентой. В частности, RSS-каналами активно пользуются обладатели мобильных компьютеров. Эту технологию многие порталы интегрируют сегодня в свои сервисы нового поколения.

Таким образом, тенденции развития глобальной компьютерной сети Интернет показывают увеличение роли самих пользователей в формировании информационных ресурсов, и разработчики веб-приложений ориентируются на обеспечение возможности наполнения сайтов пользователями.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Ляшенко Е.А.,
старший преподаватель кафедры организации
деятельности ГИБДД Орловского
юридического института МВД России

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения возникла перед человечеством одновременно с появлением автомобиля и при современном высоком уровне автомобилизации превратилась в одну из актуальных проблем, имеющих большое социальное и экономическое значение.

Это объясняется тем, что автомобиль занимает важное место в транспортной системе любой страны. Сейчас на долю автомобильного транспорта приходится 90% всего объема перевозок грузов в стране, свыше 60% всех пассажирских перевозок, в отрасли трудится более 10 миллионов человек, а парк автомобилей - грузовых, легковых, автобусов, автомобилей специального назначения - исчисляется несколькими миллионами единиц.

Вместе с тем автомобиль при неумелом его использовании может явиться и является источником множества дорожно - транспортных происшествий, приводящих к гибели и ранению большого количества людей, нанесению огромного материального ущерба экономике развитых стран.

По количеству унесенных жизнью автомобиль стоит в мире сразу после рака и инфаркта. Потери от автопроисшествий превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров и других видов несчастных случаев. Ежегодно Россия теряет в дорожно-транспортных происшествиях более 25 тысяч человек погибшими.

Следует особо отметить, что 60% - это люди в возрасте от 16 до 40 лет. То есть гибнет самая здоровая, работоспособная часть населения страны. Социально-экономические потери от дорожно-транспортных происшествий оцениваются специалистами в сотни миллионов рублей.

К этому следует добавить, что улично-дорожная сеть страны не соответствует фактической интенсивности транспортных потоков. Основные магистрали перегружены в 2-3 раза. Техническое состояние местных автомобильных дорог критическое. Наиболее остро складывается ситуация с инфраструктурой дорожного движения в городах. Именно здесь совершается более половины ДТП. Плотность дорожной сети в крупных городах, которая по нормам должна составлять 2,2-2,4 км на 1 км² территории, фактически осталась на уровне 1970-1980 гг. и в большинстве городов не превышает 1,5-1,6 км на 1 км² территории. Большинство дорог не соответствует возросшему транспортному потоку, что становится причиной гибели людей, получения тяжких телесных повреждений.

Процент ДТП из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог (15-20%) очевидно, необъективен. В этом видится, в первую очередь, необоснованный подход к оценке причин, способствующих совершению ДТП. Все объясняется просто - мы привыкли видеть лишь одного виновника ДТП - водителя. Понятно, так проще, нет необходимости проводить техническую экспертизу, не надо привлекать к ответственности и, тем более, портить отношения с руководителями дорожных и коммунальных организаций, отвечающими за содержание дорог в надлежащем состоянии.

На состояние аварийности значительное влияние оказывает несовершенство конструктивно-эксплуатационного состояния транспортных средств: большинство эксплуатируемых автомобилей, автобусов и мотоциклов являются модификациями моделей, освоенных более 20 лет назад. Значительная часть автопарка эксплуатируется сверх установленных сроков. Автомобили, выпускаемые в нашей стране, не отвечают современным требованиям активной, пассивной, послеаварийной и экологической безопасности.

В то же время по статистике не более 5% всех ДТП происходит из-за технической неисправности. Если верить статистике, по дорогам нашей страны передвигаются исправные автомобили. Ничего, кроме горькой усмешки, у любого человека, занимающегося безопасностью движения, такая статистика вызвать не может.

В последнее время ежегодный прирост автопарка значителен и, как показывает опыт промышленно-развитых стран, Россия вступила в так называемую стадию "взрывного роста", которая будет продолжаться до достижения уровня насыщения порядка 300-400 автомобилей на 1000 человек. Эта стадия является составной частью процесса автомобилизации и характеризуется резким осложнением обстановки, связанной с обеспечением безопасности дорожного движения, ростом дорожно-транспортного травматизма.

Основной и главной причиной ДТП остается крайне низкий уровень транспортной дисциплины участников дорожного движения. Ежегодно на дорогах страны выявляется более 50 млн нарушений Правил дорожного движения. При этом широкое распространение получили нарушения, связанные с сознательным невыполнением установленных требований.

В то же время уровень функционирования системы дорожного движения остается низким, что в определенной степени связано с незавершенностью системных административных преобразований. Фактически прекратила свое существование система государственного регу-

лирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, ориентированная на развитие государственного сектора на автотранспорте, были упразднены и соответствующие структуры, специально созданные для этой работы: ведомственные службы по безопасности дорожного движения, пункты предрейсового медицинского осмотра водителей, комиссии общественного контроля за безопасностью дорожного движения и т.д. В этих условиях негосударственный сектор, контроль за функционированием которого существенно ограничен, занял доминирующее положение - 90% грузов перевозится автотранспортом предприятий негосударственных форм собственности. При этом значительная часть технических транспортных средств эксплуатируется за пределами срока службы.

Следует констатировать, что в ближайшие годы аварийность будет в значительной мере определяться транспортной дисциплиной водителей автомобилей, принадлежащих физическим лицам, с которыми практически никакой предупредительно-профилактической работы не проводится. Министерство транспорта Российской Федерации ограничивает свою деятельность только транспортно-дорожным комплексом, который не предусматривает решения вопросов обеспечения безопасности движения индивидуальных владельцев в городах и на транспорте.

Прогнозируя развитие ситуации, можно предположить, что в ближайшие годы количество дорожно-транспортных происшествий и число пострадавших в них людей останется высоким.

Проблема поддержания порядка на дорогах, предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий является комплексной, требующей для своего решения совместных усилий многих министерств и ведомств, других государственных органов, а также предприятий, организаций и граждан.

Безопасность дорожного движения - это многогранная, комплексная проблема. Среди множества определяющих ее факторов можно выделить: создание надежных в эксплуатации автотранспортных средств с высоким уровнем активной, пассивной, послеаварийной и экологической безопасности, их своевременное и качественное обслуживание; психофизиологические свойства и уровень профессиональной подготовки водителей; качество и состояние средств регулирования; организацию дорожного движения, формирование правопослушного поведения участников движения и т.д.

В целом проблемы безопасности дорожного движения для регионов России однотипны. Но пути и меры их решения отличаются, поэтому различны и результаты работы.

Осознавая ответственность, возложенную на Госавтоинспекцию по обеспечению безопасности дорожного движения, службой проводятся мероприятия по профилактике и предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Приоритетными направлениями развития и совершенствования разъяснительно-пропагандистской деятельности со стороны Госавтоинспекции стали:

- организация системы правового дифференцированного информирования разных социальных и возрастных групп населения о внесении изменений в законодательство, о решениях, принимаемых федеральными и местными органами власти по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в целом;

- повышение эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма путем активизации деятельности отрядов юных инспекторов движения, проведения профилактических мероприятий в детских дошкольных учреждениях, образовательных заведениях и т. д.;

- проведение различных смотров, конкурсов по безопасности дорожного движения среди учащихся образовательных учреждений;

- совершенствование взаимодействия с комиссиями по безопасности дорожного движения;

- регулярное изучение общественного мнения, разработка на основе результатов его изучения соответствующих управленческих решений по совершенствованию деятельности в сфере безопасности дорожного движения;

- выпуск тематических телевизионных роликов, обсуждения наиболее острых и актуальных проблем общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения;

- внедрение новых форм пропаганды дорожного движения.

Безопасность дорожного движения - проблема комплексная, сегодня это понятно всем, даже далеким от нее людям.

С решением проблем безопасности дорожного движения связаны как федеральные и региональные органы управления, так и многие другие ведомства. Поэтому структура управления безопасностью дорожного движения в стране представляется размытой, не имеющей четких контуров и границ, когда каждый орган решает свои локальные "ведомственные" задачи. Основной способ "управляющего", если можно так сказать, воздействия на участников дорожного движения - принудительный, когда посредством административного законодательства или иных нормативов производится ужесточение санкций за различного рода нарушения. Известный зарубежный опыт показывает, что подобного рода методы имеют ограниченные возможности и не всегда дают желаемый результат. При этом грамотно построенные разъяснительно-пропагандистские кампании могут оказаться значительно эффективнее административных мер.

Накопленный опыт и анализ статистических данных показывает, что есть определенная категория участников дорожного движения, наиболее подверженных риску попасть в ДТП, к ним относятся: дети, престарелые люди, инвалиды, велосипедисты и другие. Люди пожилого возраста больше сосредоточены на своем плохом самочувствии, нежели на возможности попасть под колеса автомобиля. Безработица вытолкнула на улицы сотни тысяч граждан, вынужденных много времени проводить в поисках работы. То есть социально-экономические причины пусть косвенно, но оказывают существенное влияние на поведение людей на дороге, а значит и на общую ситуацию, связанную с безопасностью дорожного движения.

Руководством МВД России разработана и реализуется программа социальной рекламы по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения. Она рассчитана на длительный период, т.к. предполагает изменение образа мышления как участников дорожного движения, так и сотрудников Госавтоинспекции.

Проводимая Госавтоинспекцией кампания социальной рекламы по безопасности дорожного движения основана на традиционных понятиях и объединяющим звеном определен интерес, близкий людям, – это значимость самой человеческой жизни и здоровья и обращение внимания на ответственность за своих близких.

Реализация таких мер позволит изменить отношение участников дорожного движения к нормам личной безопасности и будет способствовать снижению аварийности и повышению безопасности дорожного движения.

ВИЗУАЛЬНАЯ ПСИХОДИАГНОСТИКА ЛИЧНОСТИ ПРАВОНАРУШИТЕЛЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

Мальцева О.А.,

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

В настоящее время психология располагает большим арсеналом средств, позволяющих определять устойчивые индивидуально-психологические особенности человека. Однако всегда встает вопрос об использовании новых подходов, которые способны давать объективную информацию о личности, оперативны по времени и анонимны. Такие возможности предоставляет визуальная психодиагностика, основанная на непосредственном наблюдении и интерпретации внешнего облика человека и его невербального поведения. Невербальное общение — это такой вид общения, для которого является характерным использование невербального поведения и невербальной коммуникации в качестве главного средства передачи информации, организации взаимодействия, формирования образа и понятия о партнере, осуществления влияния на другого человека¹. Изучение невербального поведения партнера по общению позволяет понять его

¹ Лабунская В.А. Невербальное поведение: структура и функции // <http://www.vuzlib.net/beta3/html/1/25714/25773/>.

особенности, составить его психологический портрет, правильно выстроить свое взаимодействие с ним.

Когда речь идет о восприятии человека человеком, то имеется в виду процесс психологического восприятия людьми друг друга в условиях непосредственного общения. Этот процесс включает в себя все уровни психического отражения (начиная от ощущений и заканчивая мышлением), подчиняется его общим закономерностям, но в то же время имеет и существенное своеобразие. Можно сказать, что восприятие одного человека другим означает оценку внешних признаков и объяснение на этой основе его поступков.

Особенности восприятия физического облика подробно рассмотрены в исследованиях А.А. Бодалева, Г.Г. Гусева, А.М. Колесовой, В.Н. Панферова, Е.Э. Смирновой, А.М. Зинина, И.Ф. Виниченко, В.Ф. Шендрик и других. Вопросами невербального поведения занимались также ученые, как В. Райх, Д. Эфрон, Р. Бердвистелл, Г. Олпорт, Е. Холл, П. Экман и др. Из отечественных исследователей невербального поведения известны имена Г.М. Андреевой, Л.И. Анцыферовой, А.Г. Асмолова, Е.А. Ермолаевой, В.Н. Куницыной, В.А. Лабунской, А.А. Леонтьева, Б.Д. Парыгина, В.Н. Панферова, Е.В. Руденского, В.П. Трусова и многих других ученых. Вместе с тем тема визуальной психодиагностики личности правонарушителя в деятельности сотрудника Госавтоинспекции разработана недостаточно.

Визуальная психодиагностика – это отрасль психологии, имеющая своей задачей изучение внешних характеристик поведения и облика человека (таких, как: пол, возраст, особенности телосложения, мимики, жестикюляции и др. признаков) в целях проникновения во внутреннее психологическое содержание личности и оптимизации использования индивидуальных возможностей каждого человека. Другими словами, это способность определять особенности психологии человека по внешним признакам¹.

Профессиональное общение является основой деятельности сотрудника Госавтоинспекции. Результативность выполнения им служебных действий, предписываемых законами и должностными инструкциями, возрастает, если «сотрудник учитывает психологические особенности человека или группы, с которыми он работает, психологически оценивает обстановку, создает благоприятные для себя условия, понимает и контролирует психологическое влияние на ситуацию своей личности, поведения и др.»²

Деятельность сотрудника Госавтоинспекции нередко происходит в конфликтных и экстремальных ситуациях. Общение сотрудников с определенной категорией граждан (правонарушителями; лицами, негативно относящимися к полиции, и пр.) происходит в затруднительных условиях (отказ от показаний, нежелание сообщать информацию сотруднику Госавтоинспекции, неприязненные отношения, конфликтная ситуация или конфликт и др.). Именно в этих ситуациях сотрудник должен обладать особыми навыками и способностями визуальной психодиагностики, а потом установления психологического контакта и доверительного общения с гражданами (участниками дорожного движения, правонарушителями, свидетелями, очевидцами ДТП и пр.).

Визуальная психодиагностика в деятельности сотрудника органов внутренних дел сводится к следующим специфическим особенностям: 1) во внешнем поведении или в самой внешности человека увидеть внутренние, психические состояния или свойства, 2) необходимость дифференцировать, различать признаки, через которые человек выражает себя вовне, 3) интерес к человеку как объекту восприятия и наблюдения³.

С практической точки зрения, основной принцип данного вида диагностики спроецирован на внешность человека⁴. Однако, в отличие от психики, которую не видно, внешность мы видим сразу. Посмотрев, проанализировав те или иные параметры, мы можем сделать выводы относительно психического состояния человека как глобального, так и текущего. Это может

¹ Краткий психологический словарь. 2-е издание / Под общей редакцией А.В.Петровского и М.Г. Ярошевского, редактор составитель А.А.Карпенко. Р-н-Д: Феникс, 1999.

² Энциклопедия юридической психологии / Под общ. ред. проф. А.М. Столяренко. М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2003. С. 285.

³ Костина Л.Н. Психология в деятельности сотрудников милиции общественной безопасности: учебное пособие для слушателей очной и заочной формы обучения. Орел: ОрЮИ МВД России, 2004. 93с.

⁴ <http://www.psychology-online.net/articles/doc-895.html>.

быть полезно для определения психологических и личностных особенностей человека, его психического состояния до того, как началось общение сотрудника Госавтоинспекции и участника дорожного движения, в частности, с целью выявления причастности данного гражданина к правонарушению (преступлению). Так, например, сотрудники обращают свое внимание на поведение водителя (транспортного средства) на проезжей части: едет не ровно, часто перемещается из одной полосы движения в другую, «прижимается к обочине».

Знать своего партнера по общению, в нашем случае участника дорожного движения, - значит, уметь предвидеть его действия в той или иной конкретной ситуации. Содержание процесса общения выглядит неполным, если не учитывать неречевые средства общения.

К средствам неречевого общения принадлежат мимика, пантомимика, жесты, система вокализации (тембр голоса, тональность), паузы, включенные в речь (покашливания, плач, смех), внешний облик, которые образуют знаковую систему, дополняющую и усиливающую, а иногда и заменяющую средства речевого общения – слова. Средства невербальной коммуникации значительно расширяют возможности общения¹.

Диагностическая ценность жестов заключается в их спонтанности и непосредственности, поскольку человек едва ли осознает, что жестикулирует. Например, свободная жестикуляция гражданина свидетельствует об ощущении им психологического комфорта, о чувстве безопасности, положительном отношении к сотруднику. Жестикуляция изменяется в случае эмоционального подъема или волнения, когда происходят значимые для него события. «Скупая» жестикуляция или полное ее отсутствие могут говорить о замкнутости правонарушителя, нежелании общаться, отрицательном отношении к сотруднику.

Так, например, гражданин, нарушивший КОАП или ПДД, нередко намеренно бравирует независимостью, самостоятельностью, ведет себя нагло, стремится «щегольнуть своими связями». Непроизвольные реакции правонарушителя должны использоваться сотрудником как определенные ориентиры. Одна из важных стратегических рекомендаций заключается в том, что в случае расхождения между вербальными и невербальными средствами выражения предпочтение следует отдавать последним, поскольку скрыть истинное отношение, переживаемые эмоции с их помощью труднее всего.

Общаясь с гражданами, сотрудник ГИБДД должен быстро определить наиболее характерное в человеке, используя их гендерные, этнические, возрастные и психологические особенности (одежда, телосложение, речь, выражение лица и пр.), и по результатам визуальной диагностики адекватно среагировать на ситуацию, предугадывая манеру поведения, конкретные реплики и фразы. Это необходимо потому, что «можно повлиять на других лучше, если будешь использовать знания о людях, их семейное положение, хобби и другие индивидуальные особенности и характеристики личности»².

В рамках научного исследования по данной проблематике проводился опрос 33 слушателей факультета заочного образования (категории обучаемых: инспекторы, старшие инспекторы, заместители взводов ДПС ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации). Слушатели выполнили психологический тест «Что говорят Вам мимика и жесты?», в результате, согласно интерпретации: 16% от количества тестируемых имеют отличную интуицию, обладают способностью понимать других людей, однако делают поспешные выводы при оценке человека; 84% слушателей неплохо интерпретируют мимику и жесты, но не всегда могут использовать эту информацию в реальной жизни.

Кроме того, сотрудникам была предложена анкета с перечнем невербальных признаков причастности участника дорожного движения к правонарушению, где им необходимо было проранжировать данные признаки по 10-ти балльной шкале в зависимости от их актуальности в процессе профессиональной деятельности сотрудника Госавтоинспекции. В результате были отмечены следующие невербальные признаки (от часто до менее используемого):

- изменение цвета лица, бледность или покраснение, кожа может покрываться пятнами,
- проявление агрессии, конфликтность,

¹ Морозов А.В. Креативная педагогика и психология: Учебное пособие. 2-е изд., испр. и доп. / А.В. Морозов, Д.В. Чернилевский. М.: Академический Проект, 2004. 560с.

² Военная психология и педагогика: Учебное пособие / Под ред. П.А. Корчемного, Л.Г. Лаптева, В.Г. Михайловского. М.: Изд-во «Совершенство», 1998. С. 107.

- сбивчивость, алогичность речи,
- «проговорки» (оговорки) в ходе общения,
- «бегающий взгляд»,
- чрезмерная, нарочитая точность описания событий,
- дрожь в голосе, теле.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что практикующие сотрудники Госавтоинспекции имеют представление о визуальной психодиагностике, но не всегда используют ее результаты в процессе служебной деятельности. В связи с этим необходимо совершенствовать навыки визуальной психодиагностики и обращать внимание на следующее¹:

1) информацию, содержащуюся в словах-ответах на вопросы госавтоинспектора (произвольную вербальную);

2) дифференцировать указанную информацию и информацию, также выраженную в словах, но возникающую как реакция на соответствующее психологическое воздействие правонарушителя (непроизвольную вербальную);

3) отслеживать наличие и изменение невербальных проявлений: физиологических (тремор рук, потение, изменение цвета кожных покровов и т.п.) и поведенческих (разновидность «бихевиористских ключей») – поза, жесты, мимика, пантомимика.

Выполнение основных функций сотрудником Госавтоинспекции представляется невозможным без учета психологических особенностей участников дорожного движения, основную часть которых можно получить путем визуальной психодиагностики.

Правильное восприятие и интерпретация внешних и внутренних признаков поведения человека в процессе общения необходимы в оперативно-служебной деятельности сотрудников Госавтоинспекции. Овладев методом визуальной диагностики, достаточно точным и эффективным, и в то же время наиболее доступным, сотрудники ДПС имеют большой шанс спрогнозировать поведение граждан, вступивших в конфликт с законом.

ОСНОВА ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОТРУДНИКА ПОЛИЦИИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНО-БОЕВЫХ ЗАДАЧ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

Марачинский Ю.Л.,
старший преподаватель кафедры огневой
подготовки и деятельности ОВД в особых
условиях Орловского юридического института
МВД России

Ряд особенностей современной правоохранительной деятельности побудили МВД России к принятию системы мер по обеспечению собственной безопасности, где одним из направлений является обеспечение личной безопасности сотрудников при решении профессиональных задач в особых условиях.

Правовым и нормативным фундаментом такой системы выступают Законы Российской Федерации: «О полиции», «О безопасности», «О государственной защите судей, должностных лиц правоохранительных и контролирующих органов», Положение о службе в органах внутренних дел Российской Федерации, ряд межведомственных актов и документов.

Однако никакие законы, нормативные акты или управленческие решения не смогут создать сотруднику реально возможный уровень безопасности при решении конкретной профессиональной задачи, если он сам не имеет четких психологических установок, конкретных знаний, умений и навыков обеспечения личной безопасности.

Обеспечение безопасности сотрудников правоохранительных органов и военнослужащих внутренних войск традиционно является важнейшей профессионально-нравственной задачей.

¹ Прикладная юридическая психология: Учебное пособие для вузов / Под ред. А.М. Столяренко. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. 639с.

Вопрос о психологической безопасности сотрудников стоит не менее остро.

Эмоционально-психологические перегрузки, стрессы, психологический прессинг преступной среды входят сегодня в круг объективных условий деятельности ОВД и внутренних войск. Значительную роль в нейтрализации этих воздействий и их последствий призваны сыграть медики и психологи.

Практика показывает, что негативные последствия были бы значительно меньше, если бы сам сотрудник обладал определенными навыками психологического самоанализа и психологической саморегуляции непосредственно в момент профессиональных действий в эмоционально напряженной обстановке. Снимать последствия стресса значительно сложнее, чем научить человека быть более устойчивым к стрессу.

Особо необходимо сказать о профессиональной деформации сотрудника. Она нередко начинается в эмоционально-волевой сфере, и накопление усталости здесь может сыграть порой еще более губительную роль, чем стрессовая ситуация.

Поэтому в системе мер по обеспечению личной психологической безопасности, значительное место должно уделяться профилактике профессиональной деформации, причем активная роль принадлежит самому сотруднику ОВД. А тактике и психологической технике личных действий в этом направлении нужно учиться.

Обучение тактике и приемам личной физической безопасности не выступает даже в качестве самостоятельной учебной задачи, а является проходным эпизодом в занятиях, в то время как при подготовке сотрудников ряда зарубежных стран эта задача не только самостоятельная, но нередко приоритетная.

В качестве примера можно привести один фрагмент занятий по подготовке агентов ФБР в Академии ФБР США. Полигон, моделирующий реальные условия (дом, квартира). Группа будущих агентов ФБР отрабатывает тактику и технику задержания вооруженного преступника, находящегося в квартире. После решения учебной задачи преподаватель анализировал успешность действий группы по четырем критериям:

- эффективности тактического взаимодействия членов группы при решении задачи;
- эффективности взаимного «прикрытия», т.е. взаимного обеспечения безопасности;
- эффективности личных действий в процессе задержания;
- эффективности действий каждого члена группы по обеспечению собственной безопасности.

Анализ учебно-методических материалов Академии ФБР показывает, что вопросы обеспечения личной безопасности рассматриваются на большинстве занятий, посвященных отработке практических действий агентов в ситуациях риска.

Главным для уяснения сущности ситуации, в которой может быть нанесен ущерб здоровью сотрудника органов внутренних дел или получена психическая травма, является понятие «опасность».

Опасность - это стресс-фактор, отражающий осознание сотрудником ОВД того обстоятельства, что поведение правонарушителей, действие стихийных сил природы, авария или катастрофа могут причинить ему физический или психологический вред, привести к несчастному случаю и возможно гибели. Осознание опасности обычно сопровождается сильными эмоциональными переживаниями сотрудника и отрицательными психическими состояниями.

В зависимости от степени реальности воздействия опасности на поведение сотрудников ОВД можно различать:

- потенциальную опасность
- мнимую опасность;
- спровоцированную опасность;
- реальную опасность.

Потенциальная опасность.

Как показывает практика, контакт с правонарушителями является потенциально опасным, таящим в себе угрозу для жизни, здоровья и личности сотрудника ОВД. Это обстоятельство принуждает сотрудника вырабатывать в себе здоровую бдительность, осторожность, осмотрительность при взаимодействии с проверяемыми, подозреваемыми и правонарушителями.

Мнимая опасность. В этом случае реальная опасность отсутствует, но в сознании работника создан вымышленный образ опасной ситуации и соответствующий этому образу план своих действий. Часто это происходит в силу неточной оценки ситуации.

Спровоцированная опасность.

В данной ситуации сотрудник, проявляя отдельные личностные качества (агрессивность, грубость, бестактность, хамство, жестокость и т.п.), тем самым может спровоцировать нападение на себя со стороны других лиц, представляющее серьезную угрозу его жизни и здоровью.

Реальная опасность. Возникает и проявляется в динамике опасной ситуации, содержащей реальную угрозу жизни, здоровью, чести и достоинству сотрудника ОВД.

Опасность является определяющим признаком для выделения особой группы ситуаций служебной деятельности, то есть опасных ситуаций.

В терминологии работников ОВД используются понятия: «экстремальные ситуации», «чрезвычайные ситуации». Но не каждая экстремальная ситуация является опасной для жизни и здоровья сотрудников ОВД. Понятие «чрезвычайная ситуация» преимущественно связывается с деятельностью ОВД в условиях стихийного бедствия, катастрофы или ведения военных действий. В опасной ситуации создается реальная угроза жизни и здоровью сотрудников ОВД.

К числу распространенных опасных ситуаций в деятельности сотрудников ОВД следует отнести:

- преследование и задержание вооруженных преступников;
- побег правонарушителей из-под стражи с применением насилия в отношении охраны или конвоя;
- нападение на сотрудников ОВД с целью завладения огнестрельным оружием;
- активное физическое сопротивление работникам полиции и др.

Каждый случай насильственной смерти или ранение сотрудника ОВД - это трагедия: семейная, служебная, общественная. Нередко уходят из жизни молодые, здоровые, полные сил и энергии люди. Эту скорбную статистику необходимо остановить, противопоставив преступному миру высокий профессионализм, самообладание сотрудников ОВД и уверенное владение ими безопасными приемами деятельности в опасных для жизни и здоровья ситуациях.

Известно, что основные мотивы нападения преступников на сотрудников ОВД следующие:

- избежать задержания;
- завладеть огнестрельным оружием сотрудников;
- хулиганские побуждения;
- ответная неадекватная реакция на замечания работников ОВД. Причем в процессе нападения используются не только огнестрельное и холодное оружие, но также топоры, газовые баллончики, дубинки, палки, кастеты, лопаты, камни и т.п.

Анализ показывает, что чаще всего риску нападения подвергаются сотрудники полиции общественной безопасности, участковые инспектора полиции, оперуполномоченные УР, сотрудники ДПС, вневедомственной охраны.

Личная безопасность представляет собой систему правовых, защитных, тактических и психологических мер, позволяющих обеспечить сохранение жизни и здоровья сотрудников органов внутренних дел при условии поддержания высокого уровня эффективности профессиональных действий. Личная безопасность сотрудника органов внутренних дел основывается на достаточном уровне профессиональной подготовленности, предполагающем также владение безопасными методами труда, сформированной личностной установке на выживание, психологических качествах, позволяющих адекватно оценивать обстановку, принимать быстрые и правильные решения и не терять самообладания в опасных ситуациях.

В заключение можно сказать, что на деятельность сотрудников органов внутренних дел полностью распространяются положения о необходимой обороне и крайней необходимости, установленные Законом (ст.ст.37, 39 УК РФ). В статье 24 гл. 5 Закона «О полиции» указывается на гарантии личной безопасности вооруженного сотрудника полиции, а также в Законе «О полиции» в (статьях 18 – 24) содержится ряд правовых норм, регулирующих порядок применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия. Уголовный кодекс Российской Федерации содержит ряд составов преступлений, предусматривающих ответственность за

оскорбление, сопротивление работнику полиции и посягательство на его жизнь (ст.ст.295, 296, 317,318,319 УК РФ). Привлечение к административной ответственности за злостное неповиновение или неповиновение работнику полиции предусматривает Кодекс об административных правонарушениях (ст.ст.165, 165).

КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ПРЕСТУПНОСТИ

Маслакова Е.А.,

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

Безопасность дорожного движения - проблема глобальная. Высокая аварийность на дорогах во многих странах расценивается как национальное бедствие. Научно-технический прогресс в области автомобилестроения, постоянное увеличение парка автомашин привели к резкому увеличению числа происшествий, тяжесть последствий которых постоянно возрастает. Общественная опасность этих последствий, в первую очередь, определяется масштабом вреда, причиняемого жизни и здоровью людей. По данным ГИБДД, в России ежегодно происходит 200 тысяч ДТП, в которых погибает 27 тысяч человек и получают ранения 250 тысяч¹.

Криминологический подход к ДТП позволяет выявлять особенности состояния и тенденции развития преступности исследуемого вида, типичные характеристики личности преступника, его мотивацию, а также специфику детерминации дорожно-транспортных преступлений. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений дает основание утверждать, что исследуемый вид преступности является автономным сегментом преступности в целом, так как имеет ряд характеристик, присущих только данному виду.

Причины дорожно-транспортных происшествий и условия, им способствующие, необходимо рассматривать во взаимодействии с личностным фактором, отмечая при этом очевидное влияние на преступный результат различных как объективных, так и субъективных факторов (обстоятельств), противоречащих общественной безопасности и связанных с возникновением опасной ситуации, социально-психологическими дефектами личности правонарушителя, социально-правовыми и организационно-техническими недостатками.

В отношении дорожно-транспортных происшествий, вызванных нарушением правил безопасности, определяющей является взаимосвязанная, взаимообусловленная система: человек - транспортное средство - дорога. От того, насколько совершенны эти основные компоненты, зависит качественный уровень обеспечения безопасности дорожного движения.

Главным компонентом процесса дорожного движения является человек - водитель транспортного средства². Министр внутренних дел РФ Рашид Нургалиев отметил, что, «как показывает практика, более 80 процентов всех ДТП происходит по вине самих водителей, вследствие чего «человеческий фактор» рассматривается в качестве ключевого направления»³. Соответственно основной причиной происшествий на дорогах являются грубейшие нарушения правил безопасности в силу безответственности, недисциплинированности, легкомысленной невнимательности и т. п.⁴

¹ www.statistica.ru

² См. напр.: Гумеров И.А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Казань, 2004; Квашиш В.Е. Преступная неосторожность. Социально-правовые и криминологические проблемы. Владивосток: ДВГУ, 1986; Рублев А.Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Тюмень, 2007.

³ Тревожные будни дорог // Российская газ. 2009. 23 сент. № 5002 (178).

⁴ См. напр.: Братенков С.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, неправомерное завладение автомобилем или транспортным средством: криминологический ана-

Проведенное исследование показало, что более чем 60% водителей характеризует агрессивное виктимное поведение, сопровождаемое так называемой водительской самоуверенностью. Для них характерны: злостное и дерзкое превышение установленной скорости, выезд на полосу встречного движения (12%), нарушение правил обгона (23%), движение через железнодорожный переезд при закрытом шлагбауме или запрещающем сигнале светофора (6%). Такие водители отличаются индивидуализмом, конфликтностью, циничным пренебрежением интересами других участников движения и т.п. Особое место в этиологии агрессивного виктимного поведения этих лиц занимает употребление спиртных напитков за рулем и воздействие алкоголя.

Типологию личности субъектов, совершивших преступное нарушение правил дорожного движения, в зависимости от уровня субъективной общественно опасной направленности можно представить следующим образом:

1) личность неподготовленная: в плане знания правил безопасности; в техническом отношении (отсутствие навыков обращения с автомобилем); в умении быстро и правильно оценивать критические ситуации, принимать рациональные решения и выходить из таких ситуаций с наименьшими потерями.

Уровень субъективной общественно опасной направленности такой личности минимален, совершение ею преступления напрямую зависит от сложности ситуации, в которую она попадает при управлении автомобилем, технического состояния автомобиля и действий других участников дорожного движения;

2) личность легкомысленная: отсутствует навык предвидения всех возможных последствий своих действий; отсутствует чувство осторожности, непонимание сущности источника повышенной опасности, наличествует субъективное преувеличение своей способности предотвратить возможные отрицательные последствия тех или иных правонарушений.

Этот тип личности характеризуется более высокой, чем у личности предыдущего типа, антиобщественной направленностью, для него характерны чувство собственного превосходства над другими участниками движения, излишняя самоуверенность, не подкрепленная объективными навыками;

3) личность с психофизиологическими аномалиями (недостатки зрения, замедленная реакция, хронические заболевания).

Для данного типа характерна общественная опасность, вызванная объективными причинами, связанными с проявлением соматических заболеваний либо личностных особенностей;

4) личность с функциональными (временными) отклонениями от нормы психофизиологического состояния (переутомление, болезнь, ослепление фарами встречного автомобиля).

Общественно опасная направленность как постоянно проявляющееся свойство для данной личности не характерна. Проявляется антиобщественная направленность лишь при определенной ситуации, вызванной объективными (внешними - резкий свет, шум) либо субъективными (внутренними - переутомление, болезнь) причинами;

5) личность нравственно ущербная (безразличное отношение к возможным последствиям - психическое отношение к деянию и последствиям, пограничное с косвенным умыслом).

Безусловно, предлагаемая типология должна связываться с проблемами предупреждения ДТП для построения наиболее эффективной профилактической системы¹.

Основными направлениями общей профилактики транспортных происшествий должны быть:

- разработка и реализация долгосрочных комплексных программ по предупреждению происшествий, предусматривающая меры социально-правового, организационно-технического характера;

- совершенствование законодательных и нормативных актов, регламентирующих уго-

лиз и судебная практика / С.И. Братенков, В.А. Широков // Российская юстиция. 2008. №9; Гаврилов Б.Я. Современная уголовная политика России: цифры и факты. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008.

¹ См., напр.: Кузнецов А.П. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе / А.П. Кузнецов, С.В. Изосимов, Н.Н. Маршак // Транспортное право. 2006. №1; Якубенко Н.В. Криминологическая характеристика личности дорожно-транспортного преступника // «Черные дыры» в российском законодательстве. 2003. №3.

ловную, административную и дисциплинарную ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также документов, регулирующих служебное расследование транспортных происшествий;

- постоянное совершенствование практики расследования и судебного рассмотрения уголовных дел о транспортных происшествиях.

В целом следует признать, что в нашей стране система общих мер предупреждения автотранспортных преступлений построена на мерах тактических и оперативных (воздействие на человека), тогда как в зарубежной практике воздействия на неосторожную преступность акцент делается на развитие стратегических мер.

В комплекс индивидуальных мер по предупреждению дорожно-транспортной преступности входят: повышение уровня профессиональной подготовки водителей, повышение их квалификации, воспитание чувства уважения к другим участникам движения.

К индивидуальным мерам организационного характера стоит отнести и те, которые направлены на повышение уровня профессиональной подготовки всех категорий водителей независимо от их стажа.

К идеологическим мерам, осуществляемым в сфере индивидуального предупреждения дорожно-транспортной преступности, следует отнести повышение уровня правосознания и дисциплинированности водителей.

Безусловно, справедливо мнение многих ученых о том, что большое значение в системе предупреждения неосторожных преступлений в общем и дорожно-транспортных преступлений в частности занимают меры общей и индивидуальной виктимологической профилактики. Виктимологическая профилактика должна стать ядром всей многоплановой работы с реальными и потенциальными потерпевшими. Именно в общей и индивидуальной профилактике виктимного поведения скрыты резервы успешной деятельности по уменьшению дорожно-транспортного травматизма.

ПРОФЕССИАЛИЗМ – НЕОТЪЕМЛЕМОЕ КАЧЕСТВО СПЕЦИАЛИСТА ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Маслова И.С.,
доцент кафедры социально-философских
дисциплин Орловского юридического
института МВД России

Подготовка сотрудников полиции с высшим образованием для практической работы в органах внутренних дел в контексте формирования правового государства, укрепления законности и правопорядка требует обратить внимание на усиление их фундаментального юридического образования и формирования ценностных жизненных ориентиров.

Разрушить мировоззрение и убеждение курсантов и слушателей не сложно, поскольку известно, на чем они основаны и что происходит в обществе, социальных науках, средствах массовой информации.

Анализ и обобщение воспитательной практики показывает, что в настоящее время усилилась политическая наивность части курсантов и слушателей, обусловленная поверхностными суждениями об общественных процессах, некритическое отношение к информационному потоку.

Отсюда вопросы духовности, нравственности, профессионализма приобретают статус основополагающих в работе по формированию мировоззрения курсантов и слушателей и их духовному становлению как личности.

Из этой общей установки исходит вся система обучения и воспитания специалистов в ОрЮИ МВД России. Задача вооружения будущих специалистов полиции таким мировоззрением, которое способствовало бы правильной ориентации их в жизни, помогало бы определить свое место в обществе, выработать жизненные идеалы, исключительно важна.

Основной задачей мировоззренческого и нравственного воспитания является формирование и утверждение в сознании курсантов и слушателя прочных, опирающихся на научные

знания об обществе и социальной деятельности убеждений и узловых ценностных ориентаций, социальных и духовных «матриц» своей многообразной деятельности. Конечная цель всего этого процесса - обусловить общую направленность всего жизненного пути будущего сотрудника ОВД, создать условия для правильного самоопределения, нахождения своего места в активной созидательной жизни общества.

Успешное выполнение данной задачи достигается при обязательной реализации в тесном взаимодействии трех направлений работы:

- 1) организации системы мировоззренческого образования и воспитания духовности;
- 2) формирования мышления;
- 3) создания условий для реализации мировоззренческих знаний, духовно-нравственных и профессиональных установок в практической деятельности курсантов и слушателей.

В условиях юридического вуза формирование специалиста возможно только на базе всесторонней подготовки. Этот процесс весьма сложен. Он не только сводится к овладению знаниями, а всегда предполагает умения и навыки, оценку окружающей действительности, опирающуюся на жизненные установки личности. Сами же эти установки формируются под влиянием духовной культуры личности.

Исследование проблемы формирования духовной культуры в процессе овладения знаниями будущими слушателями органов внутренних дел, анализ, сложившийся в Орловском юридическом институте МВД России практики воспитания курсантов и слушателей приводят к следующим положениям.

Во-первых, мировоззренческое и нравственное воспитание личности носит всеобъемлющий, всепроникающий характер, является неотъемлемым условием выработки у специалистов высшей квалификации идейности, гражданственности, политической зрелости, высокой нравственности, богатой правовой культуры.

Во-вторых, формирование мировоззрения и нравственности будущего специалиста органов внутренних дел важно не только для общего интеллектуального развития личности, но имеет непосредственную профессиональную значимость. Научное мировоззрение и нравственные принципы являются одним из важнейших условий процесса постоянного самообразования, духовного совершенства, повышения качества профессиональных знаний; они придают политическим, нравственным и правовым оценкам действительности и поведения людей широкую масштабность, силу социальной перспективы.

В-третьих, сложный характер формирования правового мышления специалистов ОВД как явления духовной жизни личности требует политического подхода к его формированию, а именно - тесной взаимосвязи всех изучаемых курсантами и слушателями общественных, юридических и специальных дисциплин, единства теоретического осмысления научных данных и социальной практики будущего специалиста ГИБДД, органической связи социальной теории с современными проблемами правоохранительной деятельности.

В-четвертых, формирование мировоззренческих начал, правового мышления специалиста органов внутренних дел должно опираться на мировое культурное наследие, и в частности, на православную культуру.

Он должен рассматривать данное культурное наследие не только с точки зрения своих личностных мировоззренческих установок, но и с позиций общечеловеческих ценностей.

В заключение следует подчеркнуть, что задача гуманитарного образования в вузе МВД, которую совместно решают и преподаватели, и курсанты, преследует цель подготовки не только высококвалифицированных в профессиональном плане специалистов для органов внутренних дел в целом, и для ГИБДД в частности, но и гуманных, по-настоящему духовно развитых, добропорядочных членов общества.

Ниже приводится предполагаемый перечень профессиональных фундаментальных личностных качеств выпускника института.

Нравственные качества:

- порядочность, честность, верность делу;
- тактичность, вежливость, чуткость;
- гуманность, доброжелательность, искренность;
- терпимость, отзывчивость, справедливость, заботливость.

Деловые качества:

- целеустремленность, творческая инициатива, примерность;
- дальновидность, профессиональная компетентность;
- организованность, самостоятельность, деловитость;
- общительность, распорядительность;
- решительность, настойчивость, ответственность;
- смелость, мужество, самообладание, работоспособность;
- критичность, гибкость ума, близость к людям.

В силу изложенного дальнейшее совершенствование работы преподавателей в рамках действующего учебно-методического сбора по практически ориентированному обучению специалистов органов внутренних дел – важная предпосылка повышения общего качества их подготовки.

СТАНОВЛЕНИЕ ПРАВОВЫХ ОСНОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОВЕТСКОЙ РОССИИ С 1917 ПО 1925 ГГ.

Матросов А.А.,

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

Уже на дореволюционном этапе развития автомобильного транспорта в нашей стране создавались предпосылки для накопления соответствующего опыта. Бурный рост автомобильного транспорта потребовал принятия правовых актов, устанавливающих правила его использования, как на национальном, так и на международном уровнях. Так, в 1896 году было подписано Постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах», которое закрепляло основные правила движения автомобилей и правила технического характера. Рост количества автомобилей в начале XX века неизбежно вел к росту количества дорожно-транспортных происшествий, что потребовало дополнительной правовой детализации использования автотранспорта, которая коснулась как правил движения на автомобилях, так и технических требований, предъявляемых к ним.

В 1910 г. Россия ратифицировала Международную конвенцию относительно движения автомобилей, подписанную в Париже в октябре 1909 г., которая вступила в силу с 1 мая 1910 г. на всей территории страны как обязательная к исполнению. В Конвенции содержались основные правила дорожного движения и требования к техническому состоянию автомобилей, введены первые дорожные знаки.

После Октябрьского переворота 1917 г. и прихода к власти большевиков начинается процесс создания правовых основ новой государственной системы на базе Советов. 10 ноября 1917 г. НКВД издал постановление «О рабочей милиции», которое возлагало на Советы обязанность создания этого органа охраны правопорядка.

В начале июня 1918 г. был опубликован проект Положения о Народной Рабоче-крестьянской охране, где предусматривалась организация милиции как постоянного штата лиц. В июле – августе 1918 г. I Всероссийский съезд представителей губернских исполкомов выработал основные принципы организации советской милиции. 21 августа 1918 г. проект Положения о советской милиции был рассмотрен на очередном заседании СНК, после чего появилась инструкция от 12 октября 1918 г. «Об организации советской рабоче-крестьянской милиции». Она создавалась как специальный штатный орган государства, среди многообразных направлений ее деятельности обозначался надзор за порядком движения транспорта и пешеходов, техническим состоянием дорог и мостов.

В развитие программных положений пришедшей к власти партии исполком Московского Совета в августе 1919 г. утвердил Положение об автомобильной инспекции в городе Москве. В Положении определялось, что указанная инспекция создана при авточасти Транспортного отдела Моссовета и была призвана выполнять следующие основные функции: надзор за соблюдением правил автомобильного движения; наблюдение за выполнением постановлений об автотранспорте, издаваемых центральной и местной властью; контроль за распределением и использованием горючего.

Переломным моментом в совершенствовании организации дорожного движения и усилении надзора за данной сферой явилось принятое исполкомом Московского Совета постановление от 28 мая 1920 г. «Об урегулировании автомобильного движения по городу Москве». Данный нормативный правовой акт отменял все акты, изданные ранее, и вводил новые правила дорожного движения, а также определял роль и место автоинспекции в системе органов управления. Советское правительство в целом одобрило данное постановление, однако, учитывая условия военного положения и необходимость усиления государственного регламентирования деятельности автомобильного транспорта, включая обеспечение безопасности дорожного движения, поручило Моссовету создать комиссию из представителей заинтересованных органов для выработки новых правил дорожного движения. К 10 июля 1920 г. комиссия подготовила проект нового законодательного акта, внося в него существенные изменения и дополнения. В тот же день СНК за подписью В.И. Ленина утвердил декрет «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям».

Известное значение имело включение в декрет положения о необходимости вывешивания правил движения на видных местах, тем самым было положено начало организации пропаганды безопасности дорожного движения, в первую очередь среди работников автомобильного транспорта.

В отличие от Москвы, в других крупных городах страны функции по обеспечению безопасности дорожного движения выполняла советская милиция. Важную роль в деле совершенствования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения сыграли Положение «О советской рабоче-крестьянской милиции», утвержденное декретом ВЦИК и СНК 10 июня 1920 г., и декрет СНК «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям» от 10 июля 1920 года. В них нашла закрепление структура органов милиции и автомобильной инспекции. Данные нормативные правовые акты закрепили централизацию в управлении этими органами и ограничили функции местных советов, что было вызвано обстановкой гражданской войны.

Исторический период, связанный с окончанием Гражданской войны и переходом к новой экономической политике, потребовал стабилизации правового регулирования деятельности государственного аппарата.

Обязательные постановления по организации дорожного движения и обеспечения его безопасности издавались местными Советами. Срок действия данных нормативных правовых актов составлял в данный период один год. Это объяснялось тем, что вопросы обеспечения безопасности дорожного движения являлись для того времени новыми и мало изученными.

Учитывая рост грузооборота в народном хозяйстве и преобладание в городском движении гужевого транспорта по сравнению с автомобилями и мотоциклами, президиум Московского Совета в апреле 1921 г. принял обязательное постановление «О транспортной инспекции». В постановлении говорилось, что в целях контроля за рациональным использованием автомобильного и гужевого транспорта на территории Москвы и губернии учреждается транспортная инспекция.

В развитие действующего законодательства об издании обязательных постановлений местными Советами, ВЦИК и СНК декретом от 27 июля 1922 года установили порядок их издания с учетом опыта предыдущих лет, а также наложения административных взысканий за нарушение их требований. Анализ обязательных постановлений о порядке движения автотранспорта, издаваемых местными Советами, показывает, что кроме административных наказаний ими предусматривалась и уголовная ответственность.

Во второй половине 1922 г. местные советы издали обязательные постановления о движении транспортных средств, в этих документах был учтен предыдущий опыт. Так, анализ обязательного постановления Президиума Московского Совета «О движении по улицам города

Москвы» от 30 октября 1922 г. показывает, что оно направлено на упорядочение пешеходного, велосипедного, гужевого и автомобильного движения. Этот документ ограничивает движение отдельными улицами, определяет места стоянок автотранспорта и движения по мостам, обязывает владельцев транспортных средств предоставлять их милиции для преследования лиц, скрывшихся от задержания, впервые предписывает регулирование движения с помощью жезла. За нарушение требований постановления устанавливался штраф в размере 100 рублей, а при отказе от уплаты составлялся протокол и штраф увеличивался в 10 раз. Надзор за исполнением требований данного нормативного правового акта возлагался на милицию и инспекторов транспортного отдела Московского коммунального хозяйства.

Расширение работы местного транспорта, необходимость организации дорожного движения и обеспечения его безопасности требовали от местных Советов более качественной работы обязательных постановлений. Например, в постановлении президиума Петроградского губисполкома от 11 апреля 1923 г. «Об автомобильном движении в г. Петрограде и Петроградской губернии» указывалось, что при автомобиле должно находиться ответственное лицо, а сам автомобиль должен отвечать требованиям безопасности дорожного движения. Определялся порядок сдачи экзаменов для получения удостоверения на право управления автомобилем, при этом лица, имеющие свидетельства на звание шофера, выданные Петроградской городской управой, военной автомобильной школой и школами при спецавточастях до 1918 г., также Автогужеправлением Петрограда, от экзаменов освобождались.

Большое значение в деле единообразного подхода к разработке обязательных постановлений сыграл Проект основных положений обязательного постановления губисполкома, касающегося порядка движения, пользования автомобилем и мотоциклом (июнь 1923 г.), подготовленный Главным управлением коммунального хозяйства НКВД РСФСР.

Этот проект состоял из пяти глав, в которых подробно излагались общие правила в отношении транспортных средств и водителей; требования к оборудованию автомобилей и мотоциклов; функции государственной системы по руководству автомобильным делом; порядок проведения экзаменов на получение удостоверений водителя; разрешение на управление транспортным средством; правила езды по городу и губернии; соблюдение установленной скорости движения. Особое внимание водителей обращалось на соблюдение требований дорожных знаков.

Важное психологическое значение имело включение в проект требования об остановке водителя для оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии.

Положительную роль в деле дальнейшего совершенствования деятельности милиции сыграло положение об административном отделе губернских областных исполнительных комитетов, утвержденное декретом ВЦИК и СНК РСФСР от 11 августа 1924 г. Оно явилось основой для разработки местными советами нормативных актов не только об административных отделах, но и об органах, входящих в их состав и осуществляющих функции по организации дорожного движения и обеспечению его безопасности, включая пропаганду этой деятельности.

Так, постановлением Ленинградского губисполкома от 29 ноября 1924 г. было утверждено Положение о губернской инспекции местного транспорта. Президиум Московского Совета постановлением от 6 ноября 1925 г. образовал в составе Московского коммунального хозяйства отдел по регулированию уличного движения. Его задачами в соответствии с положением являлись: осуществление контроля и наблюдения за выполнением благоустройства города, регулирование уличного движения, разработка обязательных постановлений, инструктирование милиции, установление предупредительных сигналов и ограждений; определение маршрутов движения, справочно-информационная работа по организации дорожного движения.

Таким образом, на раннем этапе строительства государственности в Советской России обеспечение безопасности дорожного движения регулировалось посредством революционного законодательства в виде декретов, положений и постановлений новой власти. В деятельности Советов и их исполкомов проходил поиск оптимизации нормативно-правовой базы обеспечения безопасности дорожного движения.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА К ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Матросова Л.Д.,

к.ю.н., старший преподаватель кафедры информационных технологий в деятельности ОВД Орловского юридического института МВД России

Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России на подразделения ГИБДД возложен широкий спектр функций, в том числе осуществление государственного контроля за соблюдением правил дорожного движения и иных нормативов, устанавливающих права и обязанности участников дорожного движения. Президент Российской Федерации Д.А. Медведев в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации 22 декабря 2011 года отметил, что решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения относится к наиболее приоритетным задачам развития страны. В обстановке, характеризующейся высокой интенсивностью дорожного движения, в которое вовлечены огромные массы людей и колоссальное количество транспортных средств, деятельность по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий является многоплановой и многообразной.

Особую актуальность приобретает вопрос о выявлении системы в этой деятельности, в которой нашли бы своё определённое место каждое ведомство, организация, предприятие, должностное лицо и каждый человек, имеющий отношение к обеспечению безопасности дорожного движения.

Одной из острейших социальных проблем в мире является проблема высокого уровня аварийности на автомобильных дорогах всех стран, постоянно растущее число погибших и пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, значительный материальный ущерб от повреждения транспортных средств, порчи и утраты грузов, повреждения дорожных сооружений. Проблема обеспечения безопасности дорожного движения становится глобальным вызовом для всего человечества. По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) (2007г.) ежегодно на дорогах всего мира погибает более 1,2 млн чел. Количество раненых в мире составляет 10-15 млн в год. Более 163 000 детей погибает ежегодно в мире, и более 1,5 млн детей получают ранения или увечья. Все эти дети - в возрасте до 15 лет. В России проблема аварийности особую остроту приобрела в последнее десятилетие в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в обеспечении безопасности дорожного движения. В 2008 году в ДТП на дорогах России погибло 32724 человека и 285362 человека было ранено. Около 60% погибших - это активная часть населения в возрасте от 16 до 40 лет.

Принимая во внимание, что гибель людей на дорогах страны выросла до уровня национальной катастрофы и сложившаяся обстановка требует принятия кардинальных решений на государственном уровне, был определен ряд задач, главными из которых являются сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, количества раненых и погибших лиц в результате дорожно-транспортных происшествий, а также предупреждение опасного поведения участников дорожного движения.

Согласно Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» одним из направлений деятельности подразделений ГИБДД, направленных на выполнение данных задач, является ориентация подразделений дорожно-патрульной службы (ДПС) на повышение результативности целевых и специальных мероприятий по обеспечению общественной безопасности в сфере дорожного движения, борьбы с преступностью, связанной с использованием автотранспортных средств, сосредоточение усилий на выявлении разыскиваемых транспортных средств, поддельных и похищенных документов, лиц, находящихся в розыске, и т.д. Эффективная реализация любых правовых, экономических и организационных решений проблем безопасности дорожного движения возможна только при

функционировании соответствующего механизма государственного регулирования и надомственного контроля.

Решение проблем аварийности, качественного обеспечения безопасности дорожного движения, совершенствование нормативных правовых актов в данной области имеет принципиальное значение для снижения катастрофически высокого уровня дорожно-транспортной аварийности.

Практическая реализация этой задачи напрямую связана с внедрением и использованием в работе ДПС современных оперативно-технических средств, улучшением материально-технической базы подразделений ГИБДД. В связи с этим в настоящее время ведется планомерная работа по техническому перевооружению подразделений дорожно-патрульной службы современными техническими средствами. Применяется такая техника, как измерители скорости, устройства фото-, видеофиксации нарушений правил дорожного движения, системы идентификации транспортных средств по государственным регистрационным знакам, аппаратура для контроля технического состояния транспорта и т.п. Одним из важных методов снижения аварийности является контроль скоростного режима движения автотранспорта на дорогах и улицах. С целью исключения субъективных оценок при рассмотрении нарушений в практической деятельности подразделений ГИБДД широко используются средства видеофиксации нарушений правил дорожного движения. Указанные приборы могут работать в плотных транспортных потоках с движущегося патрульного автомобиля.

С целью повышения эффективности работы ДПС по выявлению водителей, управляющих АМТС в нетрезвом состоянии, по вине которых в 2008 году на территории Российской Федерации произошло более 13% от всех ДТП, в которых получили ранения или погибли люди, Управлением ГИБДД используются алкометры - приборы для определения содержания алкоголя в крови посредством анализа выдыхаемого воздуха - и алкотестеры - приборы, на основании новейших принципов микрокомпьютерной технологии автоматически определяющие количество забранного воздуха, необходимого для анализа, и выводящие результат на стрелочную шкалу, проградуированную в десятых долях промилле.

Для установления подлинности идентификационных номеров на агрегатах транспортных средств успешно используется программно-аппаратный комплекс «Зоркий». Данный прибор предназначен для криминалистического исследования транспортных средств с целью:

- установления подлинности номеров агрегатов;
- восстановления первичных номеров в случае недостаточности их рельефа (коррозия, лакокрасочные покрытия и т.п.);
- восстановления первичных номеров в случае выявления их изменения;
- определение технологии изменения знаков номера.

Аппаратно-программный комплекс «ПОТОК-М» предназначен для автоматического считывания и идентификации государственных регистрационных знаков на движущихся транспортных средствах и их автоматической проверки по базам данных розыска. АПК применяется сотрудниками ДПС ГИБДД при решении задач по розыску транспортных средств при надзоре за дорожным движением. Система идентификации транспортных средств с помощью видеодатчиков, установленных на крыше автомобиля, обеспечивает автоматическое обнаружение номеров автомобилей, проследовавших через зоны контроля, их распознавание, проверку по базам данных розыска, а также формирует базу данных регистрации всех транспортных средств, включая в нее номер, дату, время регистрации и направление движения каждого автомобиля, а также его изображение.

В АПК «Поток» используются следующие базы данных:

1. Федеральная база угнанного и похищенного транспорта.
2. Арест судебных приставов.
3. Лица, лишённые права управления транспортными средствами.
4. База ориентировок МВД.
5. Утраченные ГНЗ и т.д.

В целях реализации мероприятий программы МВД России «Создание единой информационно-телекоммуникационной системы органов внутренних дел» в части обеспечения санкционированного удаленного доступа в реальном масштабе времени к интегрированным банкам данных Федеральной информационной системы (ФИС) ГИБДД завершены работы по органи-

зации доступа к федеральным базам данных (автотранспортные средства и лица, находящиеся в розыске, зарегистрированные транспортные средства, лица, лишенные права управления транспортными средствами, спецпродукция ГИБДД, выданные водительские удостоверения и т.д.) по каналам сотовой связи с использованием технологии GPRS.

В настоящее время доступ реализован к информационным подсистемам Северо-Западного, Центрального, Южного, Поволжского и Уральского федеральных округов. Доступ к базам данных осуществляется через терминал пользователя, реализованный в двух вариантах: удаленный - на базе настольного персонального компьютера, оснащенного GPRS модемом, и мобильный - на базе карманного персонального компьютера.

В рамках реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» Управление ГИБДД МВД РФ оснащено передвижной дорожной лабораторией, предназначенной для контроля транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и осуществляет следующие виды работ:

- контроль содержания дорог путем использования системы видеосъемки с использованием двух фотоаппаратов, которая позволяет проводить съемки в цифровом формате видеoinформации автомобильных дорог с визуализацией на экране ПЭВМ и последующей записью информации на жесткий диск для создания банка видеоданных дороги. По полученной информации в камеральных условиях может быть получена визуальная оценка состояния автомобильных дорог с формированием данных о геометрических параметрах (ширина проезжей части, обочин, полосы отвода; высота дорожных ограждений, дорожных знаков и других технических средств организации дорожного движения);
- оценку ровности дорожного покрытия с использованием датчика ровности (толчкомера). С использованием ПЭВМ имеется возможность контролировать текущее состояние ровности покрытия во время проведения измерений и обрабатывать записанную информацию с помощью специальной программы;
- измерения длины пройденного пути с использованием датчика пройденного пути;
- оценку геометрических параметров дороги с использованием рейки дорожной универсальной, курвиметров, рулетки, рейки нивелирной, люксметра;
- измерение коэффициента сцепления проезжей части с использованием устройства «ИКСп».

В число основных задач МВД России входит обеспечение безопасности дорожного движения, координация деятельности федеральных и региональных органов исполнительной власти в данной сфере. Кроме того, необходимо формировать правовое сознание граждан, воспитывать законопослушного участника дорожного движения.

Решение этих задач осуществляется в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», включающей в себя масштабные мероприятия в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе и на основе применения передового отечественного и зарубежного опыта, а также практического использования новейших достижений науки и техники.

Вместе с тем обстановка на российских дорогах остается напряженной. Требуется особое внимание к активизации работы по обеспечению безопасности дорожного движения на региональном уровне. Во взаимодействии с органами государственной власти и местного самоуправления продолжена работа по осуществлению всего комплекса мер, направленных на снижение смертности и травматизма на дорогах и решение главной задачи - защиты жизни и здоровья граждан, обеспечение их прав и законных интересов.

Таким образом, можно отметить, что в настоящее время осуществляется проработка правовых, организационных, финансовых и технических мер, которые позволили бы создать действенный и эффективный механизм реализации данной нормы закона.

Применение подобной техники будет способствовать реализации принципа неотвратимости наказания, снижению латентности правонарушений, исключению субъективного усмотрения при выявлении нарушений, сокращению возможных конфликтных ситуаций сотрудников Госавтоинспекции с водителями, обеспечению соблюдения их прав и законных интересов.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ

Мигущенко О.Н.,

д.ю.н., доцент, профессор кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского юридического института МВД России

Проблема предупреждения дорожно-транспортных преступлений и административных правонарушений носит комплексный характер. Ограничение этой проблемы только правовыми, организационными и тактическими основами не даёт возможности полноценного анализа. В то же время анализ любого из указанных направлений представляет определённую пользу.

Как думается, в условиях правового государства приоритет должен отдаваться анализу нормативно-правовых актов. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет понятие «правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации». Правовые основы безопасности дорожного движения в Российской Федерации представляют собой совокупность нормативных правовых актов, состоящих из указанного Федерального закона и других федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, муниципальных правовых актов. Общее количество нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность соответствующих субъектов по обеспечению безопасности дорожного движения, доходит до двух сотен, что позволяет сделать вывод о необходимости их систематизации.

Закон оставляет возможность свободного толкования того, что собой представляют правовые основы безопасности дорожного движения, «совокупность» или «систему» нормативных правовых актов. Несмотря на то, что Концепция федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах», утверждённая распоряжением Правительства РФ от 17 октября 2005 г. № 1707-р рассматривает понятия «совокупность» и «система» как синонимы, с этим сложно согласиться.

Наиболее перспективным является осознание данного феномена через понятие «система» (совокупность элементов, объединённых общей целью). Эта система должна обеспечивать работу на трёх ярусах: реализацию чёткой концепции (цели) за счёт эффективной работы самодостаточных субъектов (средство); формирование правосознания, ориентированного на достижение целей посредством имеющихся средств (результат). Однако провозглашение программно-целевого подхода в качестве одного из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения позволяет говорить о невозможности оценивать феномен правовых основ через понятие «система». В то же время такой подход позволяет оперативно решать возникающие проблемы. Так к 2009 году ожидалось, что количество погибших в ДТП составит 31 306 человек, однако фактическое количество погибших достигло 26 084 человека. До 2009 г. цель Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах» заключалась в сокращении количества ДТП с пострадавшими на 10 процентов. Однако 14 февраля 2009 г. прежняя цель была заменена на другую - сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в 1,5 раза в 2012 г. по сравнению с 2004 г. Более того, приказ МВД РФ от 26 декабря 2011 г. № 1310 оценивает эффективность работы по обеспечению БДД через снижение количества погибших в ДТП. Последнее обстоятельство позволяет утверждать, что оценка такой деятельности будет всегда положительной.

Постоянно меняется нормативно-правовая база, в соответствии с которой работают сотрудники ГИБДД. Это связано с быстро меняющейся социально-экономической ситуацией. Изменение задач, стоящих перед сотрудниками подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения, представлено в Таблице №1.

Таблица № 1.

Изменение задач, стоящих перед сотрудниками подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения по приказу МВД России от 17 января 2006г. № 19, приказу МВД России от 17 января 2006г. № 19 в ред. Приказа МВД РФ от 29.01.2009 № 60, приказу МВД России от 17 января 2006г. № 19 в ред. Приказа МВД РФ от 30.12.2011 № 1340.

Приказ МВД России от 17 января 2006г. № 19	Приказ МВД России от 17 января 2006г. № 19 в ред. Приказа МВД РФ от 29.01.2009 № 60	Приказ МВД России от 17 января 2006г. № 19 в ред. Приказа МВД РФ от 30.12.2011 № 1340
<p>11.1. Выявляют незарегистрированные, не прошедшие технический осмотр, технически неисправные и числящиеся в розыске автотранспортные средства, а также водителей, пешеходов и других участников движения, нарушающих Правила дорожного движения, водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения или болезненном состоянии, без водительских, регистрационных и других предусмотренных Правилами дорожного движения документов, а равно с признаками их подделки</p>	<p>11.4. Устанавливают (выявляют) в ходе выполнения служебных обязанностей транспортные средства и лиц, находящихся в розыске, измененную (уничтоженную) маркировку номерных агрегатов автотранспортных средств, документы и государственные регистрационные знаки с признаками подделки или находящиеся в розыске транспортные средства, водители которых скрылись с места совершения дорожно-транспортных происшествий.</p>	<p>11.4. Устанавливают (выявляют) лиц и транспортные средства, находящиеся в розыске, документы и государственные регистрационные знаки с признаками подделки или находящиеся в розыске, а также транспортные средства, водители которых скрылись с мест совершения дорожно-транспортных происшествий.</p> <p>Выявляют факты регистрации угнанных и похищенных транспортных средств или имеющих измененную (уничтоженную) маркировку номеров агрегатов, по поддельным (подложным) документам.</p>
<p>11.2. Проводят, в том числе с использованием средств массовой информации, профилактическую работу по предупреждению угонов и краж автотранспорта, взаимодействуют с аппаратами уголовного розыска по борьбе с угонами и кражами автотранспортных средств</p>	<p>11.3. Проводят, в том числе с использованием средств массовой информации, профилактическую и разъяснительную работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил дорожного движения, краж и угонов автотранспорта.</p>	<p>11.3. Проводят, в том числе с использованием средств массовой информации, разъяснительную работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения</p>
<p>11.3. Выявляют причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, нарушению Правил дорожного движения, иных противоправных действий в сфере дорожного движения, принимают</p>	<p>11.1. Выявляют условия и причины, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, и направляют предложения по их устранению в соответствующие инстанции.</p> <p>11.2. Принимают меры по пресечению нарушений</p>	<p>11.1. Выявляют условия и причины, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, направляют предложения по их устранению в соответствующие инстанции и осуществляют контроль выполнения мероприятий по их</p>

меры в пределах своей компетенции по их устранению	правил дорожного движения и иных противоправных действий, влекущих угрозу безопасности дорожного движения.	устранению.
11.4. Осуществляют государственный контроль за соблюдением требований правил, нормативов и стандартов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе правил содержания автомобильных дорог, дорожных сооружений и железнодорожных переездов в безопасном для дорожного движения состоянии		11.2. Принимают меры по предупреждению и пресечению нарушений правил дорожного движения, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, влекущих угрозу безопасности дорожного движения.
11.5. Проверяют в установленном порядке знание водителями транспортных средств Правил дорожного движения, наличие навыков управления транспортным средством, направляют водителей на медицинское освидетельствование для подтверждения их способности к управлению транспортными средствами, совместно с другими органами государственного управления принимают меры к совершенствованию условий дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортных происшествий	11.5. Проводят по ориентировкам оперативных служб проверки транспортных средств, водителей и пассажиров, перевозимых ими грузов и документов с целью выявления незаконно перевозимого оружия, боеприпасов, взрывчатых и зажигательных веществ, взрывных устройств, радиационных, химических, сильнодействующих ядовитых веществ, бактериологических средств, наркотических средств и психотропных веществ, террористической и экстремистской литературы для задержания и передачи в установленном порядке в соответствующие подразделения органов внутренних дел.	11.5. Проверяют по ориентировкам правоохранительных органов транспортные средства, водителей и пассажиров, перевозимых ими грузов и документов на предмет выявления незаконно перевозимого оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств, наркотических средств и психотропных веществ, радиационных, химических и сильнодействующих ядовитых веществ, экстремистской литературы для передачи в установленном порядке в территориальные органы МВД России.

В изменении задач субъектов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, можно увидеть освобождение их от несвойственных функций, но можно увидеть и утрату доверия к ним или проблемы, связанные с поиском концепции – цели. В редакции п. 11.4 приказа МВД РФ от 30.12.2011 № 1340 можно увидеть интерес к реанимации ст. 265 УК РФ и так далее.

Несмотря на имеющиеся проблемы, государство много делает для повышения эффективности мер безопасности дорожного движения, в частности, органы ГИБДД в последние годы предпринимают значительные шаги для улучшения законодательной основы в этой области и усиливают предупредительные меры, позволяющие постепенно снижать негативные показатели, характеризующие состояние общественной безопасности. Полным ходом идет реализация Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах».

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТА ИНФОРМАТИЗАЦИИ ГИБДД

Мишин Д.С.,
к.ю.н., старший преподаватель кафедры
информационных технологий в деятельности
ОВД Орловского юридического института
МВАД России

Современные тенденции развития и процессы перехода общества от индустриального к информационному являются одной из основных причин повышения ценности информации. Таким образом, одним из главных условий бесперебойной работы объекта информатизации ГИБДД становится обеспечение безопасности деятельности, что приобретает на сегодня все более сложный, разносторонний, комплексный характер.

Российская и мировая практика показывают, что для эффективного противодействия угрозам и создания условий безопасной и стабильной работы объекта должна быть создана система комплексной защиты и обеспечено ее правильное функционирование. При этом для конкретного объекта информатизации ГИБДД должна строиться индивидуальная система комплексной защиты, обязательными направлениями которой должны являться:

- обеспечение жизни, здоровья сотрудников и посетителей;
- защита здания, оборудования, имущества;
- обеспечение безопасности всех видов информации.

В целях повышения эффективности информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции и иных подразделений органов внутренних дел Российской Федерации подписано Положение о системе информационного обеспечения¹. Данное положение направлено на эффективное использование подразделениями Госавтоинспекции функциональных возможностей федеральной специализированной территориально распределенной информационной системы.

На практике выделяют несколько групп средств и методов, используемых в системе защиты объектов:

- организационно-правовые;
- инженерно-технические;
- информационно-технологические;
- оперативно-технические.

Организационно-правовые средства и методы регламентируют весь технологический цикл работы. Каждая инструкция или норматив должны прямо или косвенно учитывать вопросы безопасности и влиять на работоспособность и эффективность системы комплексной защиты объекта информатизации.

Инженерно-технические средства и методы - это аппаратура и коммуникации, приспособления, конструкции, а также порядок их использования для обнаружения угроз объекту, создания преград на пути их распространения и для ликвидации угроз. Инженерно-технические средства и методы составляют основу, фундамент комплексной системы защиты.

Оперативно-технические средства и методы предназначены для скрытого контроля за действиями людей и за информацией, оказывающие существенное влияние на безопасность.

Информационно-технологические средства и методы относятся к сфере защиты вычислительной сети. В настоящее время большинство сотрудников имеет в своем распоряжении рабочее место - персональный компьютер с дополнительными устройствами ввода и вывода информации. С его помощью осуществляется ввод, хранение, обработка и вывод необходимой информации, в том числе в федеральные и региональные информационные ресурсы.

¹ Об утверждении положения о системе информационного обеспечения Госавтоинспекции: Приказ МВД России от 03.12.2007г. №1144.

Следует отдельно указать на тот факт, что объект защиты необходимо прикрывать составляющими, как минимум, двух групп.

Расчеты свидетельствуют, что затраты на создание системы защиты минимальны, если она формируется вместе с защищаемым объектом информатизации, и максимальны, когда систему защиты организуют и устанавливают на уже действующем объекте.

Для того чтобы построить эффективную систему обеспечения информационной безопасности, следует верно определить главные направления использования разнообразных технических средств и методов их применения, обеспечить оптимальное соотношение между параметрами защиты и ее стоимостью, необходимо провести анализ защищаемого объекта информатизации с точки зрения возможных угроз его деятельности.

В общем случае объект включает в себя здания и прилегающую к ним территорию, границы которой обозначены физической преградой или просто зафиксированы законодательно.

Все возможные виды угроз можно классифицировать по нескольким основным показателям. Наиболее существенным из них является степень ущерба, который может быть нанесен.

Угрозы информации, по природе их возникновения, можно разделить на два типа: естественные (объективные) и искусственные (субъективные).

При анализе состояния защиты, например, на этапах проектирования, модернизации или экспертной оценки целесообразно составить функциональную схему системы защиты, на которой были бы отображены основные, стратегические направления противодействия угрозам.

Как показывает практика, первой задачей, функцией системы обеспечения информационной безопасности должно быть обнаружение угроз. Обнаруживать угрозы могут как отдельные технические устройства (простейшие датчики с оповещателями), так и целые системы, такие как пожарно-охранная сигнализация, охранное телевидение, системы контроля доступа и т.д.

Действия по обнаружению угроз безопасности объекта информатизации могут делиться по режиму работы на непрерывные и периодические. Системы непрерывного действия постоянно следят за обстановкой, а системы обнаружения периодического действия анализируют обстановку в определенной точке пространства с определенной периодичностью.

Вторую главную функцию защиты выполняют системы отражения или пресечения, препятствующие реализации угрозы и продвижению её внутрь объекта - ограждение территории, решётки, усиленные двери и замки, специальная планировка помещений, защита коммуникаций и баз данных и т.п. Чем прочнее и надежнее системы отражения, тем больше времени понадобится угрозе для их преодоления.

Наиболее эффективными в комплексной защите объекта информатизации являются средства, выполняющие двойные функции, например, электронный кодовый замок, дополненный тревожной сиреной. Такой замок ограничивает доступ в помещение, т.е. отражает угрозу несанкционированного проникновения в помещение и одновременно выполняет функцию обнаружения, когда при попытке набора неправильного кода сирена подает сигнал тревоги. Подобные средства двойного назначения широко используются в современных системах контроля доступа.

Особое место в отражении угроз занимают инструкции и нормативы, регламентирующие весь порядок работы объекта и каждого сотрудника; они входят в организационно-правовые средства защиты.

Анализ противодействия угрозам показывает, что система защиты, состоящая только из обнаружения и отражения, не является полной. И действительно, если, например, в подвале здания возник пожар и он будет зафиксирован системой обнаружения, его распространению далее по зданию будут препятствовать системы отражения (перекрытия и двери из огнестойкого материала, защитные заслонки и т.п.). Но огнестойкость указанных материалов не бесконечна, и если пожар не будет ликвидирован, системы отражения не смогут длительное время сдерживать огонь. Поэтому третьей главной функцией защиты является ликвидация или противодействие угрозе, которая в данном случае будет реализована с помощью огнетушителей или системы автоматического пожаротушения, быстро прибывшей пожарной командой и др.

Таким образом, эффективной будет являться такая система защиты, которая имеет все три функции – обнаружение, отражение и ликвидацию для каждой из угроз, способных нанести

ущерб объекту. При этом действия всех систем должны быть взаимно согласованы и степень их взаимодействия существенно влияет на обеспечение безопасности объекта.

Поскольку любая защита действует в ограниченном пространстве (внутри территории, здания, помещения, линий коммуникации и т.п.), необходимо четко и однозначно определять границы пространства, защищаемого от угрозы безопасности. Эти границы называют рубежами защиты, а область пространства внутри замкнутого рубежа защиты называется зоной безопасности, либо контролируемой зоной.

Рубежи защиты должны быть оборудованы инженерно-техническими средствами. В простейшем случае это стены, заборы и другие ограждения, двери, решетки и ставни на окнах и т.п.

Средства защиты должны сложным образом взаимодействовать друг с другом, с субъектом угрозы и с объектом защиты. Эффективность их применения зависит от местных факторов, объективных и субъективных условий. Типы средств защиты многообразны и различны по принципам построения, функциональным возможностям и стоимости. Построение системы защиты объекта информатизации должно основываться на следующих основных принципах: комплексности, эшелонирования, равнопрочности рубежей, разумной достаточности и непрерывности.

Принцип комплексности означает, что при построении системы защиты объекта информатизации необходимо учитывать все возможные угрозы, а выбранные системы, средства и методы защиты должны функционировать согласованно как единый механизм, взаимно дополняя друг друга в функциональном и в техническом смысле. Особое внимание должно уделяться обеспечению «стыков» между разными средствами защиты.

Принцип эшелонирования заключается в создании нескольких последовательных рубежей защиты объекта информатизации таким образом, чтобы наиболее важная зона безопасности объекта находилась внутри других зон. При этом зоны должны на стыках взаимно перекрывать друг друга.

Принцип равнопрочности требует, чтобы все участки всех рубежей, защищающих зону безопасности, были равнопрочными с точки зрения вероятности реализации угрозы объекту информатизации.

Принцип разумной достаточности заключается в установлении некоторого приемлемого уровня безопасности без попыток создать «абсолютную» защиту. При достаточном количестве средств и времени можно преодолеть любую защиту.

Принцип непрерывности требует, чтобы в процессе функционирования системы защиты не было перерывов в ее работе, вызванных ремонтом, сменой паролей и т.п., которыми может воспользоваться субъект угрозы.

Безопасность объекта информатизации обеспечивается разработкой мер при его проектировании и эксплуатации, направленных на выполнение требований к безопасности.

При создании и эксплуатации объекта информатизации, информации должны:

1) использоваться сертифицированные Федеральной службой безопасности Российской Федерации и Федеральной службой по техническому и экспортному контролю аппаратные средства вычислительной техники, средства межсетевого экранирования, антивирусные средства и средства обнаружения иного вредоносного программного обеспечения;

2) обеспечиваться защита от воздействий на технические и программные средства, в результате которых нарушается их функционирование, и защита от несанкционированного доступа к помещениям, в которых размещены данные средства;

3) обеспечиваться резервирование технических и программных средств, а также использоваться системы обеспечения гарантированного электропитания (источники бесперебойного питания);

4) осуществляться регистрация действий обслуживающего персонала и аномальной активности пользователей.

При этом необходимо, чтобы расчетное значение, определяемое при проектировании, и эксплуатационное (оценочное) значение коэффициента готовности составляло не менее 0,99.

Из вышеизложенного следует, что построение эффективной системы комплексной защиты объекта информатизации ГИБДД, одной из основных составляющих которой является инженерно-техническая безопасность, достаточно сложное мероприятие. В свою очередь,

обеспечение информационной безопасности на недостаточном уровне влечет за собой высокую вероятность нарушения безопасности информационных ресурсов, циркулирующих в телекоммуникационных сетях ГИБДД. То есть, на основе сказанного целесообразно сделать вывод о необходимости построения и поддержания эффективного функционирования такой составляющей комплексной защиты объекта информатизации ГИБДД, как инженерно-техническая безопасность.

В настоящее время концепция информатизации ОВД и ВВ МВД России предусматривает интеграцию ФИС ГИБДД в ЕИП МВД России, что влечет за собой разработку и внедрение средств информационного взаимодействия с различными службами и компаниями¹. При этом следует обратить внимание на тот факт, что информационные ресурсы, циркулирующие в телекоммуникационных сетях ГИБДД, зачастую в соответствии с действующим законодательством являются информацией ограниченного распространения. Все это указывает на необходимость создания и использования достаточно эффективных средств комплексного обеспечения безопасности информации.

ТЕХНИКО-КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОСМОТРА МЕСТА ДТП

Морозова Н.В.,
преподаватель кафедры криминалистики
и предварительного расследования в ОВД
Орловского юридического института
МВД России

Преступные нарушения правил дорожного движения отличаются значительной распространенностью и повышенной общественной опасностью.

Осмотр места дорожно-транспортного происшествия является исключительно важным, неотложным следственным действием. Тщательность его проведения служит залогом успешного раскрытия и последующего расследования преступления.

Непременным условием эффективности осмотра является знание и соблюдение процессуальных и тактических правил его проведения, умелое использование современных, научно-технических средств, надлежащее закрепление хода и результатов осмотра.

Деятельность следователя по расследованию преступления во многом обуславливается применением современных научно-технических средств, которые помогают обнаружить доказательства, зафиксировать их, отображать в материалах дела ход и результаты такого следственного действия, как, например, осмотр места происшествия.

По целевому назначению технико-криминалистические средства можно разделить на следующие группы:

1. Средства фиксации.

Это фото- и видеоаппаратура, применяемые для запечатления обстановки на месте проведения следственного действия, следов и объектов, имеющих значение для дела. При производстве осмотра места происшествия применяются методы панорамной, измерительной, репродукционной, сигналитической фотосъемки, стереосъемки, макрофотосъемки.

2. Средства измерения.

Наряду с традиционными средствами измерения (рулетки, линейки, циркули, штангенциркули, измерительные колеса), широкое применение находят лазерные дальнометры, позволяющие не только быстро и с высокой точностью (0,1 мм) произвести линейные измерения, в том числе до труднодоступных точек (противоположный берег реки, высоко расположенная точка на вертикальной стене, потолке), но и использовать лазерный луч как целеуказатель. Например, луч, пропущенный через два сквозных отверстия, сделанных одной пулей в разных объектах (двойное стекло окна, два тонких дерева, стенки трубы и др.), точно укажет место, в котором следует искать нулю.

¹ Об утверждении концепции информатизации органов МВД России и ВВ МВД России до 2012 года: Приказ МВД России от 04.04.2009г. №1144.

3. Средства освещения.

При недостаточном естественном или стационарном искусственном освещении применяется осветительная аппаратура – переносные источники искусственного освещения. Данные приборы позволяют создать общее рассеянное, направленное, моно- и полихроматическое освещение. Правильный подбор источника света является основой для того, чтобы выявить улики на месте преступления. Они могут быть предназначены для освещения конкретных объектов (например, труднодоступных мест, документов на просвет, при фотосъемке следов в косопадающем свете), а также и для общего освещения (например, места происшествия при его осмотре в ночное время). Для этих целей используют фонари с регулируемым фокусом для осмотра места происшествия. Высокоинтенсивный источник света позволяет осуществлять поиск следов преступной деятельности в полной темноте, обеспечивает плоский скользящий свет для поиска пылевых следов обуви, следов рук и микрочастиц, позволяет фотографировать обнаруженные следы на месте происшествия без дополнительной подсветки.

При осмотре места дорожно-транспортного происшествия используются осветители, находящиеся в комплекте передвижных криминалистических лабораторий, в том числе осветительные комплексы «МОК-0,5» и «МОК-1». К этому виду технических средств относятся ультрафиолетовые и инфракрасные осветители, приборы ночного видения типа «Ворон» и т.п.

4. Средства выявления невидимых и маловидимых следов и других объектов.

К ним относятся лупы, в том числе специальные криминалистические с подсветкой с большим увеличением типа «Регула», различные порошки, как обычные (алюминия, графита, сажи, окиси цинка и др.), так и на магнитной основе (железо, восстановленное водородом, рубин, сапфир, агат и пр.), наборы средств для выявления следов папиллярных узоров парами йода, растворы нингидрина, азотнокислого серебра и т. д. К данной группе относятся также приборы и инструменты для выявления и изъятия микрообъектов (микропылесосы, глазные пинцеты, липкие пленки и др.). Сюда же относят и средства для изъятия запаховых следов (одорологические чемоданы).

5. Поисковые средства для обнаружения различных объектов, могущих иметь значение вещественных доказательств (металлоискатели, магнитные подъемники, тралы, щупы, ультрафиолетовые осветители, электронно-оптические преобразователи и др.).

6. Средства закрепления (копирования) и изъятия следов.

Наиболее распространенными такими средствами являются: гипс (для изготовления слепков со следов обуви, протекторов шин и других крупных объектов), силиконовые пасты для фиксации мелких следов (орудий взлома, небольших участков следов обуви), пластилин (для снятия слепков со следов взлома), лаки в аэрозольном исполнении (для закрепления следов на сыпучих поверхностях, например песке). Из липких пленок наиболее широко применяются дактилоскопические пленки. Они выпускаются двух цветов: прозрачные и темные. Темная пленка применяется для фиксации и изъятия потожировых следов, выявленных светлыми дактилоскопическими порошками (алюминия, окиси цинка, «Сапфира» и др.), светлая - для фиксации и изъятия следов, выявленных темными порошками (графитом, сажей, окисью меди и др.). Дактилоскопическая пленка используется и для изъятия с различных предметов волокон одежды, пыли и др. микрообъектов. Находит она применение и при изъятии пылевых следов обуви и транспортных средств, обнаруженных на дерматине, линолеуме, фанере, досках, листовом железе, гладком асфальте. Для этих целей дактилоскопическая пленка выпускается больших размеров (14 x 30 см). Недавно стал производиться «материал липкий пленочный» (МЛПД), предназначенный для фиксации и изъятия следов рук, выявленных дактилоскопическими порошками. Материал практически прозрачный.

7. Средства для получения отпечатков пальцев у живых лиц и трупов: типографская краска, дактилоскопические подушки, платы, резиновые валики для раскатки краски, бланки дактилокарт.

8. Средства для изготовления композиционных портретов.

Это прибор ИКР-2 и компьютерная система для составления композиционных портретов «Кадр». В полный комплект системы входит портативный компьютер типа ноутбук, лазер-

ный принтер и сканер. Помимо составления композиционных портретов система позволяет вести фототеку и осуществлять в ней поиск лиц по заданному набору признаков.

9. Универсальные средства: унифицированные чемоданы (криминалистический чемодан СВ-11, «Криминалист», «Пульсар», К-1 и т.д.), передвижные криминалистические лаборатории. Широкое распространение получили передвижные криминалистические лаборатории, созданные на базе различных моделей автомобилей РАФ (для регионов с хорошими дорогами) и УАЗ (для регионов с преобладанием грунтовых дорог), в последнее время используются автомобили «Газель», а также транспорт высокой проходимости иностранного производства.

Таким образом, комплексное использование технико-криминалистических средств обеспечивает, на наш взгляд, оптимальный осмотр места дорожно-транспортного происшествия.

ВОЗДЕЙСТВИЕ ФИЗИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКИ НА ФОРМИРОВАНИЕ ЛИЧНОСТНЫХ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КАЧЕСТВ СОТРУДНИКОВ ГИБДД

Моськин С.А.,

преподаватель кафедры физической подготовки и спорта Орловского юридического института МВД России

На современном этапе развития общества специфика деятельности сотрудника ГИБДД характеризуется значительными нервно-психическими перегрузками, не всегда благоприятным режимом труда (работа в вечернее и ночное время, ненормированный рабочий день, отсутствие горячей пищи, неблагоприятные метеорологические условия, вынужденное вдыхание токсичных газов, обрабатываемых транспортными средствами, воздействие различных зрительных и слуховых эффектов, шумов и звуковых сигналов и т.д.); экстремальными ситуациями, требующими экстренной мобилизации физиологических и психических резервов организма и решением профессиональных задач в условиях дефицита времени (криминогенные установки отдельных водителей, их недоброжелательное отношение к сотруднику ДПС, стрессовые и экстремальные ситуации при ДТП, задержании преступников, водителей, находящихся в нетрезвом и наркотическом состоянии, угонщиков транспортных средств).

В процессе профессиональной деятельности от сотрудника ГИБДД требуется очень высокая ответственность за свои действия и их последствия, предельная точность действий и решений нередко в условиях реальной угрозы для жизни. Групповой характер деятельности определяет зависимость результатов действий одного от слаженности работы всех. Показателями успешности оперативного персонала выступают: общая характеристика успешности поведения в нормальных условиях и в потенциально критических ситуациях, безошибочность в принятии самостоятельных решений, активное участие в принятии успешных решений в группе, самообладание, точность и скорость действий в критических ситуациях. Для достижения высоких деловых качеств в нормальных условиях персонал работников ГИБДД должен состоять из физически здоровых людей с развитой волей, мотивацией и установками на четкую работу. В критических ситуациях добавляются требования обостренного сознания гражданского долга, высоких морально-нравственных качеств, необходимы инициативность в действиях, личное участие в операциях с повышенными условиями риска для собственной жизни, неформальный подход к выполнению служебных обязанностей, решительность и смелость поступков, высокий уровень самообладания, исполнительность, дисциплинированность.

Анализ профессиональной деятельности показал, что конфликты инспектора ГИБДД с гражданами вызываются недостаточностью правовых знаний и поведенческими мотивами инспектора. Часто осуществляется «давление» своими юрисдикционными полномочиями, в том числе и ситуациях, не всегда правильно оцененных им. При этом указывается, что отсутствуют научно обоснованные квалификационные требования к личности и деятельности работника ГИБДД с учетом специфики службы. В предложенной модели специалиста-инспектора, обоснованы профессиональные эталоны его личности и деятельности. Использование профессиограмм и психограмм позволили создать психологический портрет, анализ качеств личности

кандидата на должность инспектора дорожно-патрульной службы показал, что требуется личность с достаточной ориентацией в окружающей социальной действительности, сознательно и творчески управляющая своим состоянием и своим саморазвитием. Одним из важных условий эффективности профессиональной подготовки сотрудников ОВД и личностного развития является необходимый уровень здоровья, физической подготовленности и юридического интеллекта.

Успешность профессиональной деятельности сотрудника ГИБДД во многом определяется умением управлять своим эмоциональным состоянием, способностью мобилизовать внутренние резервы для достижения цели, смелостью, мужеством, решительностью, высоким уровнем физической подготовки, уверенным владением приемами самозащиты, рукопашного боя и табельным оружием, юридически грамотно и соразмерно пользоваться и применять меры специального пресечения. Для решения этих проблем требуется разнообразие двигательных реакций, необходимых организму, тонкая дифференцировка и точность движений. При всем своеобразии комплексов профессионально-важных качеств, необходимых сотруднику ГИБДД, следует выделить ряд личностных качеств, выступающих как профессионально важные, - это, прежде всего, волевые качества, в основе которых лежит способность к преодолению трудностей в достижении цели, а также ответственность, самоконтроль, адекватность самооценки, эмоциональная устойчивость, психологическая надежность, склонность к риску, юридический интеллект.

Результаты исследований Ю.Ф. Подлипняка, Д.Ф. Палецкого, В.Г. Колухова, А.М. Миленина и др. показали огромные возможности использования физической культуры и спорта в формировании не только физических качеств - быстроты, силы, выносливости, но и личностных, и профессиональных качеств сотрудников ГИБДД. Длительный бег, плавание, лыжная подготовка формируют волевые качества - настойчивость, решительность, выдержку и самообладание; рукопашный бой, борьба и бокс - решительность и смелость; игровые виды спорта - инициативность, смекалку, коллективизм и чувство ответственности перед товарищами.

Мотивированное применение качеств, умноженное на юридические знания, в соразмерности их применения определяет профессионализм сотрудника ГИБДД, поэтому следует отказаться от узкоутилитарного использования в качестве воздействия лишь только физическую природу человека, необходимо сместить акцент с физической подготовки в сторону юридической интеллектуализации этого процесса. Физическая подготовка не должна представлять собой двигательное натаскивание к действиям в чрезвычайных ситуациях, ограниченное развитием лишь физических качеств и направленное на применение физической силы специальных средств, оружия к правонарушителям и преступникам. Также должна быть обеспечена физическая готовность к профилактическим действиям в зависимости от содержания оперативно-служебной деятельности. Необходимо сбалансированное соотношение двигательного опыта, физических качеств, интеллектуального самосовершенствования. Недооценка любого из компонентов профессиональной подготовки может привести к потере смысло-жизненных ориентиров, здоровья, низкой культуре, в конечном счете, - деформации личности.

Одной из основных задач физической подготовки является задача обеспечения психофизической готовности сотрудников ГИБДД к профессиональной деятельности.

Профессиональная психофизическая готовность включает в себя достаточную профессиональную работоспособность, наличие необходимых резервных физических и функциональных возможностей организма для своевременной адаптации к быстро меняющимся условиям производственной и внешней среды, объема и интенсивности труда, способности к полному восстановлению в заданном лимите времени, присутствие мотивации и личностных качеств в достижении цели.

Процесс направленного формирования личности сотрудника в процессе физического воспитания рассматривается как целое, системное, многоуровневое и многоаспектное явление и находит выражение в устойчивой форме бытия личности;

- самовоспитании и саморазвитии личности как результата противоречивости самого бытия;

- подчинении всех элементов структуры личности ее основной доминанте - направленности, обеспечивающей непрерывность, преемственность всех периодов ее развития и обеспечения ее самостоятельности;

- актуализации сформированных ранее и воспитании недостающих качеств;
- развитию всех компонентов «должен», «хочу», «могу», их связей и «возвышении» потребностей до уровня социально-нравственных ориентиров;
- результативности связей личности с внешним миром, обществом, включении в субъект субъектные связи и субъект объектные отношения в различных сочетаниях. При этом новая стратегия физического воспитания курсантов должна заключаться не только в специально организованных занятиях по боевой и физической подготовке, а также самостоятельной, осознанной и активной двигательной деятельности в целях эффективной психофизической адаптации к сложившимся социально-правовым условиям современной жизни.

В процессе физической подготовки при очевидном превалировании телесного компонента, по сути, приоритетным должно оставаться духовное совершенствование, ориентировка на повышение идейности, гражданственности, гуманизма, трудолюбия, творческой устремленности, нравственности. Отсутствие нравственных воспитательных воздействий на личность приводит к крайним позициям подготовки сотрудника, нарастившего мышцы, силу и при отсутствии юридического интеллекта, безнравственного, без чувства собственного достоинства, понимающего смысл всех действий только с позиции «силы». Это наносит непоправимый моральный ущерб органам внутренних дел и, в конечном итоге, государству, а с другой стороны, недостаточная физическая подготовка приводит к психической и физической деформации личности - трусости, предательству, слабому здоровью. Сотрудник должен сам выработать в себе постоянную привычку заниматься физическими упражнениями, чтобы обеспечить гармоничное равновесие между умственными и физическими нагрузками, всегда быть готовым вести бескомпромиссную борьбу с преступностью, защищать законные права и интересы граждан России.

ПРИНЦИП ЗАКОННОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Нефедова И.И.,

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

С развитием сети Интернет вопросы законности в обеспечении прав участников дорожного движения ежедневно обсуждаются российским обществом и комментируются на официальных сайтах государственными структурами, ответственными за ее состояние в сфере безопасности дорожного движения. Не остаются в стороне и юристы, так, например, в настоящее время по инициативе Ассоциации юристов России Правилам дорожного движения собираются придать статус федерального закона. Такая мера связывается с демократизацией Российского государства, необходимостью того, чтобы любые последующие изменения правил обсуждались с учетом мнений участников дорожного движения (прежде всего, водителей). Публичность обсуждения законопроектов в Государственной Думе (процедура предполагает дебаты и столкновения различных точек зрения) должна способствовать тому, чтобы истина в итоге оказалась на главной дороге.

По мнению правоведов, наделение правил статусом закона защитит права участников движения – водителей и пешеходов, - сделает отношения на дороге более цивилизованными, в целом повысит легитимность дорожных порядков¹.

Таким образом, интерес к проблеме обеспечения принципа законности в сфере безопасности дорожного движения огромен, а многообразие мнений о способах и средствах ее обеспечения, определении объема прав и обязанностей участников дорожного движения, ответственности сегодня является фактом российской общественной жизни.

¹ См.: Поедем по порядку // Российская газ. 2012. 7 марта. № 50 (5723).

В правоведении понятие законности занимает одно из центральных мест, представляя собой достаточно сложное явление.

Основные элементы и социальная сущность законности, не утратившие по сути актуальности и сегодня, были выделены в работах советских правоведов. Это, во-первых, издание системы правовых норм, правильно отражающих закономерности общественного развития и волю народа; во-вторых, их строгое и неуклонное проведение в жизнь.

«Только единство этих составных элементов обеспечивает подлинную законность в обществе. Наличие научно обоснованного законодательства, правильно отражающего объективные закономерности общественного развития, не может обеспечить осуществления целей, стоящих перед советским обществом, если нормы законодательства не проводятся в жизнь, если его предписания нарушаются. С другой стороны, осуществление правовых актов, противоречащих законам общественного развития, общенародной воле, также приносит вред интересам социалистического общества. Научно обоснованное законодательство, его точное, строгое и неуклонное проведение в жизнь составляют две стороны режима социалистической законности»¹.

В публикациях последних лет, посвященных проблеме законности, часто можно встретить мнения авторов о том, что определения законности советского периода неприемлемы для использования в современной России, так как они не отражают текущие процессы политико-правовой жизни общества. Очевидно, что многие тезисы, содержащиеся в понятии, требуют переосмысления и новых подходов, именно этим и занимаются сейчас как правотворческие и правоприменительные органы, так и юридическая общественность.

На наш взгляд, современное понимание законности наиболее точно сформулировал в середине 90-х годов прошлого столетия профессор А.Ф. Черданцев: «Состояние законности, в первую очередь, определяющим образом зависит от того, насколько пропитан духом законности государственный аппарат, насколько прочна законность именно здесь. От состояния законности в сфере деятельности должностных лиц зависит состояние прав и свобод граждан, их законопослушность»².

Такая трактовка законности во многом перекликается с очень актуальным сегодня понятием дисциплины, как «обязательного для всех членов какого-нибудь коллектива подчинения установленному порядку, правилам»³, а ее отсутствие у участников дорожного движения является одной из основных причин огромного количества дорожно-транспортных происшествий на наших дорогах.

Дисциплина сотрудников органов внутренних дел при обеспечении прав участников дорожного движения представляет собой соблюдение правил применительно к различным аспектам обеспечения законности, правопорядка, общественного порядка, а также приказов и распоряжений руководителей.

В обеспечении прав участников дорожного движения принцип законности наполняется дополнительным содержанием в связи с реформированием системы МВД России и повышением требований к личному составу органов внутренних дел – в его трактовку добавляется и категория нравственности.

Учет всего многообразия форм и методов обеспечения законности, прав и обязанностей участников дорожного движения сотрудниками органов внутренних дел содержит Приказ МВД России от 2 марта 2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения».

Особый интерес вызывает раздел регламента, устанавливающий правила взаимоотношений сотрудников органов внутренних дел с участниками дорожного движения. Его главная цель – установить максимально уважительный и прозрачный контакт должностного лица и участника дорожного движения.

¹ См.: Строгович М.С. Теоретические вопросы советской законности // Советское государство и право. 1956. №4. С.45; Рабинович П.М. Упрочение законности – закономерность социализма. Львов, 1975. С.24.

² Черданцев А.Ф. Теория государства и права: Курс лекций. Екатеринбург, 1996. С.191.

³ Ожегов С.И. Словарь русского языка. М., 1987. С.136.

Так, 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.

Во всех случаях ограничения прав и свобод гражданина сотрудник обязан разъяснить ему основание и повод такого ограничения, а также возникающие в связи с этим его права и обязанности.

При остановке транспортного средства или пешехода сотрудник по требованию участника дорожного движения обязан предъявить в развернутом виде служебное удостоверение, не выпуская его из рук.

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.

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

Сотрудник не должен препятствовать использованию видео- и звукозаписывающей аппаратуры участником дорожного движения, если таковое не запрещено законодательством. О существовании запрета сотрудник должен сообщить участнику дорожного движения, производящему запись.

Приведенные нормы, несмотря на то, что они содержатся в подзаконном акте – приказе, несомненно, отвечают требованиям общества к законности действий сотрудника ГИБДД при обеспечении прав участников дорожного движения.

Предотвращению нарушений прав участников дорожного движения в немалой степени способствует и Приказ МВД РФ от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения», им утверждены Наставления по разъяснению российского законодательства о безопасности дорожного движения.

Согласно Наставлениям основными задачами ГИБДД по пропаганде являются:

- информирование населения о состоянии безопасности дорожного движения;
- формирование у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, уважительного отношения к действующим правилам, нормативам и стандартам, относящимся к обеспечению безопасности дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции;
- воспитание дисциплинированности граждан, чувства долга и личной ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения и т.д.

Таким образом, анализ действующих нормативных правовых актов, регулирующих деятельность государственной инспекции безопасности дорожного движения, доказывает активное участие органов внутренних дел в деле обеспечения прав человека на безопасность дорожного движения, реализации законного права граждан быть его полноправным и ответственным участником.

Сборник материалов международной научно-практической конференции

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

В 3-х частях

Часть 2

Корректор Н.А. Коваленко
Технический редактор П.А. Роголёв

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 1300 от 23.12.11 г.

Подписано в печать 22.06.2012 г. Формат 60x90¹/₁₆.

Усл. печ. л. 7,4. Тираж 100 экз. Заказ № _____.

Орловский юридический институт МВД РФ.
302027, Орел, Игнатова, 2.